



RÉVISION DU PDU ET ÉLABORATION DU PLAN DE MOBILITÉ

DIAGNOSTIC DU PLAN DE MOBILITÉ

10 octobre 2024

Informations relatives au document

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Auteur(s)	Jean-Louis Cottin
Version	V7
Référence	Révision du PDU et élaboration du Plan de Mobilité / Diagnostic du plan de mobilité

SOMMAIRE

1 - PRÉAMBULE	5
1.1 - Qu'est-ce qu'un Plan De Mobilité.....	5
1.2 - Le périmètre du Plan De Mobilité.....	7
1.3 - Période de validité du Plan De Mobilité	7
1.4 - Quelques notions juridiques à prendre en compte.....	7
1.4.1 - Les documents avec lesquels le PDM doit être compatible.....	7
1.4.2 - Les documents et mesures qui doivent être compatibles avec le PDM.....	8
1.5 - Modalités d'élaboration du diagnostic	8
2 - LE DIAGNOSTIC DU PDM	9
2.1 - Les documents d'orientation.....	9
2.1.1 - Le SRADDET	9
2.1.2 - Le SCOT et le PCAET	12
2.2 - Le Plan de Déplacements Urbains existant	13
2.2.1 - Objectifs d'évolution des parts modales	13
2.2.2 - Plan d'actions	14
2.3 - Territoire et population	17
2.3.1 - Le territoire de Golfe du Morbihan Vannes Agglomération.....	17
2.3.2 - Population et EPCI comparables	18
2.3.3 - Un territoire de croissance historique	19
2.3.4 - Une concentration relativement limitée des populations	20
2.3.5 - Un vieillissement de la population qui se renforce	22
2.3.6 - Une répartition non homogène des actifs, des jeunes et des seniors sur le territoire	22
2.3.7 - Foyers à bas revenus et quartiers prioritaires.....	23
2.3.8 - Motorisation des ménages	24
2.3.9 - Emplois et actifs	25
2.3.10 - Enseignement	27
2.3.11 - Tourisme	28
2.3.12 - L'enquête auprès des élus du territoire.....	29
2.4 - Comment se déplace-t-on sur le territoire ?.....	31
2.4.1 - 570 000 déplacements réalisés par les habitants de GMVA sur le territoire.....	31
2.4.2 - 212 000 déplacements quotidiens d'échanges réalisés par des personnes ne résidant pas sur GMVA.....	36
2.4.3 - Synthèse des déplacements quotidiens sur GMVA	38
2.4.4 - Mobilité sur la Ville de Vannes.....	40
2.5 - Diagnostics thématiques	41
2.5.1 - Circulation automobile et stationnement	41
2.5.2 - Sécurité routière	48
2.5.3 - Covoiturage	51
2.5.4 - Transports Collectifs routiers	53

2.5.5 - Transports Collectifs ferroviaires	63
2.5.6 - Transports collectifs maritimes	66
2.5.7 - Marche à pied	66
2.5.8 - Vélo.....	68
2.5.9 - Management de la mobilité	70
2.5.10 - Infrastructures de Recharge des Véhicules Électriques.....	71
2.5.11 - Logistique urbaine	71
3 - SYNTHÈSE ET PRINCIPALES CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC.....	73

1 - PRÉAMBULE

1.1 - Qu'est-ce qu'un Plan De Mobilité

Le Plan de Mobilité (PDM) détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM).

L'élaboration de ce document est une obligation réglementaires pour les Autorités Organisatrice de la Mobilité (AOM) qui contiennent une agglomération de plus de 100 000 habitants. Dans le cas de la Communauté d'Agglomération de Golfe du Morbihan Vannes Agglomération, l'unité urbaine de Vannes (Plescop, St Avé, Séné et Vannes) regroupe 82 000 habitants et l'élaboration du Plan De Mobilité fait l'objet d'une **démarche volontaire**.

La loi d'Orientation des mobilités (LOM) et la loi Climat et Résilience ont récemment fait évoluer le contenu des plans de mobilité, en y ajoutant en particulier :

- La nécessité d'intégrer au PDM un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons :
 - Comprenant les itinéraires relevant des schémas cyclables régionaux, départementaux ou nationaux des véloroutes ;
 - Définissant les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, pôles d'échanges multimodaux, ... ;
 - Définissant les outils permettant d'accroître les informations à destination des piétons et des cyclistes (notamment signalétique marche à pied).
- L'amélioration de la mobilité quotidienne des élèves et du personnel des établissements scolaires avec, en particulier, l'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau ;
- La possibilité optionnelle pour la collectivité d'intégrer au PDM un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire ;
- Un renforcement de la concertation, avec la nécessité de soumettre pour avis le projet de PDM aux gestionnaires d'infrastructures de transport, ainsi qu'aux AOM limitrophes. ;
- Le renforcement du rôle des parkings-relais avec l'intégration d'un volet relatif à la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou entrées de villes ;
- La possibilité pour la Collectivité d'exploiter les données des services d'aide aux déplacements (Waze, Google, ...) pour l'élaboration du PDM.

Le Plan De Mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de Gaz à Effet de Serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France.

Ses nombreux objectifs sont précisés dans l'article L1214-2 du code des transports et le Plan De Mobilité vise ainsi à assurer :

- L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la **protection de l'environnement et de la santé**, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux ;
- Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de **mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux** et des **quartiers prioritaires** de la politique de la ville ainsi que des **personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite** ;
- L'amélioration de la **sécurité de tous les déplacements**, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un **partage de la voirie** équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ;
- La diminution du trafic automobile et le développement des **usages partagés des véhicules** terrestres à moteur ;
- Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de **la bicyclette et la marche à pied** ;
- L'amélioration de l'usage du **réseau principal de voirie** dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son **affectation entre les différents modes** de transport et des mesures **d'information sur la circulation** ;
- L'organisation du **stationnement** sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, de véhicules ou de modalités de transport, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage créé en application des articles L. 1231-15 ou L. 1241-1 ou bénéficiant du label " autopartage " ;
- La localisation des **parcs de rabattement** à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs, en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes du territoire couvert par le plan de mobilité, et la mise en place de **stationnements sécurisés pour les vélos** et engins de déplacement personnel ;
- L'organisation des conditions **d'approvisionnement de l'agglomération** nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant la préservation, le développement et l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures et équipements à venir, dans une perspective multimodale ;
- L'amélioration des **mobilités quotidiennes des personnels** des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social portant sur les sujets mentionnés au 8° de l'article L. 2242-17 du code du travail, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air ;

- L'amélioration des **mobilités quotidiennes des élèves** et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ;
- L'amélioration des conditions de franchissement des **passages à niveau**, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire ;
- L'organisation d'une **tarification et d'une billettique intégrées** pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;
- La réalisation, la configuration et la localisation **d'infrastructures de charge** destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif tel que précisé à l'article 39 decies A du code général des impôts. Le plan de mobilité peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables mentionné à l'article L. 353-5 du code de l'énergie.

1.2 - Le périmètre du Plan De Mobilité

Le périmètre d'action du Plan De Mobilité (PDM) est le Périmètre des Transports Urbains (PTU). Dans le cas de GMVA, le PTU est identique à celui de la Communauté d'Agglomération et comprend 34 communes.

1.3 - Période de validité du Plan De Mobilité

Le PDM doit être approuvé début 2026. Ainsi, le PDM sera valable sur la période 2026 – 2035.

1.4 - Quelques notions juridiques à prendre en compte

1.4.1 - Les documents avec lesquels le PDM doit être compatible

Le PDM se doit d'être compatible avec :

- Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (**SRADET**)
- 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,
 - Afin d'assurer la cohérence de ses documents d'orientation, GMVA a fait le choix de réaliser conjointement l'élaboration du SCOT et du PDM.
- 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.
 - Dans le cas de GMVA, le PCAET est intégré au SCOT (démarche SCOT / AEC).
- Le Plan de Protection de l'Atmosphère (**PPA**) lorsque celui-ci existe (en Bretagne, seule rennes Métropole est concernée).

1.4.2 - Les documents et mesures qui doivent être compatibles avec le PDM

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

- Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), documents réglementant l'urbanisme, des communes du territoire,
- Les mesures de police de circulation et de stationnement prises par les communes.

1.4.2.1 - Notions de compatibilité et de conformité

Le rapport entre le PDM d'une part et le SCOT, le PCAET et le 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).

1.5 - Modalités d'élaboration du diagnostic

Ce diagnostic a été élaboré sur la base :

- D'analyses bibliographiques de données et document sources :
 - Documents d'orientation existants,
 - Données socio-économiques (INSEE),
 - Rapport d'activité de l'Exploitant Kicéo,
 - ...
- D'une vingtaine d'entretiens menés auprès de différents acteurs du territoire (associations, monde universitaire et économique, services communautaires et partenaires institutionnels, ...);
- D'un atelier de travail conjoint avec la démarche SCOT, ainsi qu'un atelier dédié avec le Comité des Partenaires.

2 - LE DIAGNOSTIC DU PDM

2.1 - Les documents d'orientation

2.1.1 - Le SRADDET

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la Région Bretagne a été adopté par la Région en 2020.

Il fixe 38 objectifs, organisés en 5 axes de travail. Parmi ceux-ci, 7 objectifs concernent plus particulièrement la mobilité (objectifs 3 et 15 à 20) :

■ **Axe 1 : Raccorder la Bretagne au monde**

- Objectif 1 : Amplifier le rayonnement de la Bretagne
- Objectif 2 : Développer des alliances territoriales et assurer la place européenne et internationale de la Bretagne
- Objectif 3 : Assurer le meilleur raccordement de la Bretagne au reste du monde
- Objectif 4 : Atteindre une multimodalité performante pour le transport de marchandises
- Objectif 5 : Accélérer la transition numérique de toute la Bretagne

■ **Axe 2 : Accélérer notre performance économique par les transitions**

- Objectif 6 : Prioriser le développement des compétences bretonnes sur les domaines des transitions
- Objectif 7 : Prioriser le développement de la recherche et de l'enseignement supérieur sur les enjeux des transitions
- Objectif 8 : Faire de la mer un levier de développement durable pour l'économie et l'emploi à l'échelle régionale
- Objectif 9 : Prioriser le développement des secteurs économiques liés aux transitions pour se positionner en leader sur ces domaines.
- Objectif 10 : Accélérer la transformation du tourisme breton pour un tourisme durable
- Objectif 11 : Faire de la Bretagne la Région par excellence de l'agroécologie et du « bien manger pour tous »
- Objectif 12 : Gagner en performance économique par la performance sociale et environnementale des entreprises
- Objectif 13 : Accélérer le déploiement de nouveaux modèles économiques
- Objectif 14 : Bretagne, région pionnière de l'innovation sociale

■ **Axe 3 : Faire vivre une Bretagne des proximités**

- Objectif 15 : Mieux intégrer la mobilité dans les projets d'aménagement pour limiter les déplacements contraint
- Objectif 16 : Améliorer collectivement l'offre de transports publics
- Objectif 17 : Inventer et conforter les mobilités alternatives à la voiture solo et répondre aux besoins de toutes les typologies de territoires
 - ▶ Cible : 1,5 personne par véhicule à l'horizon 2040
 - ▶ Cible : 15% de modes actifs à l'échelle régionale pour les déplacements domicile-travail
- Objectif 18 : Conforter, dynamiser et animer les centralités urbaines, périurbaines et rurales
- Objectif 19 : Favoriser une nouvelle occupation des espaces rapprochant activités économiques et lieux de vie et de résidence

■ Axe 4 : Une Bretagne de la sobriété

- Objectif 20 : Transformer/revisiter le développement des mobilités au regard des enjeux climatiques et de la qualité de l'air
 - ▶ Cible : division par 4 des émissions de Gaz à Effet de Serre de 1990 à l'horizon 2050
- Objectif 21 : Améliorer la qualité de l'air intérieur et extérieur
- Objectif 22 : Déployer en Bretagne une stratégie d'adaptation au changement climatique
- Objectif 23 : Accélérer l'effort breton pour l'atténuation du changement climatique
- Objectif 24 : Atteindre le 0 enfouissement puis viser le 0 déchet à l'horizon 2040
- Objectif 25 : Tendre vers le « zéro phyto » à horizon 2040
- Objectif 26 : Intégrer les enjeux de l'eau dans tous les projets de développement et d'aménagement
- Objectif 27 : Accélérer la transition énergétique en Bretagne
- Objectif 28 : Stopper la banalisation des paysages et de l'urbanisme en Bretagne
- Objectif 29 : Préserver et reconquérir la biodiversité en l'intégrant comme une priorité des projets de développement et d'aménagement
- Objectif 30 : Garantir comme une règle prioritaire l'obligation de rechercher l'évitement des nuisances environnementales, avant la réduction puis en dernier lieu la compensation
- Objectif 31 : Mettre un terme à la consommation d'espaces agricoles et naturels

■ Axe 5 : Une Bretagne unie et solidaire

- Objectif 32 : Conforter une armature territoriale au service d'un double enjeu d'attractivité et de solidarité.
- Objectif 33 : Favoriser la mixité sociale et la fluidité des parcours individuels et collectifs par le logement
- Objectif 34 : Lutter contre la précarité énergétique
- Objectif 35 : Favoriser l'égalité des chances entre les territoires
- Objectif 36 Renouveler l'action publique, sa conception et sa mise en œuvre en réponse aux usages réels de nos concitoyen·ne·s
- Objectif 37 : Réinventer l'offre de services à la population et son organisation pour garantir l'égalité des chances
- Objectif 38 : Garantir l'égalité des droits entre les femmes et les hommes

Il définit par ailleurs 26 règles, dont 4 concernent directement la mobilité :

■ Règle IV.1 : Mobilité sans voiture ou décarbonée

- Au sein des polarités principales et intermédiaires définies par les documents d'urbanisme, les documents de planification des mobilités identifient des secteurs plaçant les modes actifs comme prioritaires, et pouvant rendre la circulation automobile, secondaire ou exceptionnelle (secteur sans voiture).
- Ils proposent, pour ces secteurs, les aménagements et mesures pour limiter l'utilisation de la voiture (zone de circulation restreinte, voies réservées pour véhicules propres ou co-voiturage, péages urbains, transport urbain gratuit, réduction de la place de l'automobile et du parking, etc.)
- Dans les secteurs urbains particulièrement concernés par les conséquences du "tout voiture" et de l'engorgement des voies routières, ils examinent l'opportunité de réaliser des voies réservées pour les transports collectifs et le covoiturage.
- Ils définissent des objectifs de mobilité décarbonée et identifient des zones dédiées pour l'installation des infrastructures d'avitaillement des véhicules à carburant alternatif ouvertes au public (bornes de recharge pour véhicules électriques, stations de distribution de Bio-GNV et d'hydrogène renouvelable, ...).

■ Règle IV.2 : Intégration des mobilités aux projets d'aménagement

- Les documents d'urbanisme définissent et prévoient l'aménagement ou la création d'itinéraires sécurisés et continus de voies destinées aux vélos et à tous les modes actifs, qu'il s'agisse de voies partagées ou exclusives, reliant entre eux les pôles d'attractivité existants ou en projet (habitat, commerces, services, pôles d'emplois, équipements sportifs et culturels, points d'arrêt des transports collectifs...) au sein des communes et entre communes limitrophes.
- Ils orientent la conception des opérations d'urbanisme de telle façon que les voies réservées aux modes doux en constituent une armature structurante.
- Ils adoptent des règles conditionnant l'implantation ou l'agrandissement d'un nouveau pôle générateur de trafic (emploi, habitat, services, commerces, équipements, établissement scolaire) à l'accès à des modes alternatifs (covoiturage, transports collectifs...) en capacité suffisante et à des cheminements sécurisés pour les modes actifs.
- Ils réservent les espaces nécessaires aux installations favorisant les déplacements cyclables (stationnement, location libre-service, etc.)
- Ces aménagements répondent aux besoins des déplacements quotidiens, de proximité, domicile-travail, de loisirs et touristiques

■ Règle IV.3 : Lisibilité et complémentarité des offres de transports

- Pour faciliter une mobilité sans rupture pour les usagers et pour la bonne lisibilité des offres, les documents de planification des mobilités, quand ils prévoient le développement de services de mobilité, le font en cohérence avec les systèmes développés collectivement au niveau régional.
- Ils s'assurent de la bonne complémentarité des offres de transport, sans doublon, sur leur territoire. Ils intègrent un bilan et des propositions quant aux connexions nécessaires avec les services de mobilité des territoires limitrophes.
- Les documents de planification des mobilités prévoient les interconnexions entre les réseaux des autorités organisatrices de transports au sein du territoire et en dehors, en cohérence avec le réseau régional.

■ Règle IV.4 : Développement des aires de covoiturage

- Les documents d'urbanisme et de planification des mobilités estiment les besoins de création d'aires de co-voiturage sur l'ensemble du territoire, dans les zones rurales et urbaines.
- Ils identifient les sites d'implantation pertinents, en interconnexion avec les cheminements doux et les transports collectifs, et réservent les espaces nécessaires à leur implantation.

2.1.2 - Le SCOT et le PCAET

La démarche d'élaboration du SCOT/AEC est menée conjointement à celle du Plan De Mobilité afin d'assurer leur cohérence.

En particulier, les objectifs de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) du PCAET serviront de clé d'entrée au PDM pour définir les objectifs d'évolution des parts modales sur le territoire.

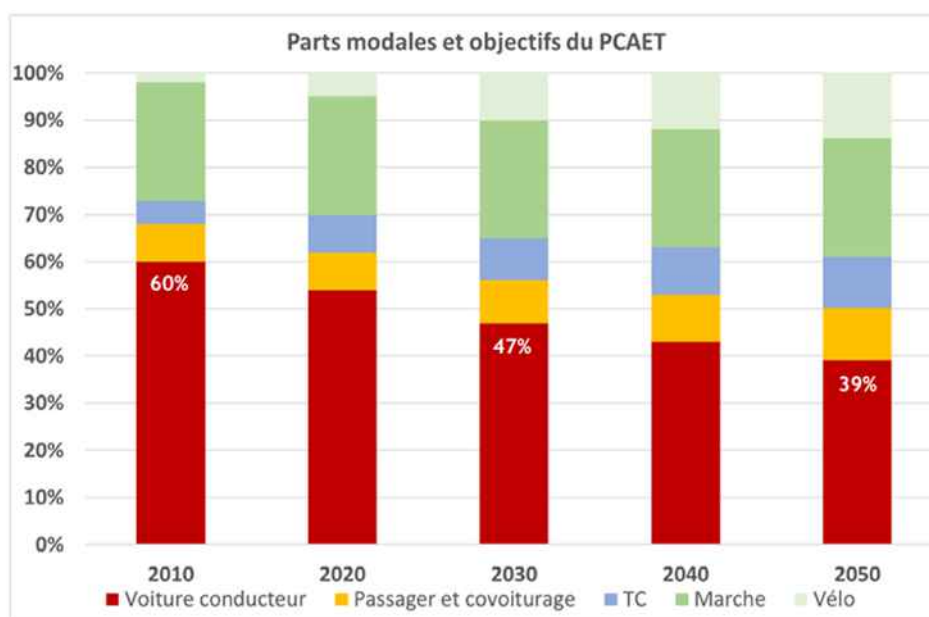
2.2 - Le Plan de Déplacements Urbains existant

Le Plan de Déplacements Urbain (PDU) de GMVA a été approuvé en février 2020.

2.2.1 - Objectifs d'évolution des parts modales

Le PDU visait un objectif de réduction d'usage de l'automobile (basé sur le PCAET de l'époque) :

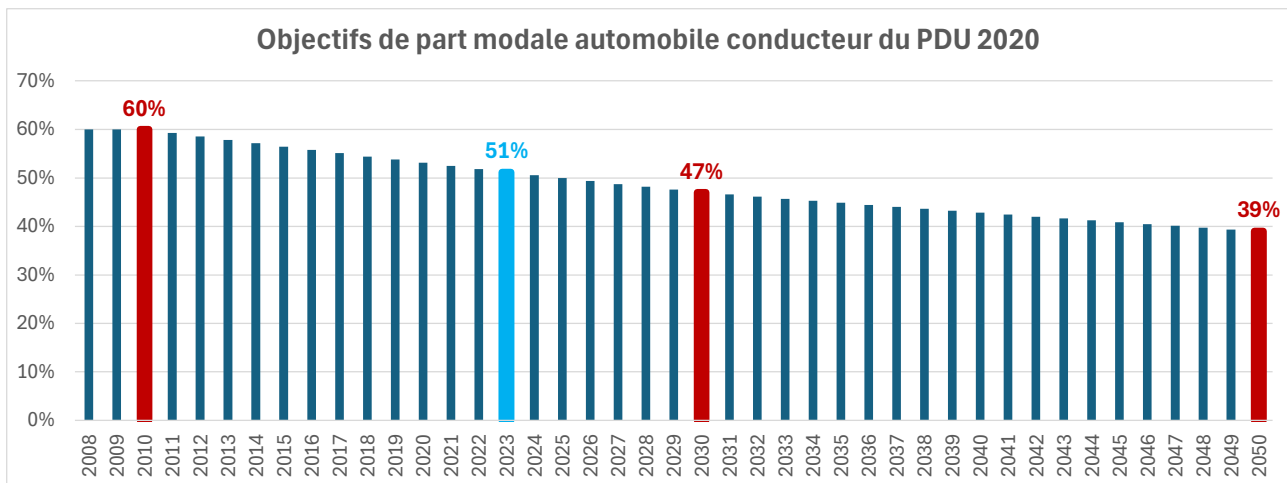
- Baisse de 35% de la part modale automobile conducteur de 2010 à 2050 (part modale automobile conducteur de 60% en 2010 et 39% en 2050),
- Baisse de 22% sur la période 2010 à 2030 (47% en 2030).



OBJECTIFS DE PARTS MODALES DU PDU 2020

L'analyse de la dernière enquête ménage (EMC2 2023) montre qu'aujourd'hui, **l'évolution des comportements de déplacements est en ligne avec ses objectifs** ; la part modale automobile conducteur étant de 51% en 2023 (pour une cible à 47% en 2030).¹

¹ Le chapitre « 2.4 - Comment se déplace-t-on sur le territoire ? » (page 33) détaille les résultats de l'enquête ménage 2023.



2.2.2 - Plan d'actions

Le plan d'actions du PDU comprenait 20 actions, organisées en 6 axes de travail

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

Globalement la mise en œuvre du plan d'actions a été plutôt bien suivie sur la période 2020-2023, On notera en particulier :

- Un développement significatif des aménagements cyclables (axe 1),
- La réalisation d'aménagements en faveur de la circulation des bus (axe 2),
- La mise en œuvre récente du service Blablacar Daily de covoiturage loca (axe 3)l.



Axe 1 : Engager une politique cyclable ambitieuse	
1.1 : Concevoir et mettre en œuvre un réseau de pistes cyclables intercommunales	●
23 km réalisés de 2020 à 2023 5 M€ de travaux de 2020 à 2023 + 5.5 M€ envisagés sur 2024-2025 (actions 1.1 & 1.2)	
1.2 : Inciter financièrement les communes au développement de leurs réseaux cyclables communaux	●
23 km réalisés de 2020 à 2023 5 M€ de travaux de 2020 à 2023 + 5.5 M€ envisagés sur 2024-2025 (actions 1.1 & 1.2)	
1.3 : Communiquer et faire connaître le schéma cyclable	●
Application Geovelo déployée en 2022 En projet, la création d'une page dédiée sur le site Internet de GMVA	
1.4 : Poursuivre et développer les services vélos aux usagers	●
Depuis 2022, flotte de 460 vélos en location longue durée (vélos pliants, VAE, vélos cargos, vélos PMR), augmentations prévues Arrêt du service Vélocéo (fréquentation trop faible)	

Axe 2 : Optimiser les TC urbains et interurbains

2.1 : Améliorer l'efficacité des Transports Collectifs par des aménagements de voirie

1.5 km aménagés en 2023 en complément des 1 km existants
+3 km programmés en 2024-2025 + 5 km à moyen terme

2.2 : Résoudre les dysfonctionnements de la Place de la Libération

Aménagements réalisés en 2021

2.3 : Optimiser l'offre périurbaine

Renforcement effectué en 2019 sur les lignes 21, 22, 23, 25, BZ3, BZ8, BZ9 et BZ11

2.4 : Améliorer l'attractivité tarifaire des transports collectifs

Pas d'évolution de la tarification

2.5 : Étudier la possibilité de développement des transports maritimes à l'année

Pas d'action sur la période

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

3.1 : Créer des parkings-relais mutualisés avec du covoiturage en entrée de ville

Pas d'action sur la période

3.2 : Développer la billettique interopérable

En cours, mise en service prévue en septembre 2024

3.3 : Inciter au développement du covoiturage

Service Blablacar Daily lancé en 2023 sur GMVA

3.4 : Améliorer l'intermodalité TC-Vélo

Développement de stationnements sécurisés sur les lieux d'intermodalité (arrêts TC, aires de covoiturage, ...)
PEM Gare : 200 places vélo à terme

Axe 4 : Mettre en place un plan de mobilité touristique

4.1 : Envisager le développement des navettes maritimes touristiques

Pérennisation du service estival (avril à fin septembre) des Petits Passeurs entre Vannes, Séné et Saint-Armel

4.2 : Développer un service de parkings-relais et de navettes gratuites pour les communes littorales

Cofinancement des navettes estivales communales mis en place depuis 2020

4.3 : Concevoir et mettre en œuvre un schéma cyclable touristique pour compléter le cas échéant le réseau intercommunal

Collaboration et coordination GMVA / ODT pour le développement d'un réseau du quotidien et touristique + communication sur les itinéraires cyclables

Axe 5 : Communiquer sur les mobilités alternatives

5.1 : Faire connaître les offres de mobilité alternative

Nombreuses actions de communication/marketing grand public sur les mobilités alternatives
Maison de la mobilité envisagée sur le PEM Gare

5.2 : Poursuivre les actions engagées en matière de Plans de Déplacements d'Entreprises/Administrations/Scolaires

Service dédié au sein de GMVA : accompagnement individualisé pour l'élaboration de PDM (~1 contact / semaine) + accompagnement de réseaux d'entreprise (PDME de secteurs) + défi inter-entreprise annuel (~10 000 salariés)

Axe 6 : S'engager dans l'innovation

6.1 : Être collectivité initiatrice sur les énergies innovantes (hydrogène)

Solution hydrogène étudiée dans le cadre du renouvellement de la flotte, mais solution finalement non retenue au profit de l'électrique

6.2 : Poursuivre le développement des véhicules moins polluants

17 bus électriques en 2024 (~30% de la flotte), puis renouvellement de 4 véhicules propres par an jusqu'en 2031

MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS DU PDU 2020

2.3 - Territoire et population

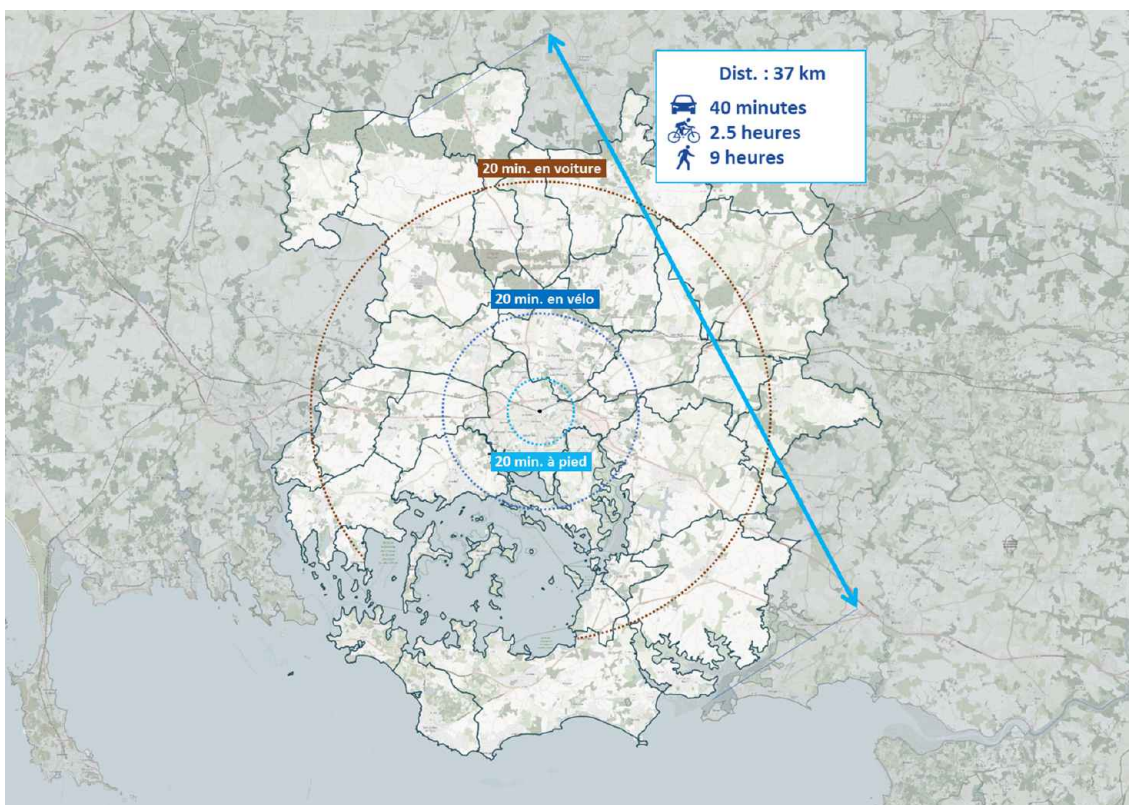
2.3.1 - Le territoire de Golfe du Morbihan Vannes Agglomération

GMVA est située sur l'Arc Sud Bretagne (Quimper, Lorient, Vannes) à environ 100 km de Rennes et Nantes, et 50 km de Lorient et St Nazaire.



POPULATIONS COMMUNALES DE LA RÉGION BRETAGNE

Elle regroupe **34 communes**, sur un territoire d'environ **40 km de côté**.

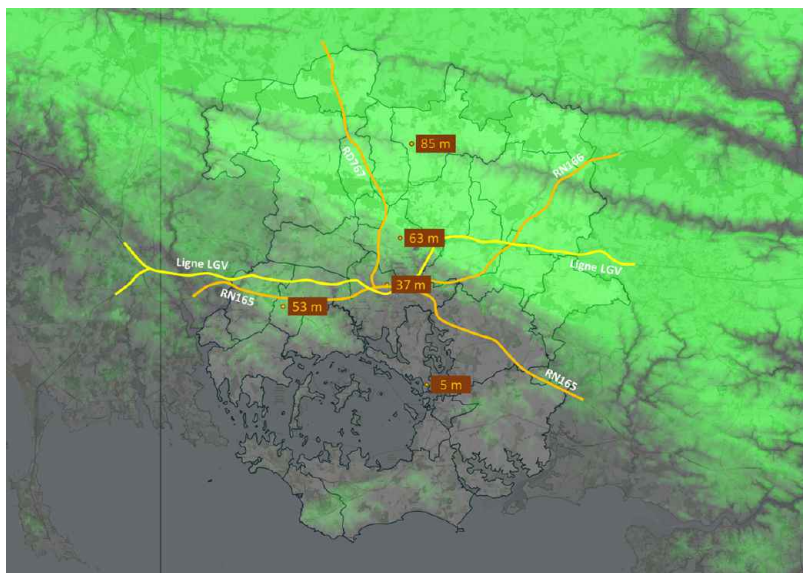


LE TERRITOIRE DE GMVA

Elle dispose d'une **topographie en plateau**, plutôt favorable aux modes actifs), avec :

- Une altimétrie basse en bord de mer (altitude ~5 m)
- Le plateau des Landes de Lanvaux (altitude ~100 m)

On notera toutefois la **coupure** générée par les infrastructures lourdes de transport (en particulier RN165), qui sépare la façade maritime des terres intérieures.



2.3.2 - Population et EPCI comparables

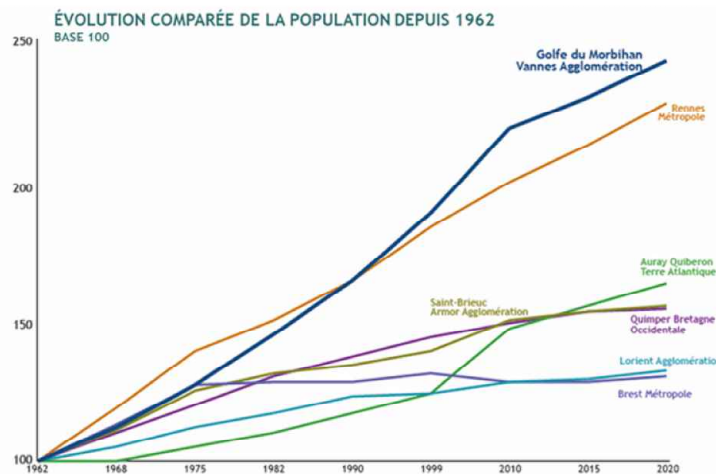
Avec **174 000 habitants** (2020), GMVA est la 64^{ème} EPCI française en termes de population. Parmi les EPCI de taille comparable, on pourra par exemple citer Cannes, Pau, Troyes et La Rochelle.

Rang	EPCI	Population 2020
51	CU du Grand Poitiers	196 530
52	CU Grand Besançon Métropole	196 278
53	CA du Grand Avignon (COGA)	193 914
54	CU de Dunkerque	192 635
55	CA Valenciennes Métropole	191 916
56	CA Plaine Vallée	183 428
57	CA Amiens Métropole	182 017
58	CA CIVIS (Communauté Intercommunale des Villes)	180 758
59	CA de Sophia Antipolis	180 750
60	CA du Cotentin	178 002
61	CA Val d'Yerres Val de Seine	177 572
62	CA de La Rochelle	175 608
63	CA Troyes Champagne Métropole	174 501
64	CA Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération	173 461
65	CA Pau Béarn Pyrénées	162 618
66	CA de la Porte du Hainaut	158 578
67	CA Cannes Pays de Lérins	157 873
68	CA Saint-Brieuc Armor Agglomération	152 860
69	CA du Centre Littoral	151 887
70	CA du Centre de la Martinique	150 518
71	CA Douaisis Agglo	148 875
72	CA du Grand Angoulême	142 379
73	CA Pays de Montbéliard Agglomération	139 590
74	CA du Grand Chambéry	138 240
75	CA Chartres Métropole	136 800
76	CA Melun Val de Seine	134 869

2.3.3 - Un territoire de croissance historique

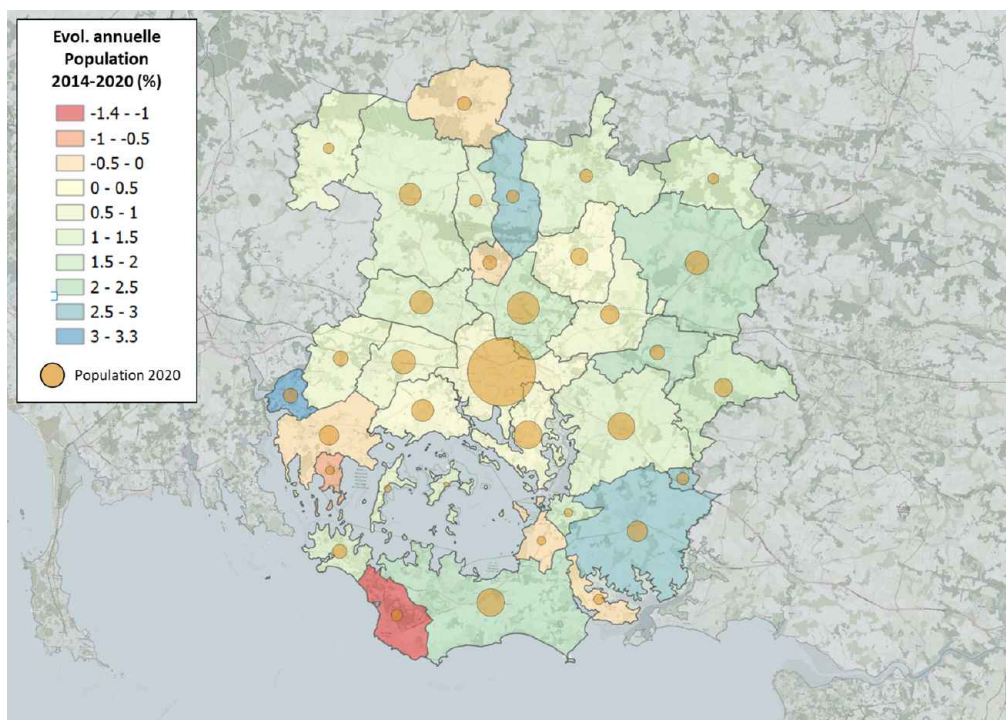
Avec une **croissance de l'ordre de +1% par an depuis 2006** (+0.9% par an de 2014 à 2020), GMVA est la Collectivité où la croissance est la plus forte en Bretagne.

Une projection linéaire de cette tendance laisse ainsi présager une population de 200 000 habitants en 2035.



CROISSANCE COMPARÉE DE DIFFÉRENTES EPCI BRETONNES

On notera que cette croissance ne semble pas obéir à une règle particulière et concerne quasiment toutes les communes du territoire.



CROISSANCE 2014-2020 DE LA POPULATION COMMUNALE SUR GMVA

Les croissances les plus fortes sont relevées au Bono (+3.3% par an), à Surzur (+2.9% par an), à La Trinité-Surzur (+2.8% par an) et à Locqueltas (+2.6% par an). Les baisses les plus importantes à St-Gildas-de-Rhuys (-1.4% par an), Larmor-Baden (-0.7% par an) et St Armel (-0.4% par an).

La Ville de Vannes a vu pour sa part sa population augmenter de +0.3% par an de 2014 à 2020.

2.3.4 - Une concentration relativement limitée des populations

Populations communales

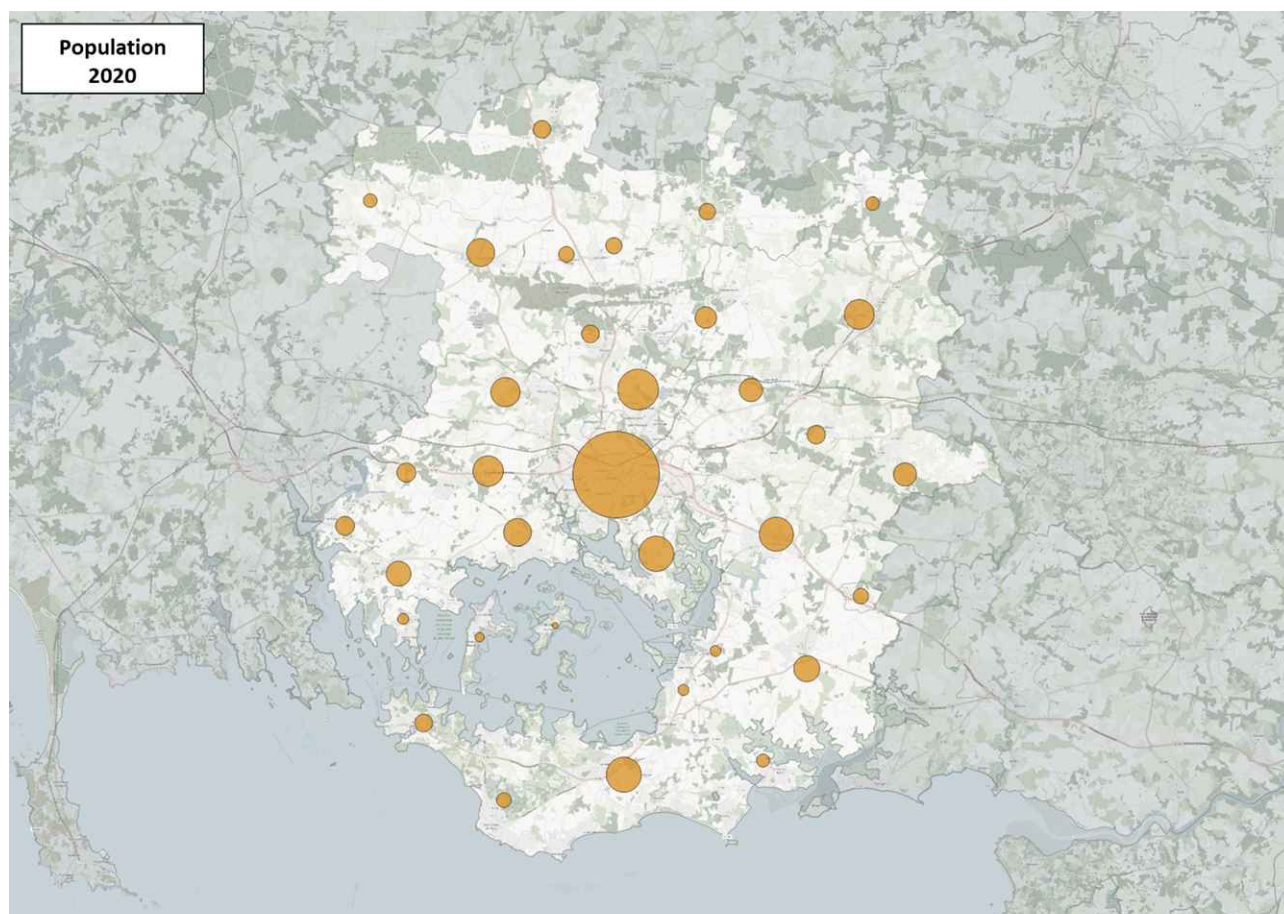
Avec 54 000 habitants en 2020, la Ville de Vannes accueille près d'un tiers des habitants de GMVA. L'Unité Urbaine de Vannes² regroupe quant à elle près de la moitié des habitants.

Comparés à d'autres agglomérations, ces ratios sont plutôt faibles et traduisent une **concentration plutôt réduite des populations communales**. À titre de comparaison :

- À Lorient, l'Unité Urbaine représente près de 60% de la population de la Communauté d'Agglomération,
- À La Rochelle, la ville-centre regroupe près de 50% et son unité urbaine près de 80% des habitants.

% Pop. EPCI	Unité Urbaine	Ville Centre
Lorient	60%	28%
La Rochelle	77%	44%
Vannes	47%	31%
St Nazaire	148%	56%

PART DE LA POPULATION DANS LA VILLE-CENTRE ET DANS L'UNITÉ URBAINE DE DIFFÉRENTES EPCI



POPULATIONS COMMUNALES DE GMVA

² L'Unité Urbaine de Vannes correspond à l'espace aggloméré continu autour de Vannes. Elle regroupe les villes de Vannes, Plescop, St Avé et Séné

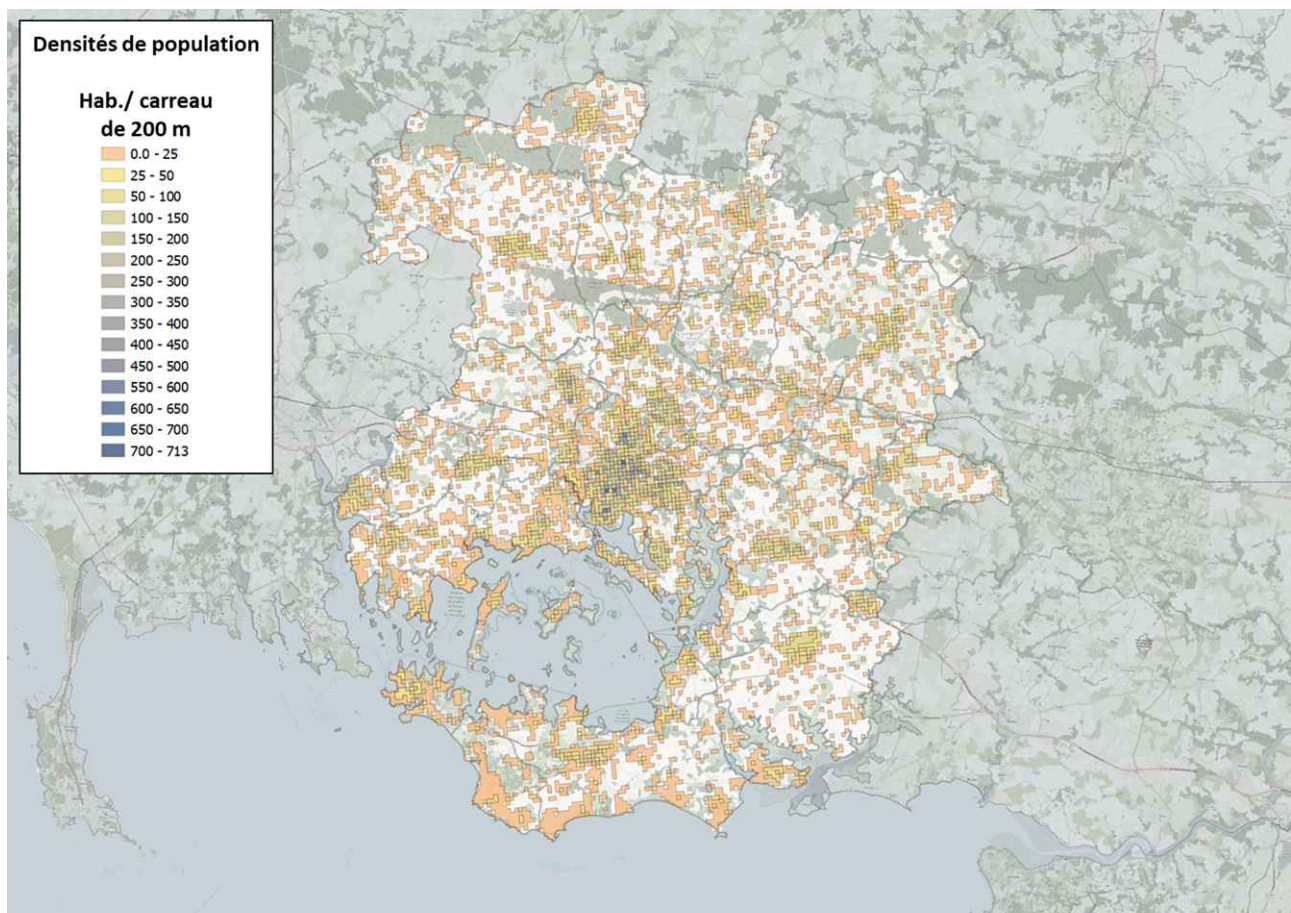
Densité des espaces habités

La densité moyenne des espaces habités³ sur GMVA est de **24 habitant par carreau de 200 m**, avec des **disparités locales assez importantes**, ainsi :

- 5% du territoire dispose d'une densité supérieure à 100 habitants par carreau de 200 m et accueille 39% de la population,
- Les $\frac{3}{4}$ du territoire (76%) ont une densité de moins de 25 habitants par carreau de 200 m, où résident 22% de la population.

Densité	% Territoire	% Population
> 100 hab/ 200 m	5%	39%
75-100 hab/ 200 m	3%	12%
50-75 hab/ 200 m	5%	12%
25-50 hab/ 200 m	11%	16%
1-25 hab/ 200 m	76%	22%

PART DES ESPACES HABITÉS SELON LA DENSITÉ DE POPULATION



DENSITÉ DES ESPACES HABITÉS (CARROYAGE INSEE 200 M)

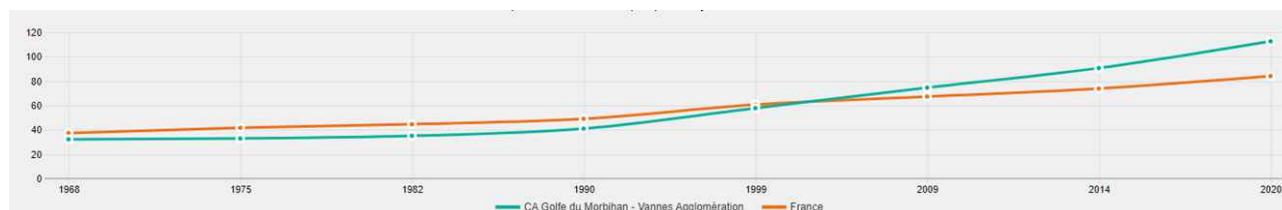
³ Densité des espaces habités, calculée sur la base du carroyage INSEE 200 m. Ne sont pris en compte que les espaces disposant d'au moins 1 habitant par carreau de 200 m

2.3.5 - Un vieillissement de la population qui se renforce

Sur GMVA, l'indice de vieillissement est de 113% (113 personnes de 65 ans ou plus pour 100 personnes de moins de 20 ans) :

- Un quart de la population a moins de 25 ans,
- La moitié se situe entre 25 et 64 ans,
- Un quart de la population est âgée de 65 ans ou plus.

On notera que le **vieillissement de la population tend à se renforcer** et qu'il a dépassé la moyenne nationale depuis 2000.



ÉVOLUTION DE L'INDICE DE VIEILLISSEMENT SUR GMVA DEPUIS 1968 (INSEE)

Les indices de vieillissement les plus élevés sont relevés sur la façade maritime (en particulier sur la Presqu'île de Rhuys) : Arzon 749%, Île-d'Arz 649%, Saint-Gildas-de-Rhuys 491%.

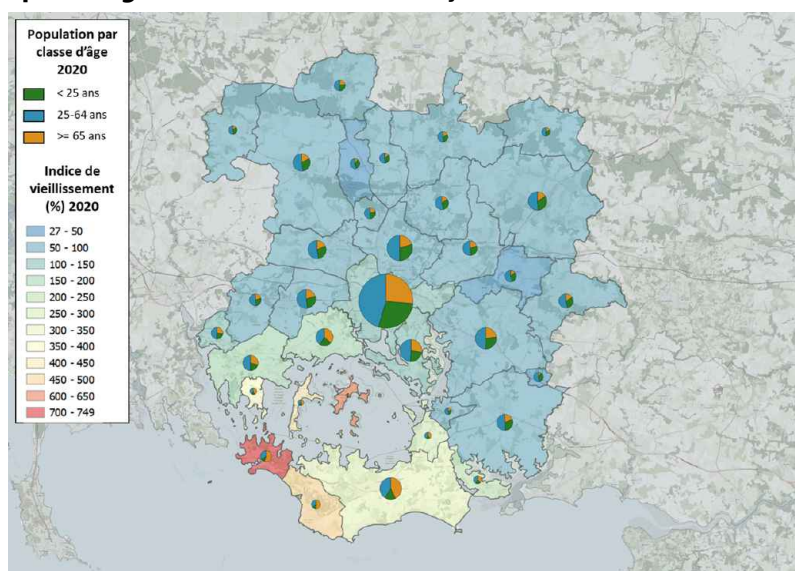
Les indices de vieillissement les plus faibles sont relevés dans les communes intérieures : La Trinité-Surzur 27%, Locmaria-Grand-Champ 32%, Treffléan 48% et Locqueltas 51%.

L'indice de vieillissement de la Ville de Vannes est de 129%.

2.3.6 - Une répartition non homogène des actifs, des jeunes et des seniors sur le territoire

Du fait des coûts du foncier, la répartition des actifs, des jeunes et des seniors n'est pas homogène sur le territoire et on relève :

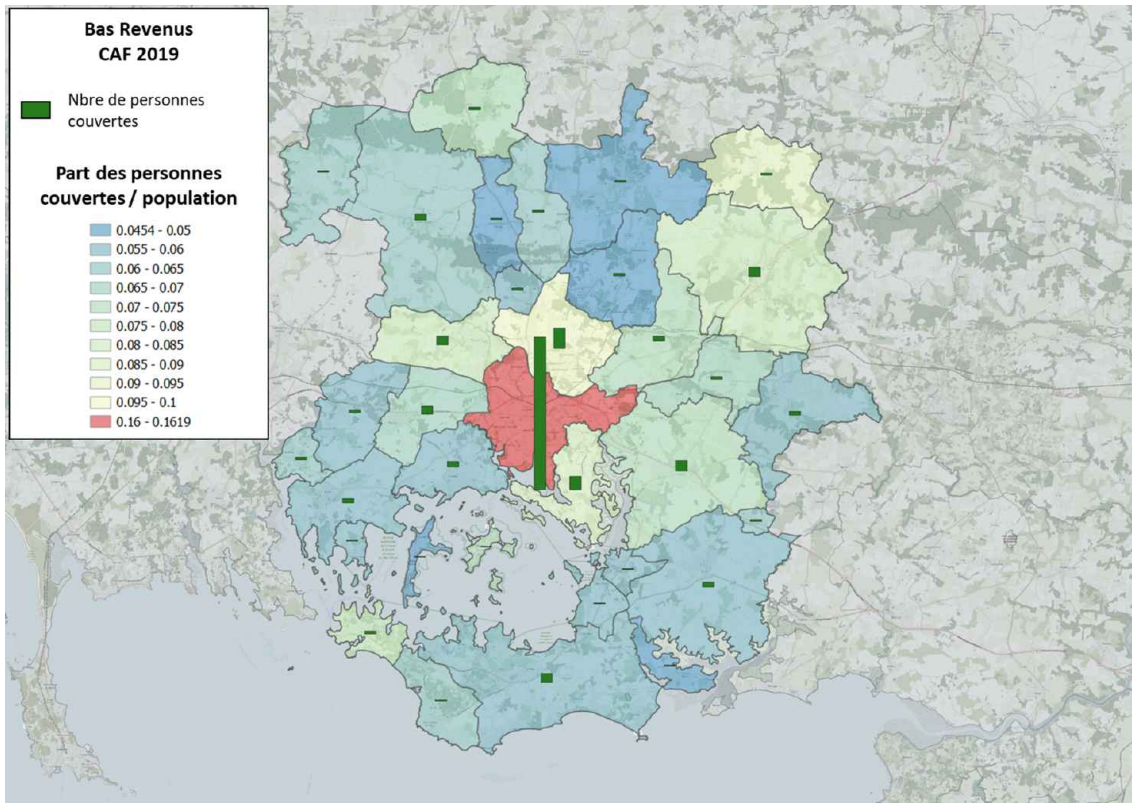
- Des populations plutôt jeunes et actives dans les communes intérieures,
- Des populations plutôt âgées et retraitées sur la façade maritime.



POPULATION PAR CLASSES D'ÂGE

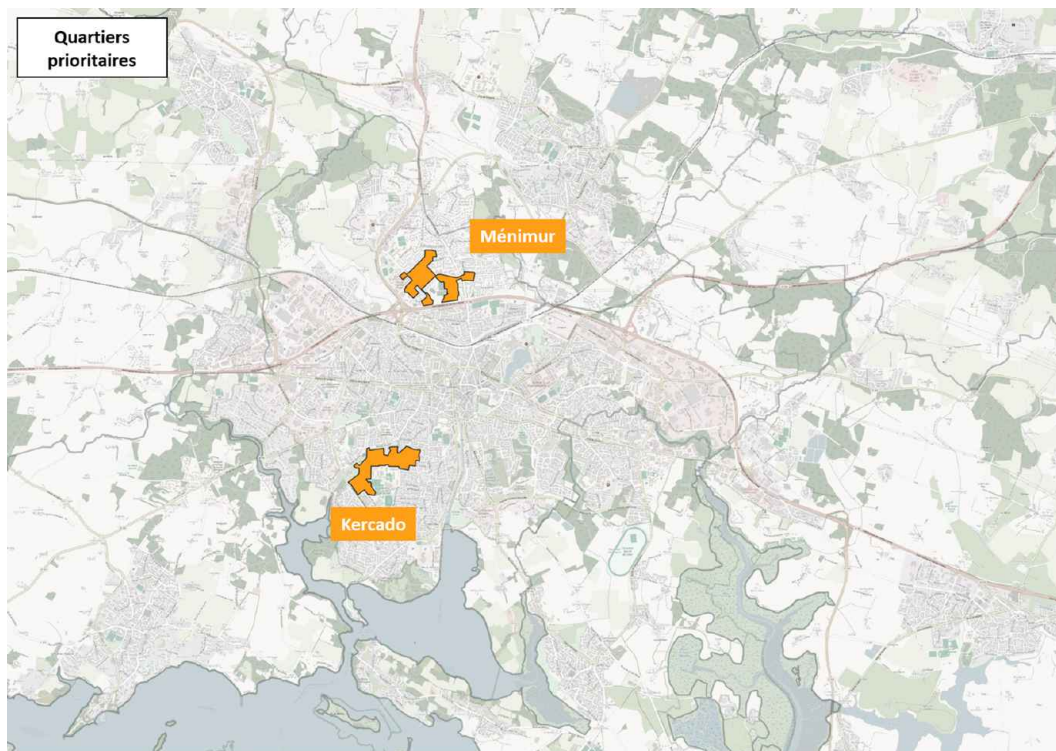
2.3.7 - Foyers à bas revenus et quartiers prioritaires

10% de la population est allocataire à bas revenu de la CAF (1 135 € de revenus y compris allocations CAF par unité de compte). Ce ratio est de 16% sur Vannes et de 5% à 10% sur les autres communes du territoire.



ALLOCATAIRES CAF À BAS REVENU

On recense par ailleurs 2 quartiers prioritaires, Kercado et Ménimur, tous deux situés à Vannes.



QUARTIERS PRIORITAIRES

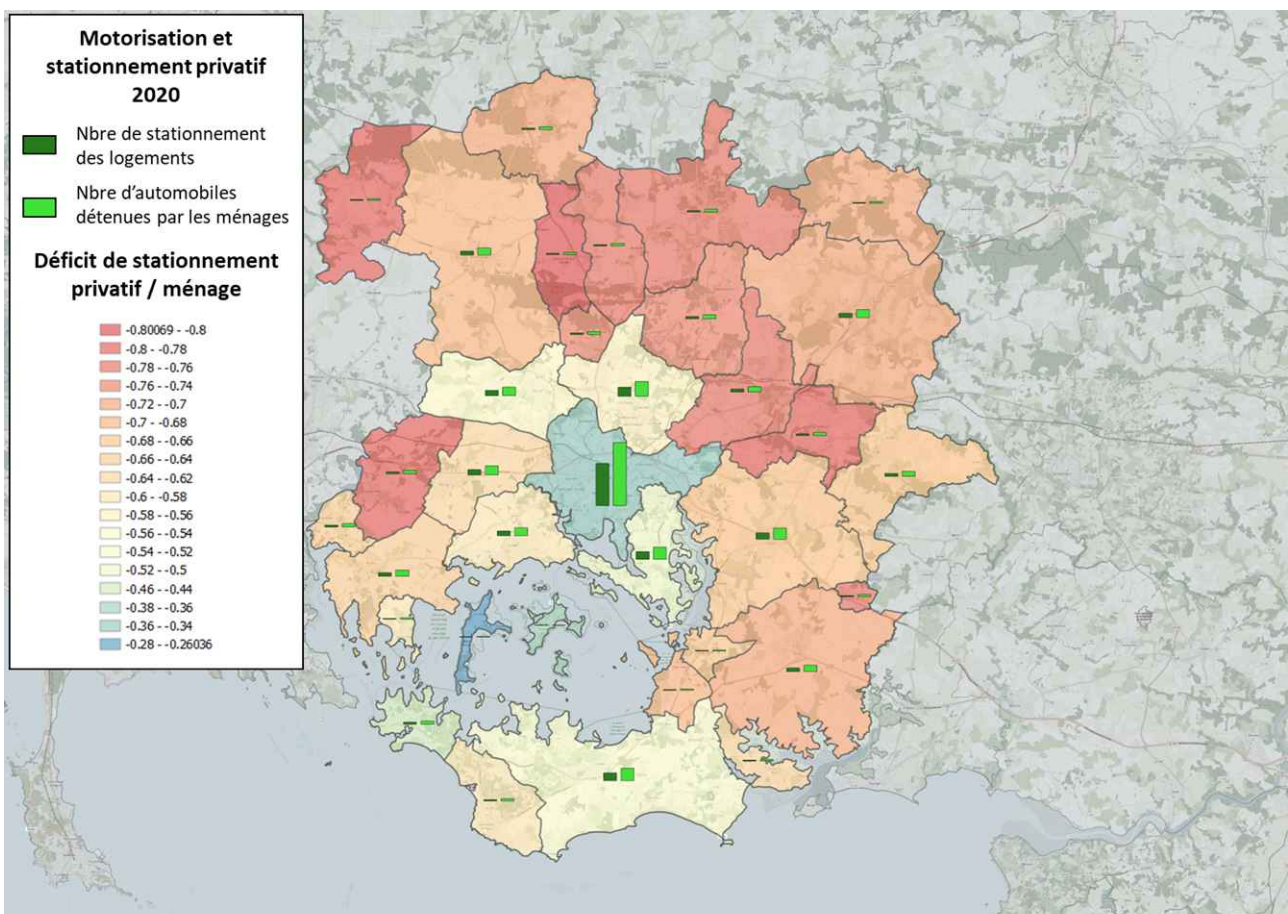
2.3.8 - Motorisation des ménages

Sur GMVA, 50% des ménages disposent d'une voiture et 40% disposent au moins de 2 voitures (estimé à 2.12 voitures / ménage sur la base de statistiques départementales). Ceci permet d'estimer une **motorisation moyenne de 1.34 véh/ménage**.

En parallèle, les données Insee sur l'équipement des logements montre que **80% d'entre eux disposent d'un stationnement** privé.

Ceci met en évidence un déficit de stationnement privé de 0.54 places / ménage (il faut une place de stationnement public, en complément du stationnement privé, pour accueillir les véhicules de 2 ménages).

Cette situation touche avant tout les communes rurales, du fait d'une motorisation plus élevée sur ces communes.

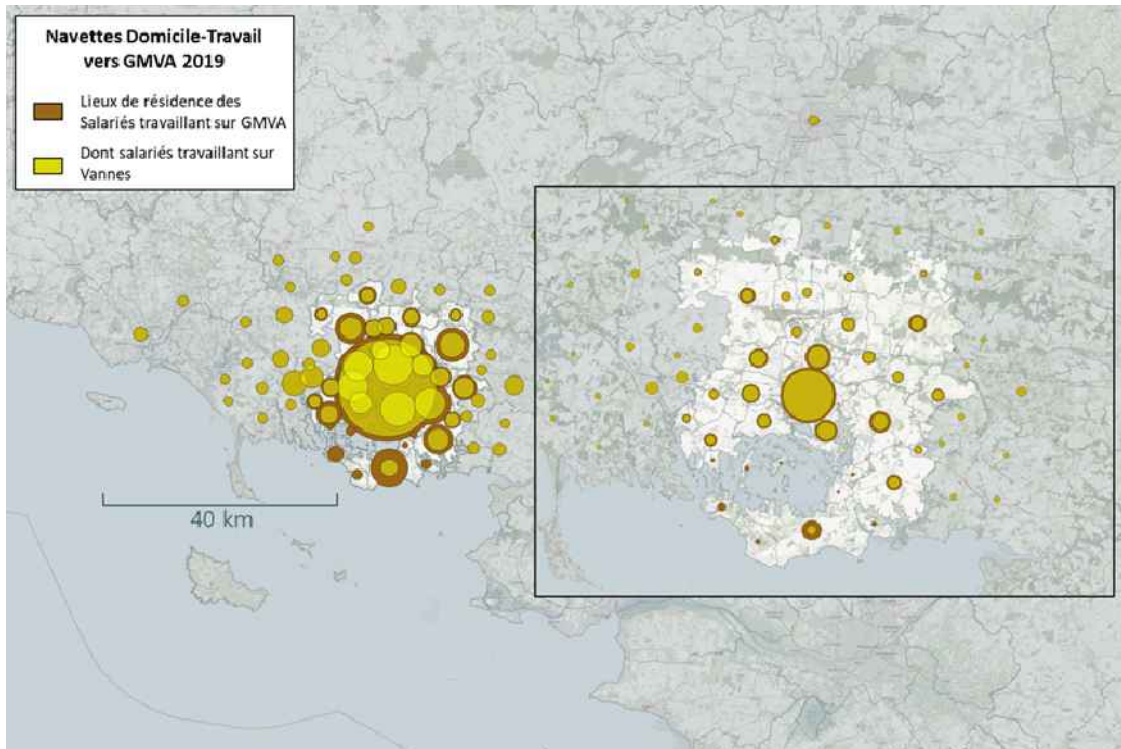
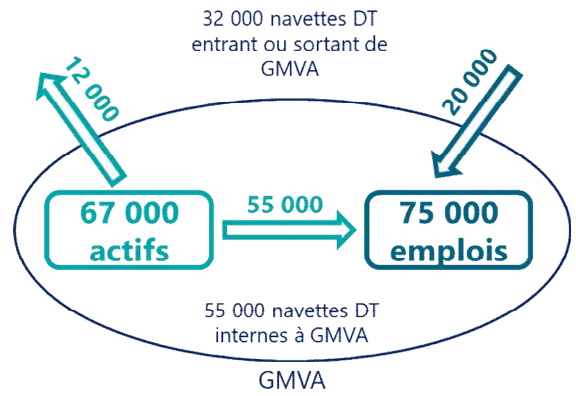


MOTORISATION DES MÉNAGES ET STATIONNEMENT PRIVATIF DES LOGEMENTS

2.3.9 - Emplois et actifs

On dénombre sur GMVA :

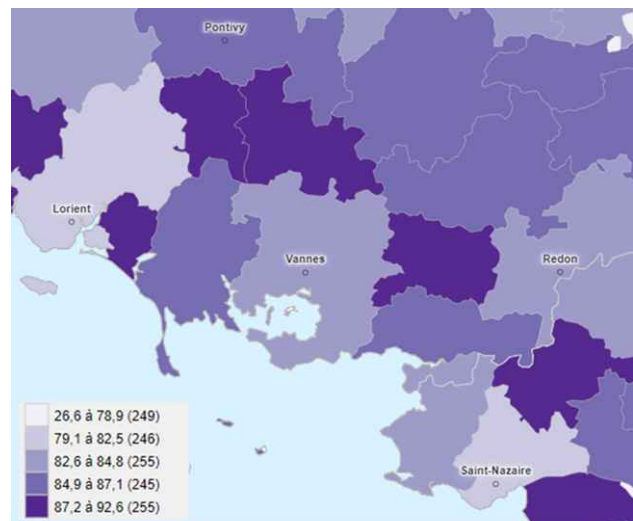
- **75 000 emplois** au lieu de travail, occupés à :
 - 75% par des résidents de GMVA (55 000 emplois),
 - 25% par des habitants extérieurs (20 000 emplois).
- **67 300 actifs** avec emploi, qui travaillent :
 - 80% sur GMVA (55 000 actifs),
 - 20% à l'extérieur de GMVA (12 000 actifs).



NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL VERS GMVA (DONNÉES INSEE FLUX > 100)

83% des trajets Domicile-Travail sont réalisés en voiture (moyenne France 70%).

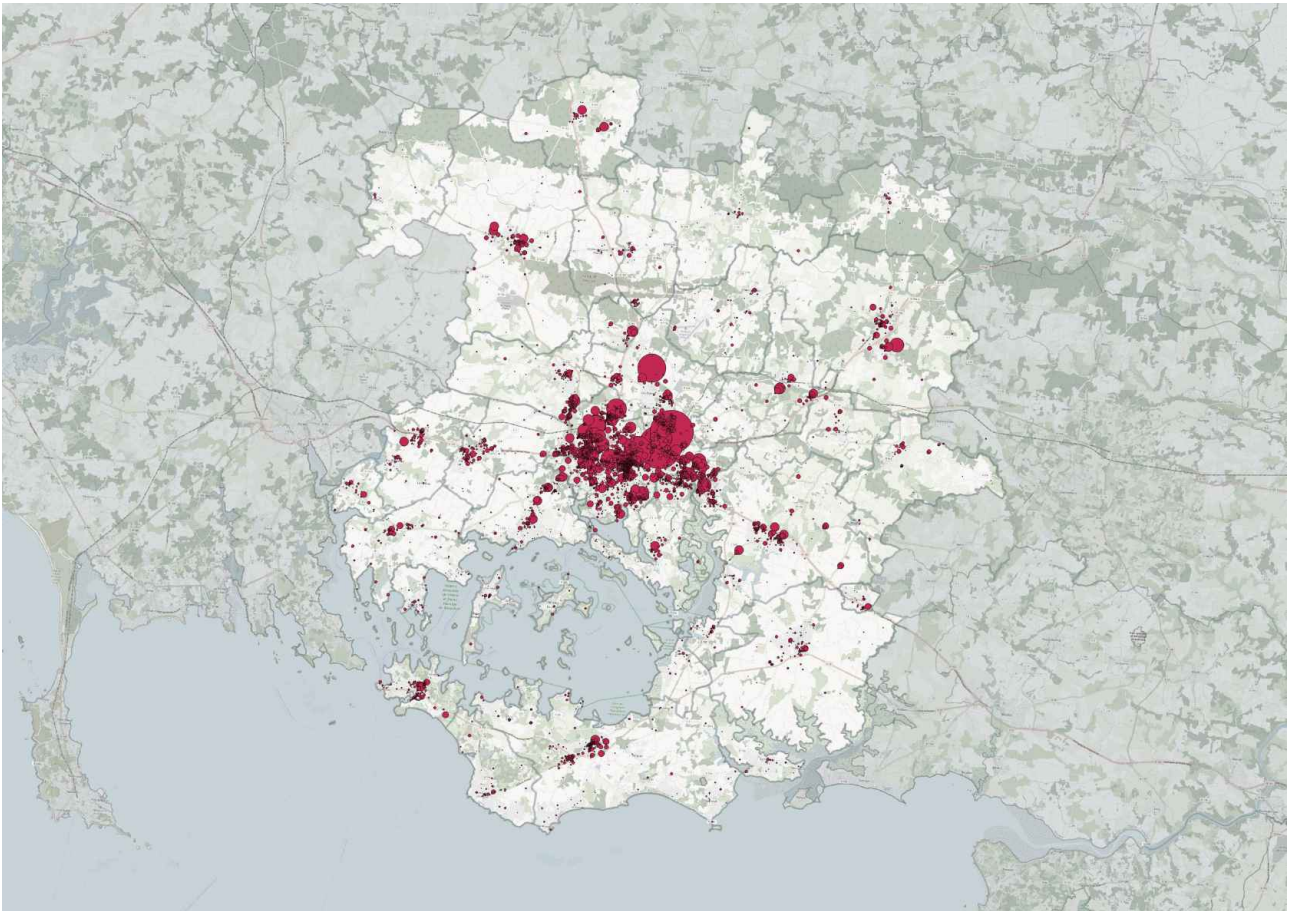
Cet usage de la voiture est plutôt en baisse, mais de manière très légère (-0.4 points de 2014 à 2020 contre -0.2 points à l'échelle nationale).



PART MODALE AUTOMOBILE DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL 2020 (INSEE)

Les emplois sont majoritairement concentrés sur la Ville de Vannes, qui accueille 43 200 emplois (58% des emplois de GMVA). Ceux-ci sont occupés :

- 30% par des vannetais (12 600 emplois),
- 70% par des actifs résidant hors Vannes (30 600 emplois).

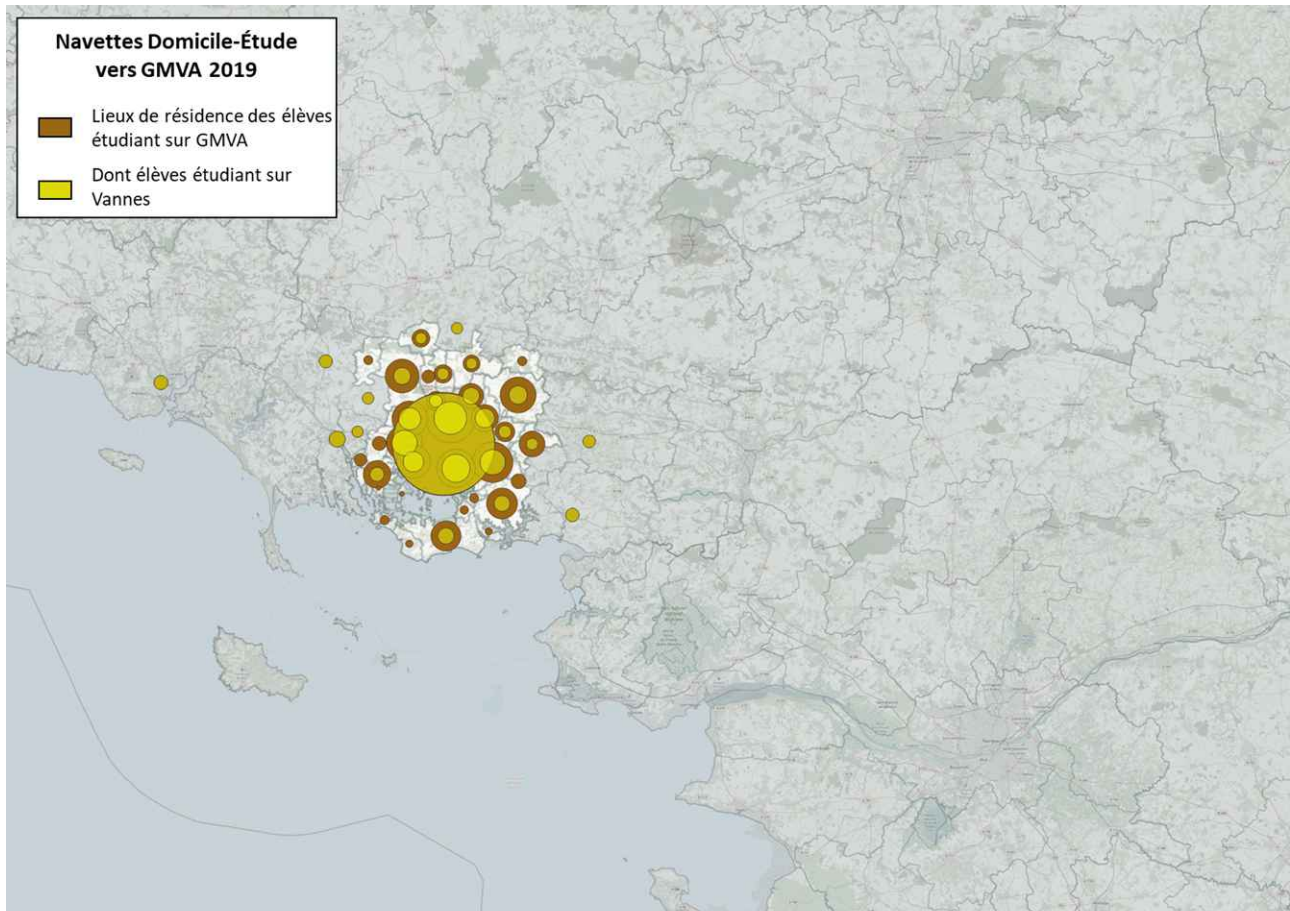


LOCALISATION DES EMPLOIS SUR LE TERRITOIRE DE GMVA (SOURCE SIRENE)

2.3.10 - Enseignement

On dénombre **37 140 élèves et étudiants** (écoliers, collégiens, lycéens et étudiants) sur GMVA. Ceux-ci **étudient majoritairement sur GMVA** :

- 59% étudient dans leur commune de résidence
- 41% étudient hors de leur commune de résidence, essentiellement à Vannes



NAVETTES DOMICILE-ÉTUDE VERS GMVA (DONNÉES INSEE FLUX > 100)

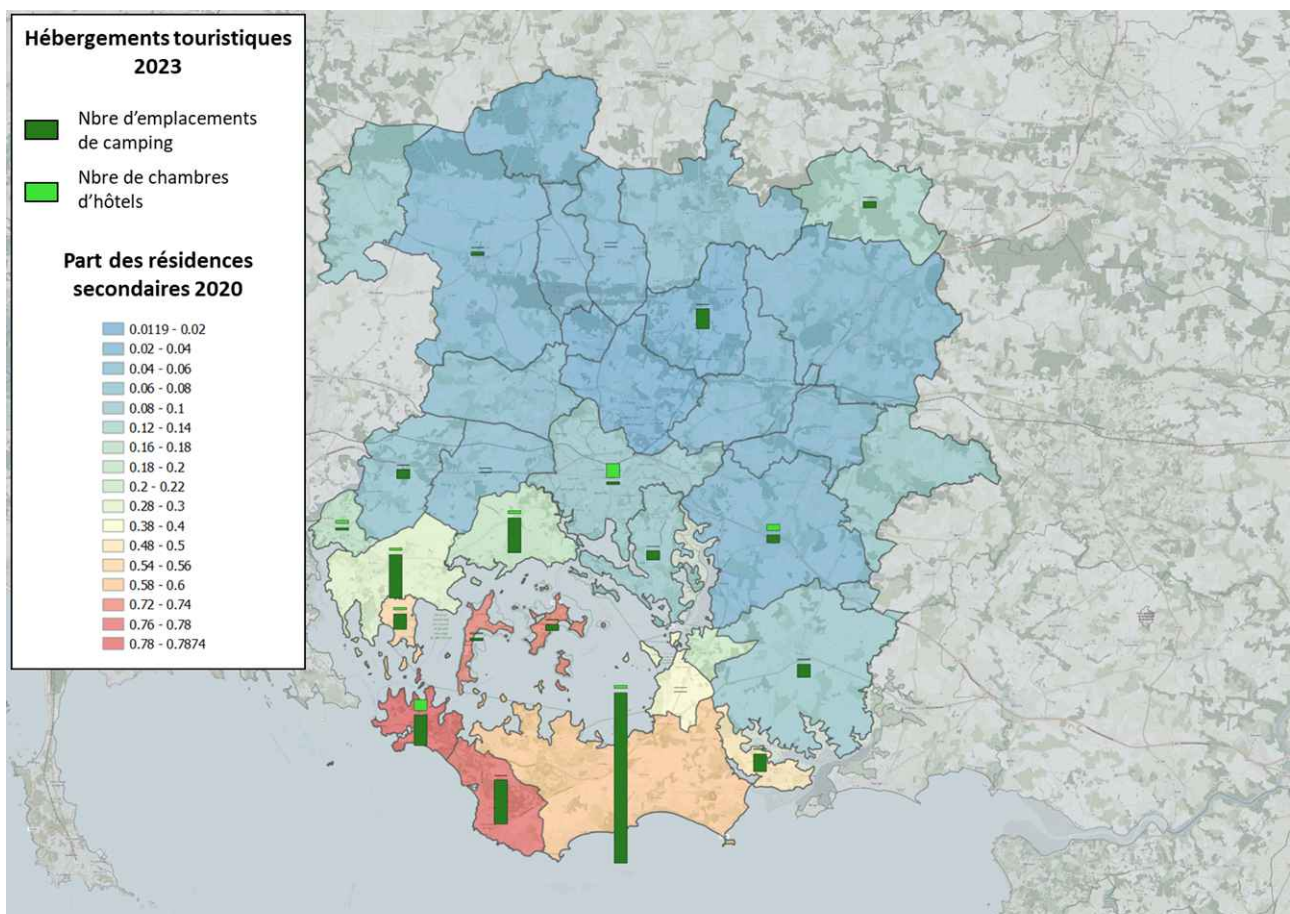
2.3.11 - Tourisme

Le tourisme constitue une activité économique importante de GMVA. Ainsi, on dénombre 107 000 logements occupés sur le territoire, dont :

- 78% de résidences principales (82 966 logements)
- **22% de résidences secondaires** (23 598 logements)

On recense par ailleurs **6 000 emplacements de camping** et **2 000 chambres d'hôtel**.

Cette activité touristique se concentre **essentiellement autour du Golfe et en particulier sur la Presqu'île de Rhuys** (entre 50% et 80% de résidences secondaires).



HÉBERGEMENT TOURISTIQUE EN 2023

L'Office du Tourisme du Morbihan a réalisé une étude en 2022 sur la perception du tourisme dans le Département. Celle-ci met en évidence une adhésion relativement faible de la population de GMVA au développement du tourisme ; en particulier du fait des **nuisances générées en matière de circulation**.

	Total Morbihan	Norme France	Auray Quiberon Terre Atlantique	Golfe du Morbihan Vannes Agglo	Lorient Agglomération
Impact général du tourisme (Score net)	42%	40%	26%	29%	49%
Part de « tourismophobes »	7%	6%	12%	12%	4%
Soutien à la croissance du tourisme (Score net)	51%	60%	28%	28%	69%
Indice de considération (Score net)	23%	11%	0%	17%	36%

	Total Morbihan	Auray Quiberon Terre Atlantique	Golfe du Morbihan Vannes Agglo	Lorient Agglomération
Saisonnalité des nuisances				
ST NUISANCES (Au moins à certaines périodes de l'année)				
Toute l'année ou presque	6%	11%	9%	7%
A certaines périodes de l'année	43%	63%	50%	40%
Pas de nuisance	51%	26%	41%	53%
Type de nuisances				
Des difficultés de circulation	49%	49%	58%	39%
Du bruit / Des nuisances sonores	35%	33%	32%	34%
Trop de monde, foule	34%	34%	35%	30%
Des problèmes de propreté, gestion des déchets	27%	28%	19%	32%
Une augmentation des prix de l'immobilier	10%	16%	11%	12%
De l'insécurité, incivilité	9%	15%	8%	10%
Des difficultés de stationnement	8%	8%	8%	5%
Une augmentation du coût de la vie	7%	13%	12%	7%
Une perte d'authenticité, une dilution du mode de vie local	2%	5%	1%	2%
Une désertification du centre-ville au profit de logements touristiques	2%	1%	2%	3%

ÉTUDE DE LA PERCEPTION DU TOURISME PAR LES RÉSIDENTS DU MORBIHAN (MORBIHAN TOURISME 2022)

2.3.12 - L'enquête auprès des élus du territoire

Dans le cadre de l'élaboration du SCOT, une enquête a été menée auprès des élus locaux du territoire. Celle-ci met en évidence :

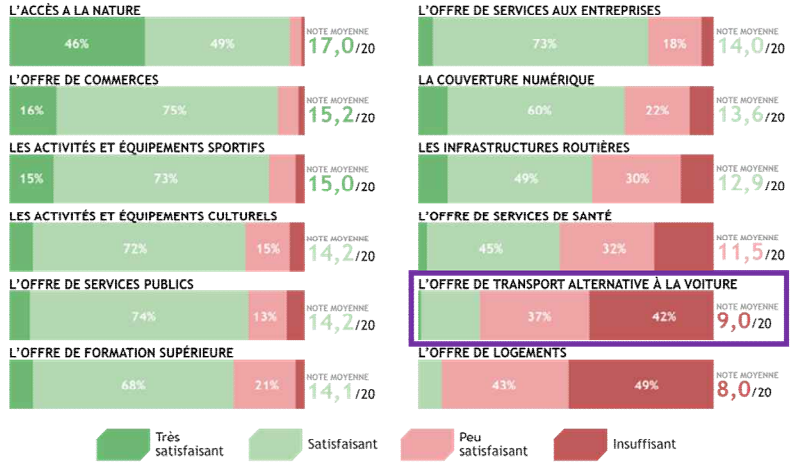
- Le **faible niveau de satisfaction** vis-à-vis de l'offre de transport alternative à la voiture (la thématique arrivant en seconde position en termes d'insatisfaction, après l'offre de logement),
- **L'enjeu du développement des modes alternatifs** dans les années à venir,
- Des attentes, en particulier en matière de **transports collectifs**.



RÉSULTATS ENQUÊTE ÉLUS

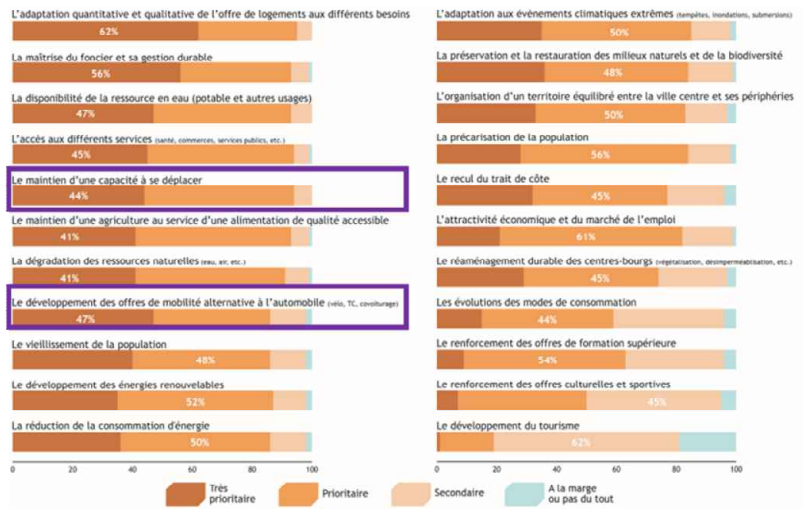
QUESTION 8

Quel est votre niveau de satisfaction sur le territoire de Golfe du Morbihan Vannes Agglomération concernant...
Une seule réponse possible par proposition
Entre 438 et 445 répondants



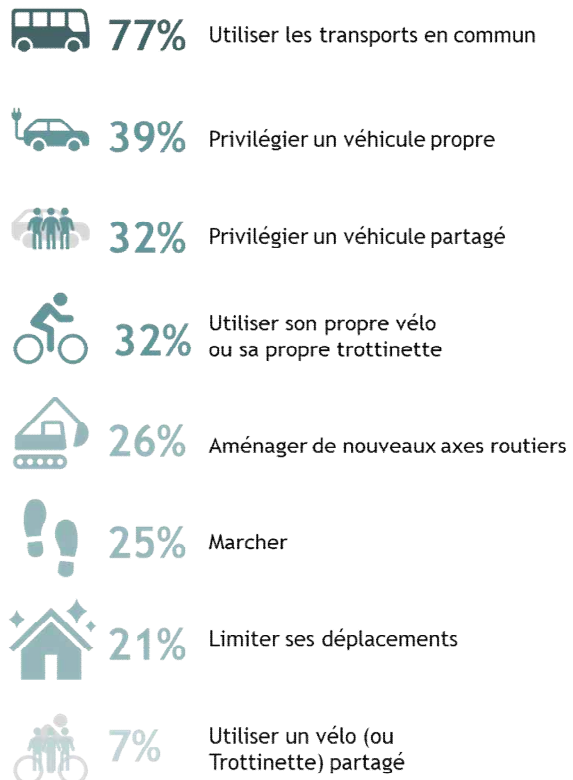
QUESTION 15

De quelle manière le territoire de l'Agglomération devra-t-il répondre dans les prochaines années à chacun de ces enjeux ?
Une seule réponse possible par proposition
Entre 434 et 441 répondants



QUESTION 17

Pour mieux se déplacer en 2035, selon vous, il faudra principalement ...
Trois réponses possibles au maximum
435 répondants



2.4 - Comment se déplace-t-on sur le territoire ?

Ce chapitre analyse les déplacements quotidiens réalisés par les habitants de GMVA, ainsi que les déplacements réalisés par les habitants des EPCI extérieures, qui viennent quotidiennement sur GMVA.

2.4.1 - 570 000 déplacements réalisés par les habitants de GMVA sur le territoire

Nota : Les analyses de ce chapitre se basent sur les résultats de l'enquête ménage déplacements (EMC2) réalisée en 2023. Cette enquête a été réalisée de septembre à décembre 2023, selon la méthode « Enquête Déplacements Villes Moyennes » du Cerema (enquête par quotas), auprès de 2 800 personnes de 5 ans ou plus.

Communes	Personnes enquêtées	Communes	Personnes enquêtées	Communes	Personnes enquêtées
Arradon	74	Le Hézo	27	Saint-Gildas-de-Rhuys	20
Arzon	24	Le Tour-du-Parc	20	Saint-Nolff	45
Baden	50	Locmaria-Grand-Champ	26	Sarzeau	98
Brandivy	13	Locqueltas	27	Séné	161
Colpo	31	Meucon	49	Sulniac	53
Elven	67	Monterblanc	65	Surzur	82
Grand-Champ	65	Plaudren	52	Theix-Noyal	161
Île-aux-Moines	33	Plescop	116	Trédion	18
Île-d'Arz	16	Ploeren	122	Treffléan	24
La Trinité-Surzur	32	Plougoumelen	40	Vannes	972
Larmor-Baden	11	Saint-Armel	20		
Le Bono	25	Saint-Avé	161		
				TOTAL	2 800

NOMBRE DE PERSONNES ENQUÊTÉES PAR COMMUNE

Les habitants de GMVA réalisent quotidiennement 592 000 déplacements, dont :

- **570 00 déplacements en lien avec le territoire de GMVA :**
 - 519 000 déplacements à l'intérieur de GMVA,
 - 51 000 déplacements en entrée/sortie de GMVA.
- 22 000 déplacements à l'extérieur du territoire de GMVA (sans origine ni destination sur GMVA)

La mobilité quotidienne est ainsi de **3.66 déplacements quotidiens par personne**, en baisse de 9% par rapport à 2008 (3.98 déplacements quotidiens par personne recensés par l'enquête ménage 2008).






Sur GMVA, un déplacement moyen :

- Dure **21 minutes**,
- Permet de parcourir **9.4 km**,
- À une vitesse de **27 km/H**.

2.4.1.1 - Un usage de l'automobile en baisse et un engouement local pour le vélo

Les parts modales des déplacements sont les suivantes :

- Environ la moitié des déplacements (51%) sont réalisés au volant d'une voiture,
- 11% en tant que passager d'une voiture,
- 6% en transports collectifs (dont 3.6% sur le réseau Kicéo et 2.6% sur les réseaux régionaux et nationaux),
- 5% à vélo,
- 26% à pied.



Déplacements des résidents de GMVA 2023	Automobile Conducteur & Moto	Automobile Passager	Transports Collectifs	Vélo	Marche & autres	TOTAL
						
Déplacements quotidiens	292 453	65 319	35 451	26 685	150 340	570 248
Parts modales 2023	51%	11%	6%	5%	26%	100%
<i>Rappel parts modales 2008</i>	60%	8%	5%	2%	25%	100%

On notera la **baisse significative de la part modale automobile conducteur depuis 2008** (qui est passée de 60% à 51%, en ligne avec les objectifs du PDU 2020) et du développement des modes alternatifs :

- Forte augmentation de l'usage du vélo, qui passe de 2% à 5%,
- Développement du covoiturage, avec une part modale automobile passager passant de 8% à 11%,
- Dans une moindre mesure, développement des transports collectifs (5% à 6%) et de la marche (25% à 26%).

Concernant la part modale des transports collectifs, on notera que la crise sanitaire a eu un impact fortement négatif sur la fréquentation des réseaux au niveau national et a limité leur progression de fréquentation (-33% de fréquentation en 2020 et des niveaux de fréquentation en 2023 qui peinent à retrouver les niveaux de 2019).

Si les parts modales de l'automobile et des transports collectifs sont relativement standard pour une agglomération de cette taille, le territoire se caractérise par un **usage particulièrement élevé du vélo**.

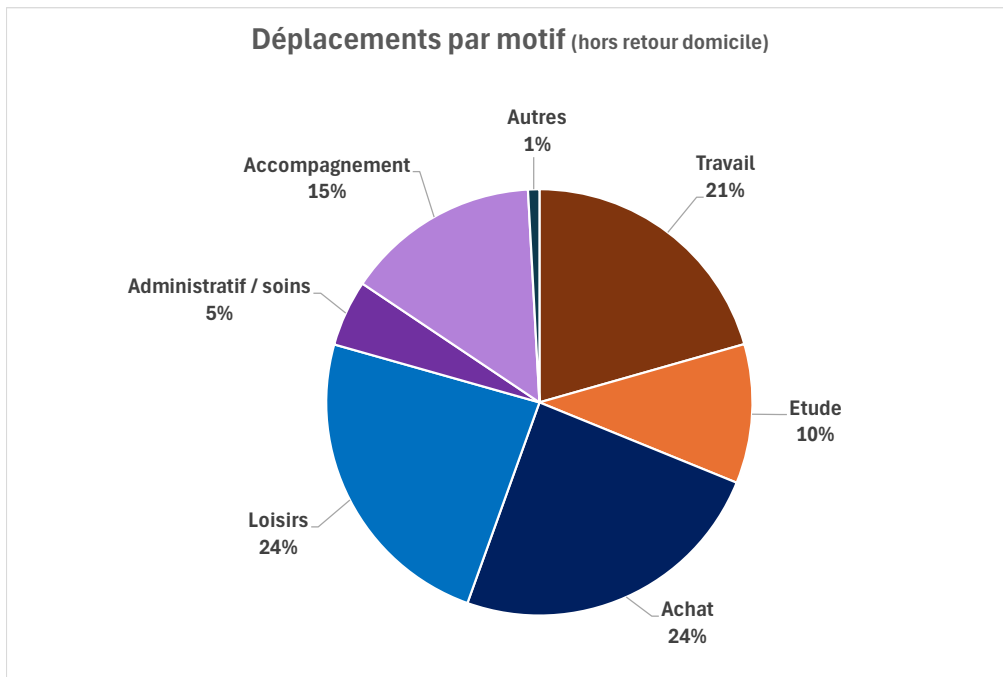
Parts modales	Année	Habitants	VP Conducteur & Moto	VP Passager	TC	Vélo	Marche & Autre	TOTAL
								
Vienne	2015	133 000	53%	16%	6%	1%	24%	100%
Annemasse	2016	163 000	53%	14%	7%	2%	24%	100%
Metz	2017	161 000	51%	15%	5%	1%	28%	100%
Vannes	2023	174 000	51%	12%	6%	5%	26%	100%
Poitiers	2018	195 000	52%	13%	8%	2%	26%	100%
Dunkerque	2015	197 000	49%	18%	6%	2%	25%	100%
Besançon	2018	200 000	45%	11%	10%	2%	32%	100%
Lorient	2016	210 000	59%		6%	3%	32%	100%
Dijon	2018	254 000	42%	11%	13%	1%	33%	100%
Nîmes	2015	258 000	51%	14%	7%	1%	27%	100%
Le Havre	2018	269 000	43%	14%	9%	2%	32%	100%
Tours	2019	286 000	41%	10%	12%	3%	32%	100%

PARTS MODALES ISSUES D'ENQUÊTE MÉNAGES SUR DIFFÉRENTES EPCI

2.4.1.2 - Des motifs de déplacements relativement standards

L'analyse des déplacements par motif (à destination) met en évidence :

- la part majoritaire des déplacements de type achat/loisirs (48%),
- Le caractère minoritaire des déplacements « contraints » (Travail + Étude = 31%),
- La part non négligeable (mais relativement standard) des déplacements liés à l'accompagnement d'une personne (15%).



L'analyse des parts modales par motif met par ailleurs en évidence les conclusions suivantes (qui sont elles aussi relativement standard) :

- Le mode automobile conducteur est prédominant pour tous les motifs, hormis les motifs Études et Loisirs. Il est particulièrement élevé pour le motif travail ;
- Le mode automobile passager est plus développé pour le motifs Études ;
- Les transports collectifs sont particulièrement utilisés pour le motif Études ;
- La part modale du vélo est relativement stable pour tous les motifs (hormis accompagnement et autres) ;
- La marche est particulièrement développée pour le motif Loisirs.

Motif	VP Conduct.	VP Passager	TC	Vélo	Marche	TOTAL
Travail	76%	3%	3%	6%	12%	100%
Etude	11%	28%	30%	5%	26%	100%
Achat	54%	11%	2%	4%	29%	100%
Loisirs	34%	12%	3%	6%	45%	100%
Administratif / soins	58%	12%	7%	4%	19%	100%
Accompagnement	73%	8%	2%	1%	16%	100%
Autres	66%	11%	1%	0%	21%	100%

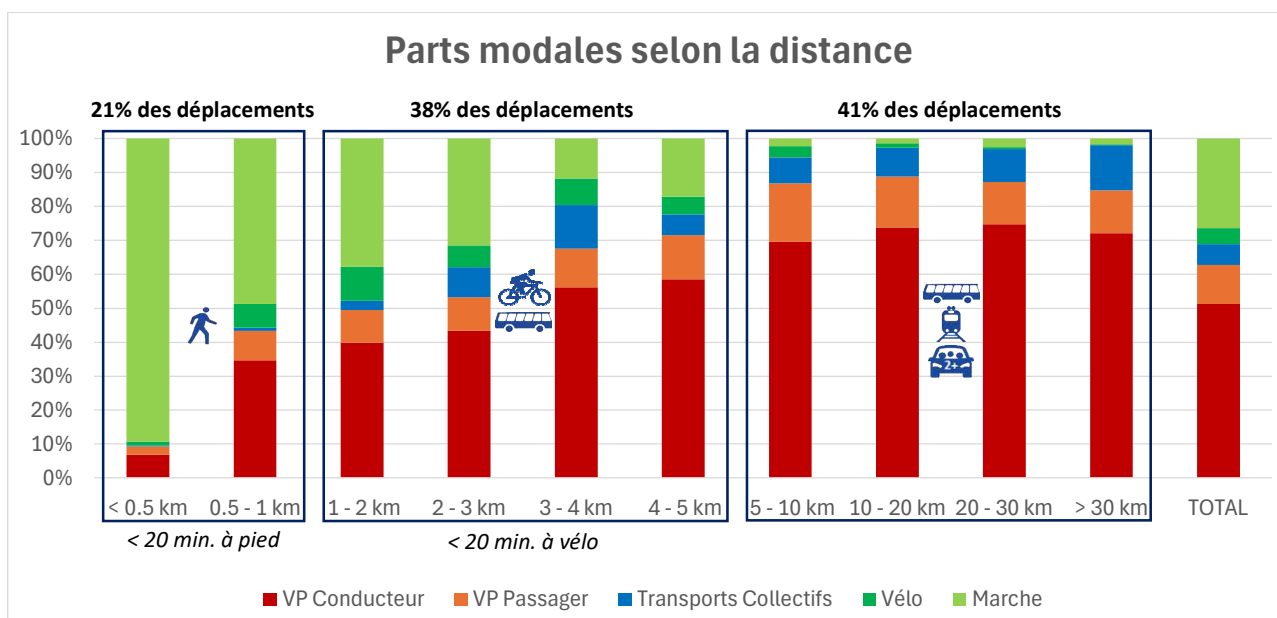
2.4.1.3 - Des parts modales qui varient selon la longueur des trajets

L'analyse des parts modales selon la longueur des déplacements met en évidence les conclusions suivantes :

- **Sur les trajets courts** (< 1 km = 17 minutes à pied / 21% des déplacements quotidiens) :
 - la marche est largement majoritaire pour les très courts trajets (89% pour les trajets < 500 m) ;
 - Par contre son usage baisse fortement entre 500 m et 1 km (49%). Elle est alors remplacée par l'automobile (44%) et, dans une moindre mesure, le vélo (7%).

- **Sur les trajets de moyenne distance** (1 à 5 km = 20 minutes à vélo / 38% des déplacements) :
 - La part modale moyenne du vélo est de 8% (supérieure aux TC : 6%) ;
 - La marche reste fortement présente (29%) ;
 - Mais l'automobile reste le mode majoritaire (56%).

- **Sur les trajets de longue distance** (>5 km / 41% des déplacements) :
 - L'automobile est largement majoritaire (87%, dont passager 15%) ;
 - Les TC sont utilisés pour 9% des déplacements.



Parts modales selon la distance	< 0.5 km	0.5 - 1 km	1 - 2 km	2 - 3 km	3 - 4 km	4 - 5 km	5 - 10 km	10 - 20 km	20 - 30 km	> 30 km	TOTAL
VP Conducteur	7%	35%	40%	43%	56%	59%	69%	74%	75%	72%	51%
VP Passager	2%	9%	10%	10%	11%	13%	17%	15%	12%	13%	11%
Transports Collectifs	0%	1%	3%	9%	13%	6%	8%	8%	10%	13%	6%
Vélo	1%	7%	10%	6%	8%	5%	3%	1%	1%	0%	5%
Marche	89%	49%	38%	31%	12%	17%	2%	1%	3%	2%	26%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Part des déplacements	21%		38%				41%				100%

2.4.1.4 - 3.4 millions de km réalisés quotidiennement au volant d'une voiture

Chaque jour, les habitants de GMVA réalisent 5.3 millions de km, dont **3.4 millions de km au volant d'une voiture** :






- La plus grande partie de ces véh x km correspondent à des déplacements de longue distance :
 - Les trajets de plus de 10 km (dont la longueur est trop importante pour les modes actifs) ne représentent que 34% des déplacements, mais sont à l'origine de 77% des véh x km automobile,
 - A contrario, les trajets de moins de 10 km (accessibles aux modes actifs) représentent 66% des déplacements, mais ne génèrent que 23% des véh x km automobile.

Déplacements VP Conducteur des habitants de GMVA				
Distance	Nbre Dép.		Milliers km	
<1 km	23 726	8%	16	0%
1 - 5 km	99 086	34%	260	8%
5 - 10 km	69 306	24%	501	15%
10 - 30 km	80 604	28%	1 320	39%
> 30 km	19 731	7%	1 274	38%
TOTAL	292 453	100%	3 372	100%






2.4.1.5 - Déplacements internes aux communes et entre communes de GMVA

58% des déplacements quotidiens sont réalisés à l'intérieur de chaque commune et 42% sont des flux d'échanges entre communes :

- Sur les trajets intercommunaux (de plus longue distance que les trajets internes aux communes), l'automobile prédomine (72% de part modale automobile conducteur).
- Sur les trajets internes aux communes, la marche est le mode prédominant (44% de part modale) suivi par le mode automobile conducteur (36%).

Déplacements Intercommunaux et Intracommunaux		Automobile Conducteur & Moto	Automobile Passager	Transports Collectifs	Vélo	Marche & autres	TOTAL	
								
Internes aux communes	Dép.	121 506	31 151	13 246	21 247	146 045	333 196	58%
	% mode	36%	9%	4%	6%	44%	100%	
Entre communes	Dép.	170 946	34 168	22 205	5 438	4 294	237 052	42%
	% mode	72%	14%	9%	2%	2%	100%	
TOTAL	Dép.	292 453	65 319	35 451	26 685	150 340	570 248	100%
	% mode	51%	11%	6%	5%	26%	100%	






Pour les trajets internes aux communes, les analyses sectorielles ne montrent pas de grands écarts de fonctionnement entre la ville de Vannes, les autres communes de l'Unité Urbaine et les communes de seconde couronne. En particulier l'usage du vélo est comparable sur ces différents secteurs (6% à 7%, comparable ou supérieur aux transports collectifs selon les secteurs)

Déplacements Internes aux communes		Automobile Conducteur & Moto	Automobile Passager	Transports Collectifs	Vélo	Marche & autres	TOTAL
							
Vannes	Dép.	58 557	12 876	10 211	11 699	68 444	161 785
	% mode	36%	8%	6%	7%	42%	100%
Autres communes de l'Unité Urbaine	Dép.	12 840	4 252	2 444	2 441	20 310	42 287
	% mode	30%	10%	6%	6%	48%	100%
Communes hors Unité Urbaine	Dép.	50 110	14 023	592	7 107	57 292	129 124
	% mode	39%	11%	0%	6%	44%	100%
TOTAL	Dép.	121 506	31 151	13 246	21 247	146 045	333 196
	% mode	36%	9%	4%	6%	44%	100%

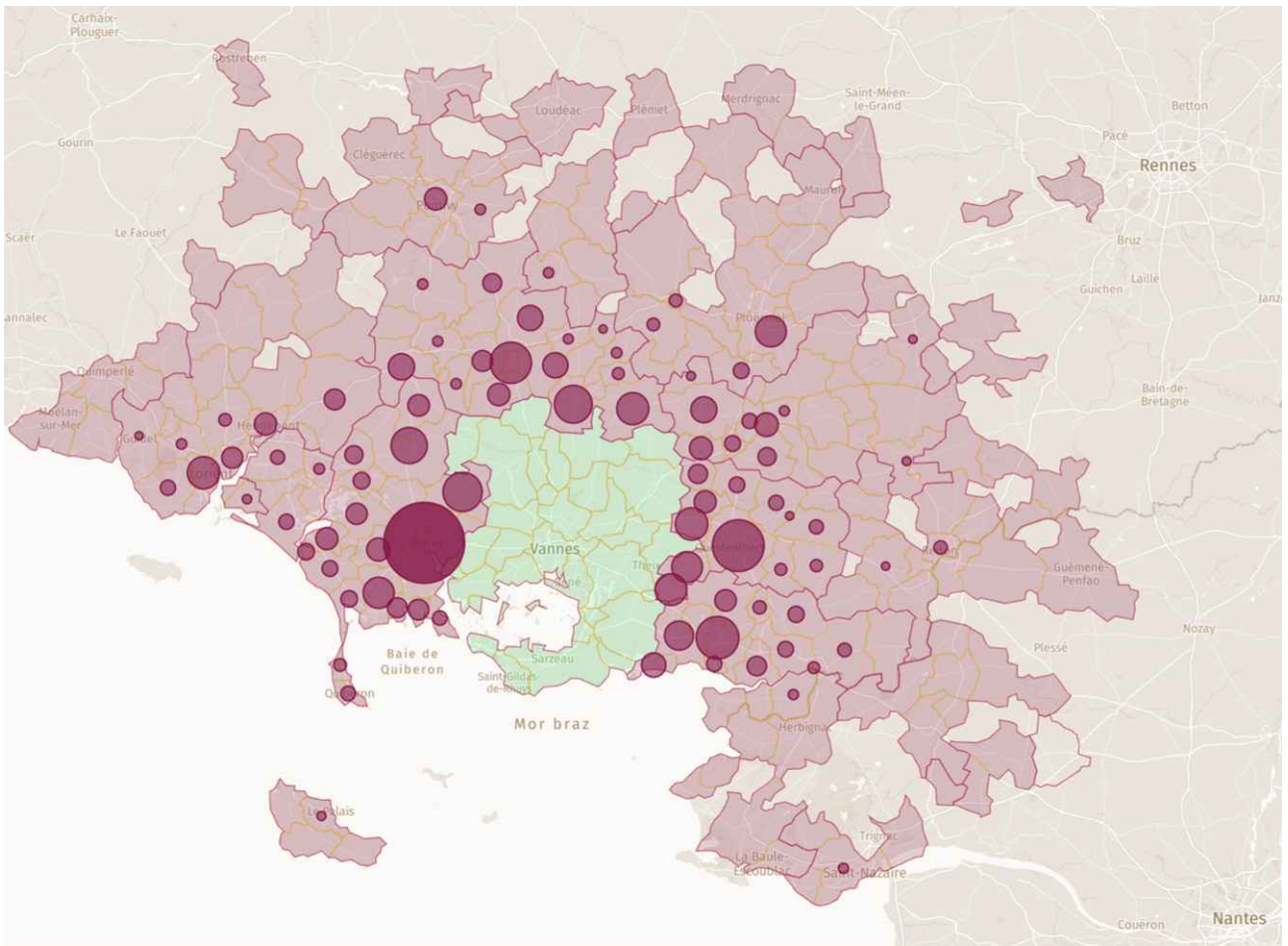
2.4.2 - 212 000 déplacements quotidiens d'échanges réalisés par des personnes ne résidant pas sur GMVA

Nota : Les analyses de ce chapitre se basent sur les résultats du modèle de déplacements Entropy de GMVA. Elles concernent les déplacements d'échange entre GMVA et les EPCI extérieures, réalisés par les personnes ne résidant pas à GMVA.

Chaque jour, les habitants des EPCI extérieures réalisent **212 000 déplacements** pour venir ou repartir de GMVA. Ces déplacements sont très majoritairement réalisés en voiture (98%).

Flux d'échanges des <u>non</u> résidents de GMVA 2023	Automobile Conducteur & Moto	Automobile Passager	Transports Collectifs	Vélo	Marche & autres	TOTAL
						
Déplacements quotidiens	185 759	22 620	4 096	-	-	212 475
Parts modales 2023	87%	11%	2%	0%	0%	100%

Avec une **distance moyenne de 29 km**, ces trajets génèrent quotidiennement **5 millions de km automobiles**.



**ORIGINE DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS À DESTINATION DE GMVA DEPUIS LES EPCI EXTÉRIEURES
(SOURCE MODÈLE ENTROPY GMVA)**

2.4.3 - Synthèse des déplacements quotidiens sur GMVA

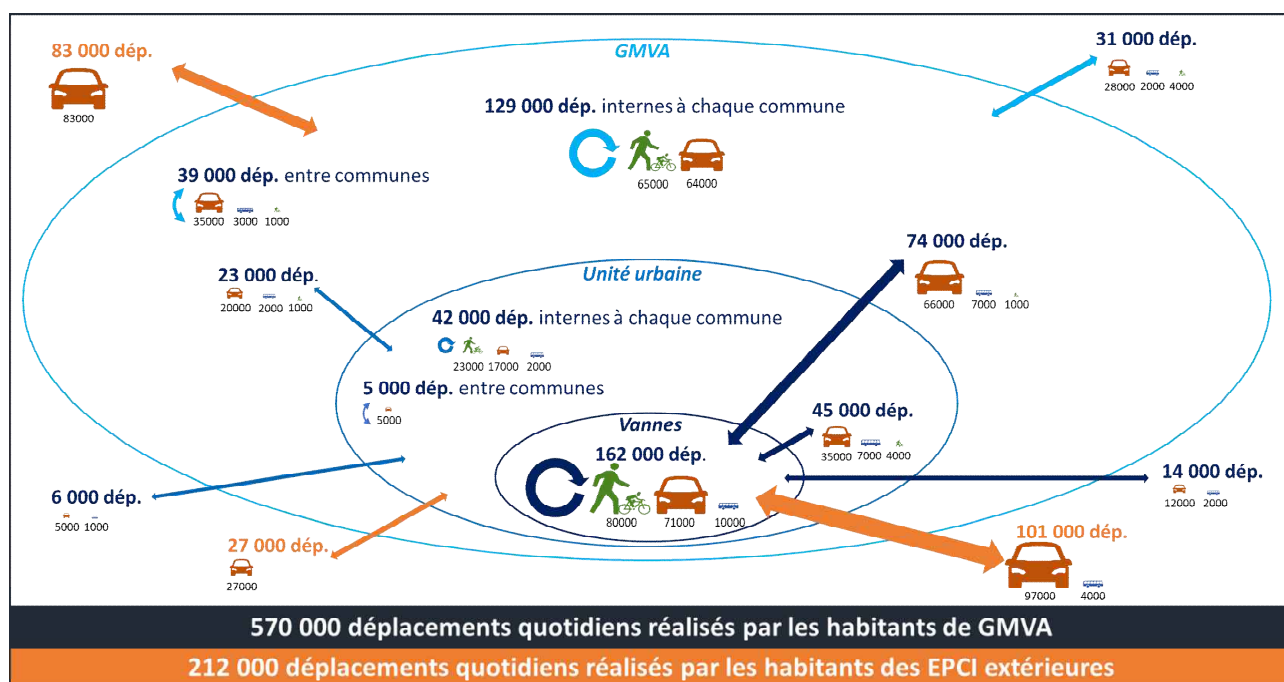
2.4.3.1 - Répartition géographique

Le schéma ci-dessous présente une synthèse des 782 000 déplacements internes et d'échanges réalisés quotidiennement sur le territoire de GMVA

- 570 000 déplacements réalisés par les habitants de GMVA,
- 212 000 déplacements réalisés par les habitants des EPCI extérieures.

Il met en évidence le **poids important des flux automobiles réalisés par les habitants des EPCI extérieures** :

- En lien avec la Ville de Vannes (97 000 déplacements en automobile),
- Mais aussi en lien avec les communes de seconde couronne (83 000 déplacements en automobile).



Clé de lecture :

En seconde couronne :

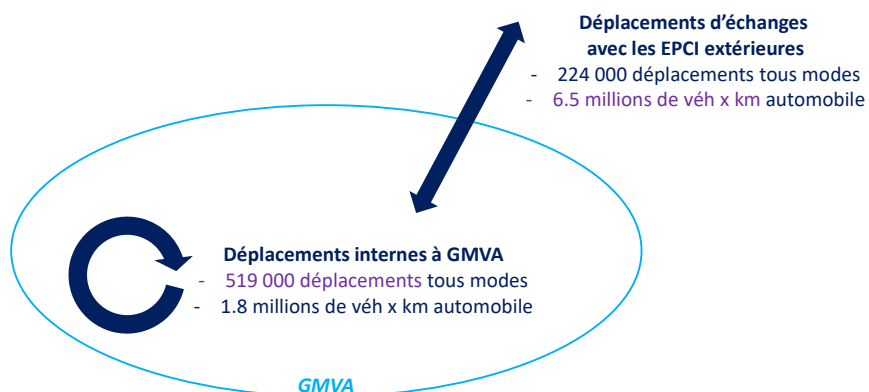
- 129 000 déplacements internes à chaque commune (par exemple Elven < > Elven), dont 65 000 en modes actifs et 64 000 en automobile (conducteur ou passager),
- 83 000 déplacements depuis/vers les EPCI extérieures, réalisés par des personnes ne résidant pas sur GMVA,
- 31 000 déplacements depuis/vers les EPCI extérieures, réalisés par des résidents de GMVA,
- 39 000 déplacements entre communes de seconde couronne (par exemple : Elven < > Grand-Champ),
- 23 000 déplacements depuis/vers des communes de l'Unité Urbaine, hors Vannes (Plescop, St Avé, Séné),
- 74 000 déplacements depuis/vers la Ville de Vannes.

2.4.3.2 - Kilométrage automobile quotidien

Le tableau ci-dessous synthétise les véh x km automobiles réalisés quotidiennement à l'intérieur ou en échange avec le territoire de GMVA.

Il met en évidence le poids majeur des flux d'échanges (78% des véh x km automobiles) et l'enjeu à réduire la part modale sur ces trajets pour réduire les nuisances générées par la circulation automobile (pollution, gaz à effet de serre, ...)

	Déplacements VP Conducteur des résidents et non résidents de GMVA				
	Distance	Nbre Dép.		Milliers km	
Flux Internes GMVA	<1 km	23 726	5%	16	0%
	1 - 5 km	99 015	21%	260	3%
	5 - 10 km	63 936	13%	462	6%
	10 - 30 km	65 262	14%	1 014	12%
	> 30 km	2 647	1%	88	1%
Flux Echanges GMVA	Toutes distances	223 626	47%	6 540	78%
TOTAL		478 212	100%	8 380	100%



2.4.4 - Mobilité sur la Ville de Vannes






2.4.4.1 - Mobilité des habitants de Vannes

Les 54 400 habitants de Vannes réalisent quotidiennement **191 000 déplacements** :

- 139 000 déplacements à l'intérieur de la Ville de Vannes,
- 40 000 déplacements en échange entre Vannes et une autre commune,
- 12 000 déplacements sans lien avec la Ville de Vannes.

En comparaison avec le reste de GMVA, les parts modales de ces déplacements se caractérisent par :

- Une part modale automobile significativement plus faible (51% pour les déplacements réalisés par les Vannetais contre 62% pour l'ensemble des habitants de GMVA),
- Une part modale de la marche significativement plus élevée que sur le reste du territoire (35% pour les déplacements réalisés par les Vannetais contre 26% pour l'ensemble des habitants de GMVA)

Déplacements des habitants		Automobile Conducteur & Moto	Automobile Passager	Transports Collectifs	Vélo	Marche & autres	TOTAL
							
Habitants de Vannes	Dép.	80 535	17 693	13 813	12 167	66 772	190 980
	% mode	42%	9%	7%	6%	35%	100%
Tous habitants de GMVA	Dép.	292 453	65 319	35 451	26 685	150 340	570 248
	% mode	51%	11%	6%	5%	26%	100%

Ceci s'explique par des distances de déplacement plus faibles, rendues possibles par la densité urbaine de la ville-centre (la distance moyenne des déplacements réalisés par les Vannetais est de 7.4 km contre 9.4 km pour l'ensemble des habitants de GMVA).

2.4.4.2 - Déplacements en lien avec la Ville de Vannes

La majorité des déplacements en lien avec la Ville de Vannes ne sont pas réalisés par les Vannetais puisque l'on dénombre au total **396 000 déplacements** réalisés à l'intérieur ou en entrée/sortie de Vannes :

- 162 000 déplacements à l'intérieur de la Ville de Vannes (dont 139 000 réalisés par des Vannetais). Ces déplacements se caractérisent par la prédominance des modes actifs :
 - 49% des déplacements réalisés à pied ou à vélo (80 100 déplacements),
 - 44% en automobile (71 500 déplacements),
 - 6% en transports collectifs (10 200 déplacements).
- 234 000 déplacements en entrée/sortie de la Ville de Vannes (dont 40 000 réalisés par des Vannetais) ; ces déplacements étant majoritairement réalisés en automobile :
 - 90% des déplacements réalisés en automobile (209 000 déplacements),
 - 8% en transports collectifs (20 000 déplacements),
 - 2% à pied ou à vélo (5 000 déplacements).

2.5 - Diagnostics thématiques

2.5.1 - Circulation automobile et stationnement

2.5.1.1 - Réseau routier

Le réseau routier intercommunal est majoritairement constitué :

- Du réseau routier national
 - RN165 (Nantes-Vannes-Lorient),
 - RN166 (Rennes-Vannes).
- Du réseau routier départemental, hiérarchisé en 5 catégories
 - Réseau prioritaire (RD767, RD778, RD779, ...),
 - Réseau primaire (RD126, RD135, ...),
 - Réseaux secondaire, tertiaire et local.



HIERARCHISATION DU RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL (CD56 2018)

Le Département du Morbihan a adopté en 2023 son **schéma des mobilités**. Celui-ci vise à orienter la politique départementale en termes d'infrastructures routières et s'organise autour de 9 engagements :

1. Faire évoluer la conduite des projets départementaux et leur évaluation ;
2. Favoriser la pratique cyclable au quotidien ;
3. Poursuivre et conforter la gestion durable du patrimoine routier ;
4. Optimiser la performance des axes inter-villes ;
5. Achever l'aménagement et la sécurisation des grands itinéraires routiers structurants ;
6. Améliorer la fluidité aux nœuds routiers structurants ;
7. Finaliser la réalisation de contournements ;
8. Rendre possible un « RER Sud-Bretagne » ;
9. Accompagner les territoires dans leurs projets de mobilité.

2.5.1.3 - Projets de voirie

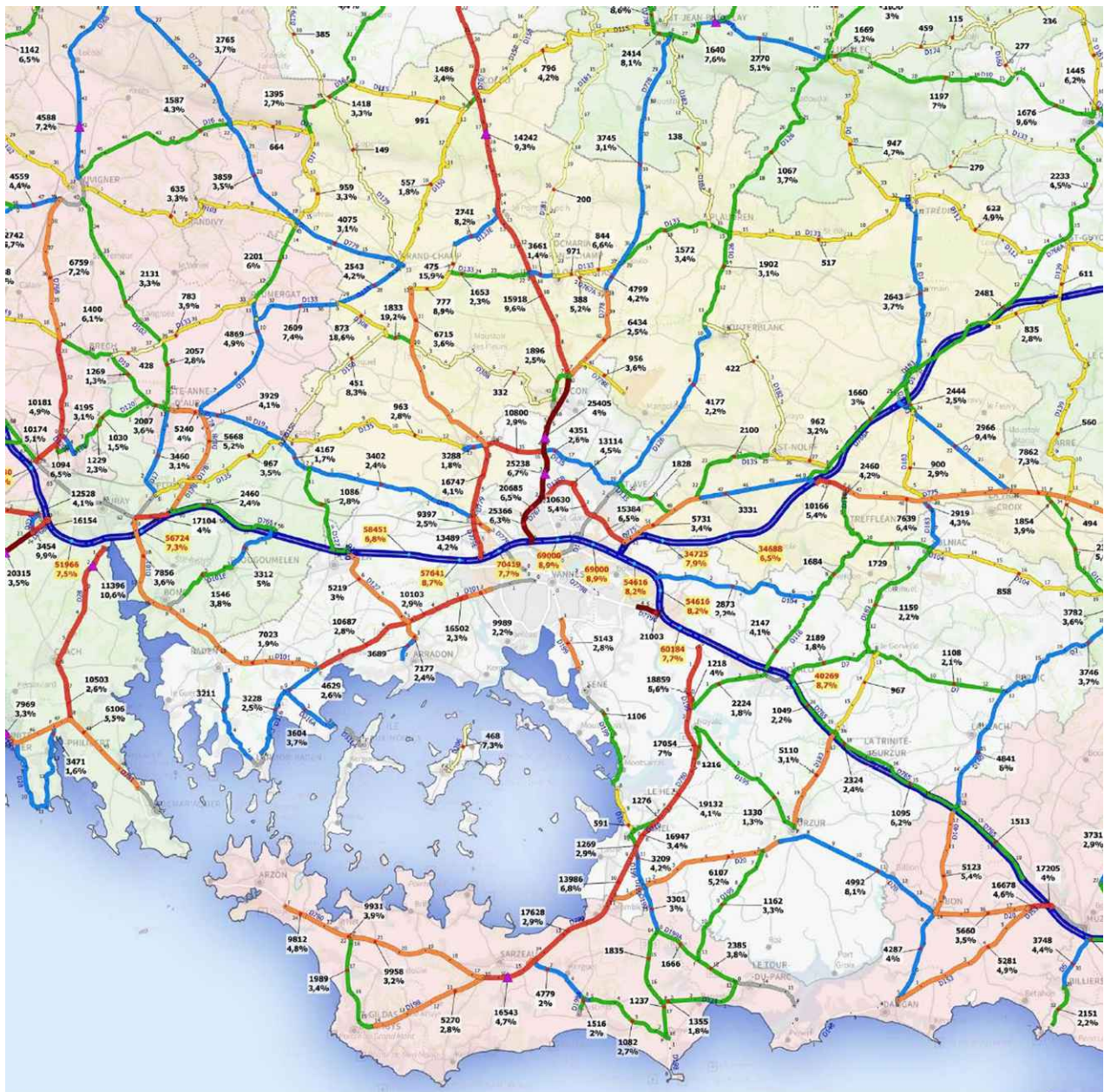
Les principaux projets de voirie envisagés à court/moyen terme sur le territoire de GMVA sont les suivants :

- Aménagement de l'échangeur du Liziec, porté par l'État,
- Aménagement de la RD767 entre les 3 Rois et Ménimur, porté par le Département du Morbihan.

2.5.1.4 - Trafic automobile

La carte ci-dessous présente les volumes de trafics journaliers sur les réseaux nationaux et départementaux. Les niveaux de trafic sont assez cohérents avec la hiérarchie du réseau et on relève :

- 50 000 à 70 000 véh/Jr sur la RN165,
- 35 000 véh/Jr sur la RN166,
- 15 000 à 25 000 véh/Jr sur le réseau Départemental prioritaire.

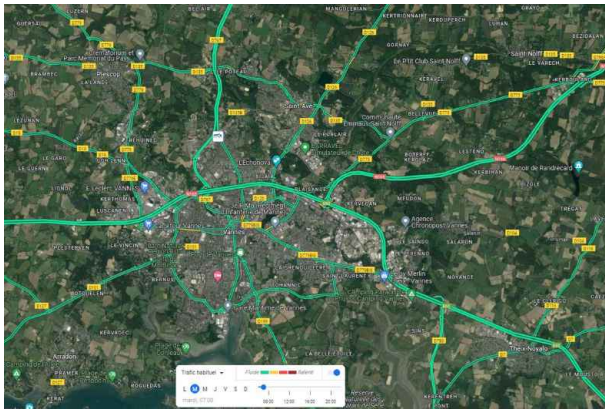


TRAFICS 2022 (CD56 2022)

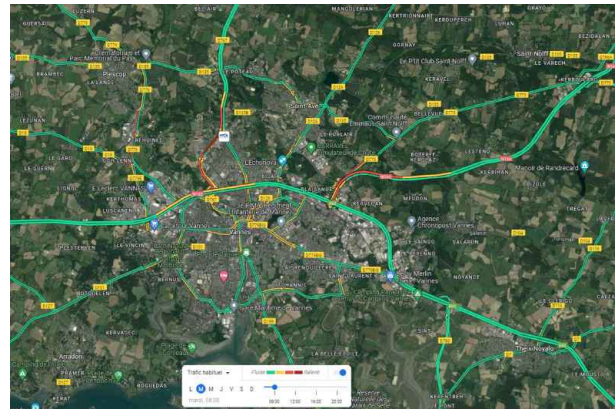
2.5.1.5 - Conditions de circulation

On relève des difficultés de circulation générées par les flux pendulaires aux abords de la RN165 :

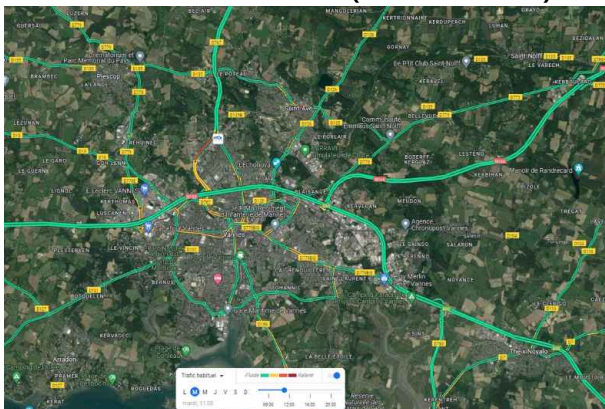
- Le matin de 7H30 à 9H30 en direction de Vannes,
- Le soir de 17H à 19H en sortie de Vannes,
- Avec des ralentissements qui **persistent en journée sur la RD767.**



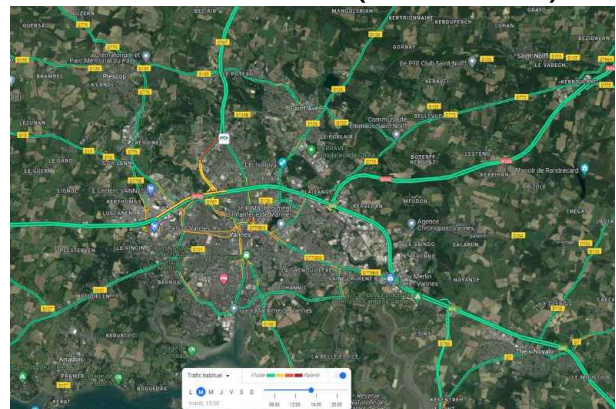
JOUR DE SEMAINE À 7H (GOOGLE TRAFIC)



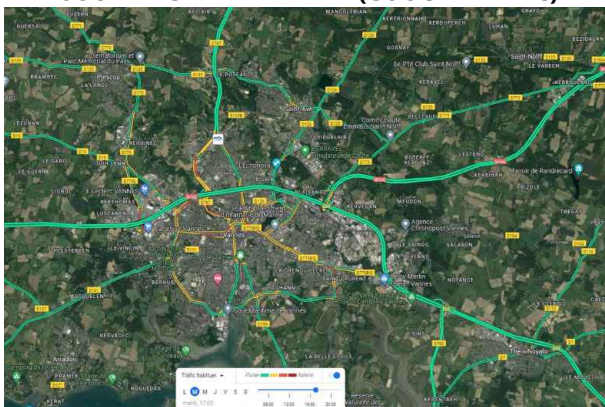
JOUR DE SEMAINE À 8H (GOOGLE TRAFIC)



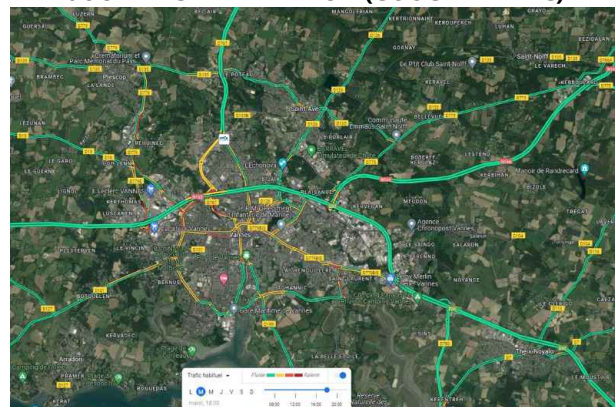
JOUR DE SEMAINE À 11H (GOOGLE TRAFIC)



JOUR DE SEMAINE À 15H (GOOGLE TRAFIC)

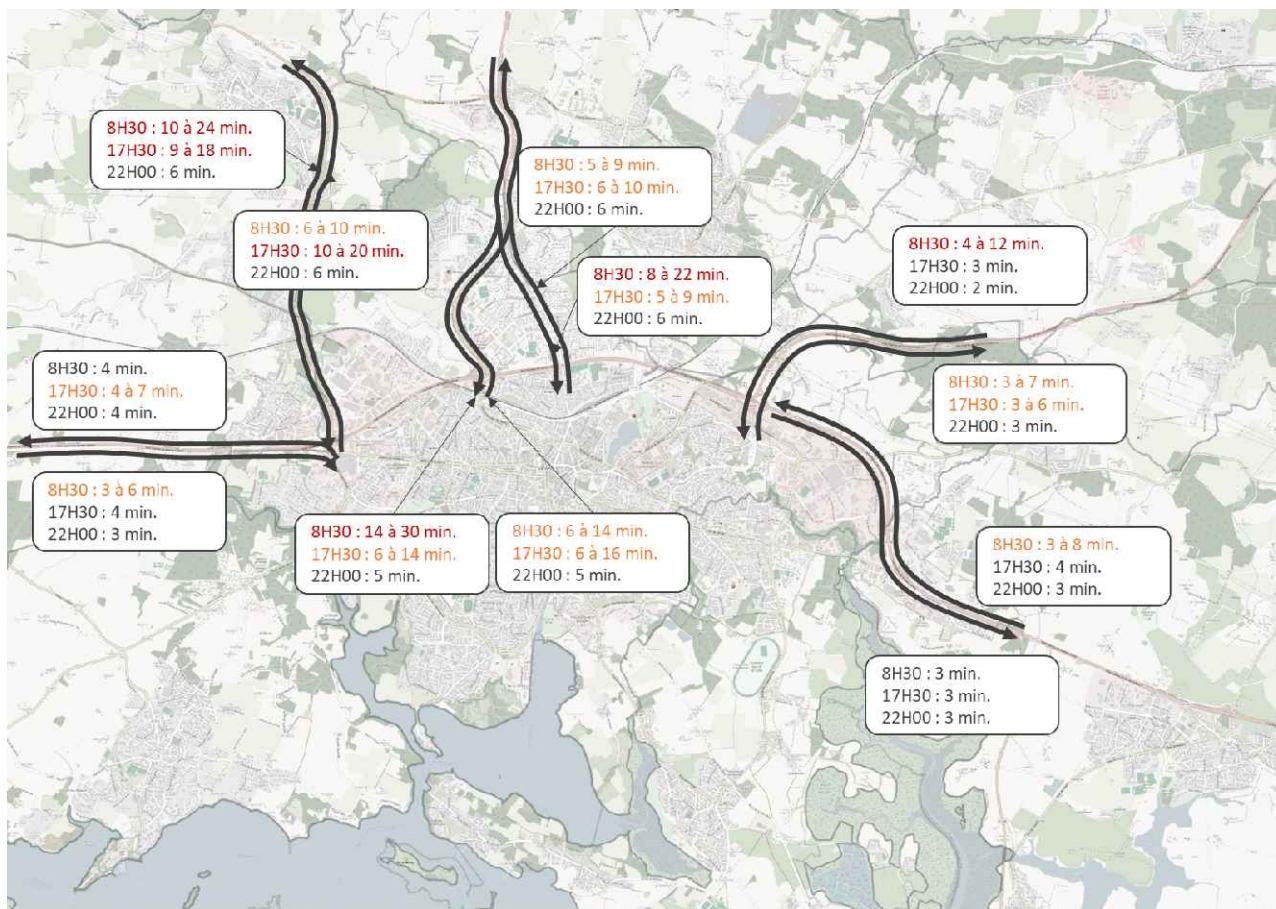


JOUR DE SEMAINE À 17H (GOOGLE TRAFIC)



JOUR DE SEMAINE À 8H (GOOGLE TRAFIC)

Les conditions de circulation semblent plus particulièrement difficiles le matin en entrée sur Vannes (heures d'embauche généralement moins lissées que les heures de sortie), avec des **temps de parcours multipliés par 2 à 6**.

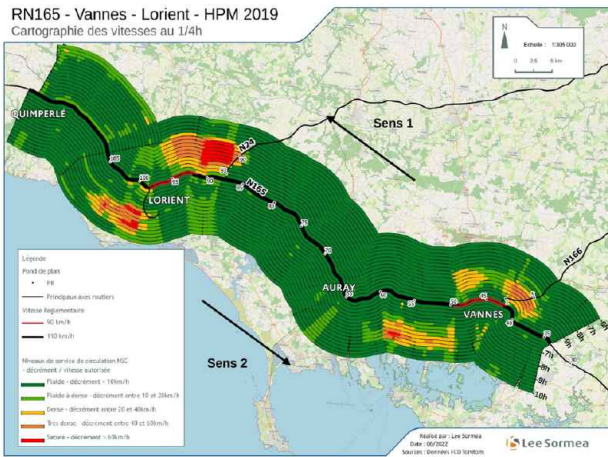


TEMPS DE PARCOURS UN JOUR DE SEMAINE EN HEURE CREUSE ET DE POINTE AUTOUR DE VANNES (GOOGLE TRAFIC)

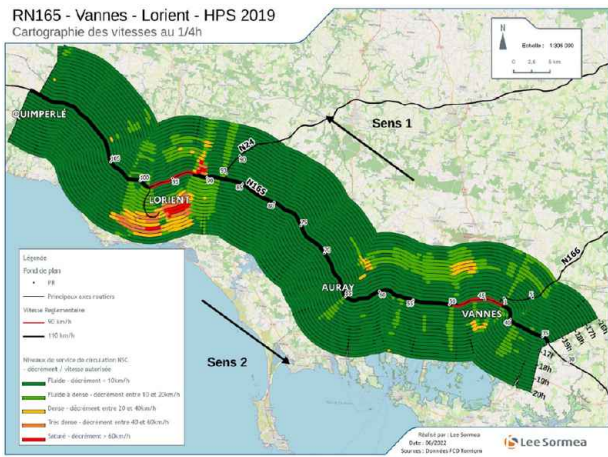
On notera que la DIR Ouest mène actuellement une étude sur la RN165 entre Vannes et Lorient, afin de mesurer l'opportunité et la faisabilité de mesures de gestion du trafic (voies réservées TC ou covoiturage, régulation des vitesses, ...). Le diagnostic mené dans ce cadre a mis en évidence :

- Une croissance soutenue du trafic sur la RN165 (+9% de 2014 à 2019 autour de Vannes),
- Une saisonnalité importante, avec des majorations de trafic pouvant atteindre +30% en été,
- Une mise en évidence des zones de congestion sur l'itinéraire, dont l'ampleur est significativement plus marquée en été (Cf. illustrations ci-après).
 - Autour de Vannes, on relève des saturations plus marquées le matin que le soir hors saison estivale et une saturation généralisée de la RN165 durant les pointes estivales.

RN165 - Vannes - Lorient - HPM 2019
Cartographie des vitesses au 1/4h

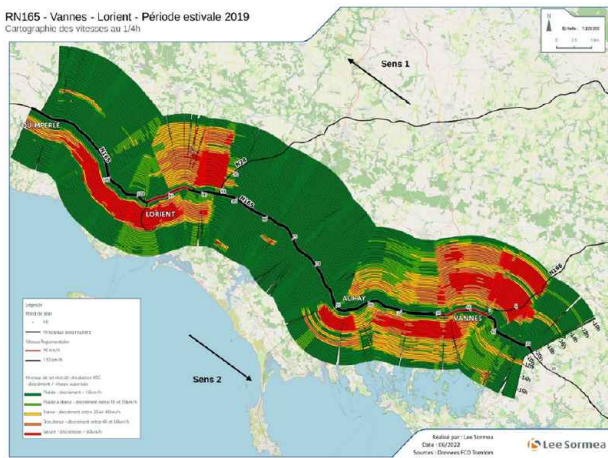


RN165 - Vannes - Lorient - HPS 2019
Cartographie des vitesses au 1/4h



CARTOGRAPHIE DES VITESSES DE CIRCULATION PAR 1/4H SUR LA RN165 HORS SAISON ESTIVALE DURANT LES PÉRIODES DE POINTE DU MATIN ET DU SOIR

RN165 - Vannes - Lorient - Période estivale 2019
Cartographie des vitesses au 1/4h



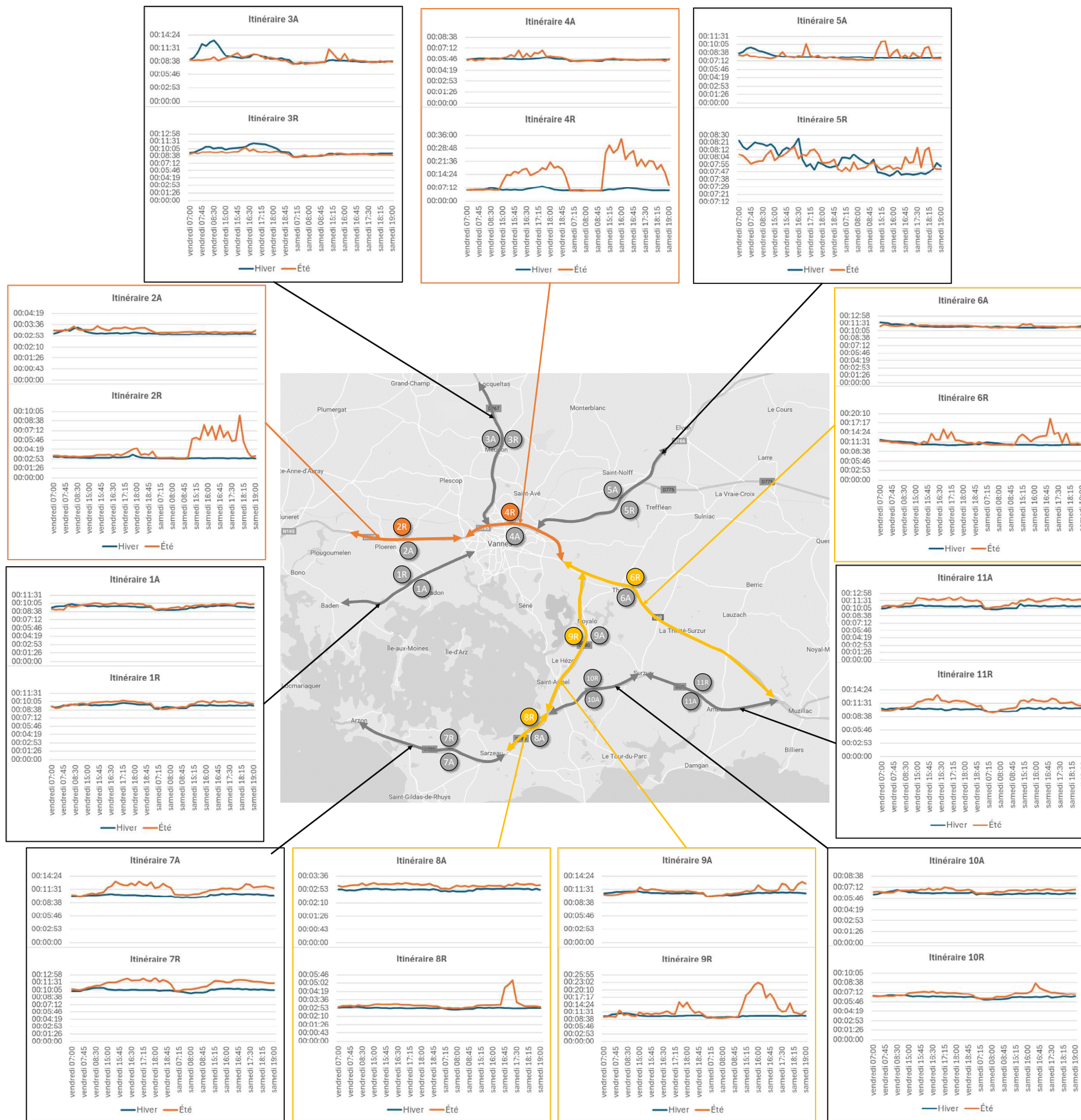
CARTOGRAPHIE DES VITESSES DE CIRCULATION PAR 1/4H SUR LA RN165 EN POINTE ESTIVALE

Dans le cadre du diagnostic du PDM, des relevés de temps de parcours ont par ailleurs été réalisés de 7H à 19H sur différents itinéraires en été et en hiver :

- Du vendredi 31 janvier 2024 au samedi 1^{er} février 2024,
- Du vendredi 9 aout 2024 au samedi 10 aout 2024.

Les résultats sont synthétisés sur la carte ci-après. Ils mettent en évidence une dégradation des conditions de circulation en été

- Sur la RN165 dans le sens Vannes > Lorient,
- Sur la RD780 (Presqu'île de Rhuy) dans le sens Theix > Sarzeau.



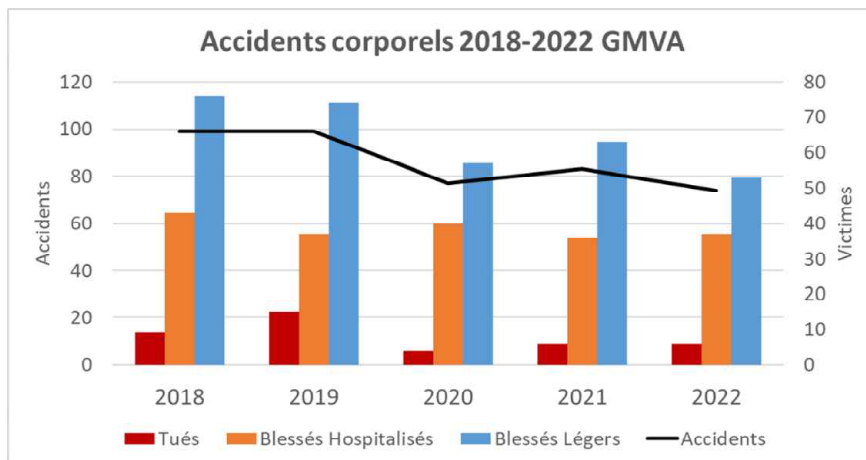
2.5.2 - Sécurité routière

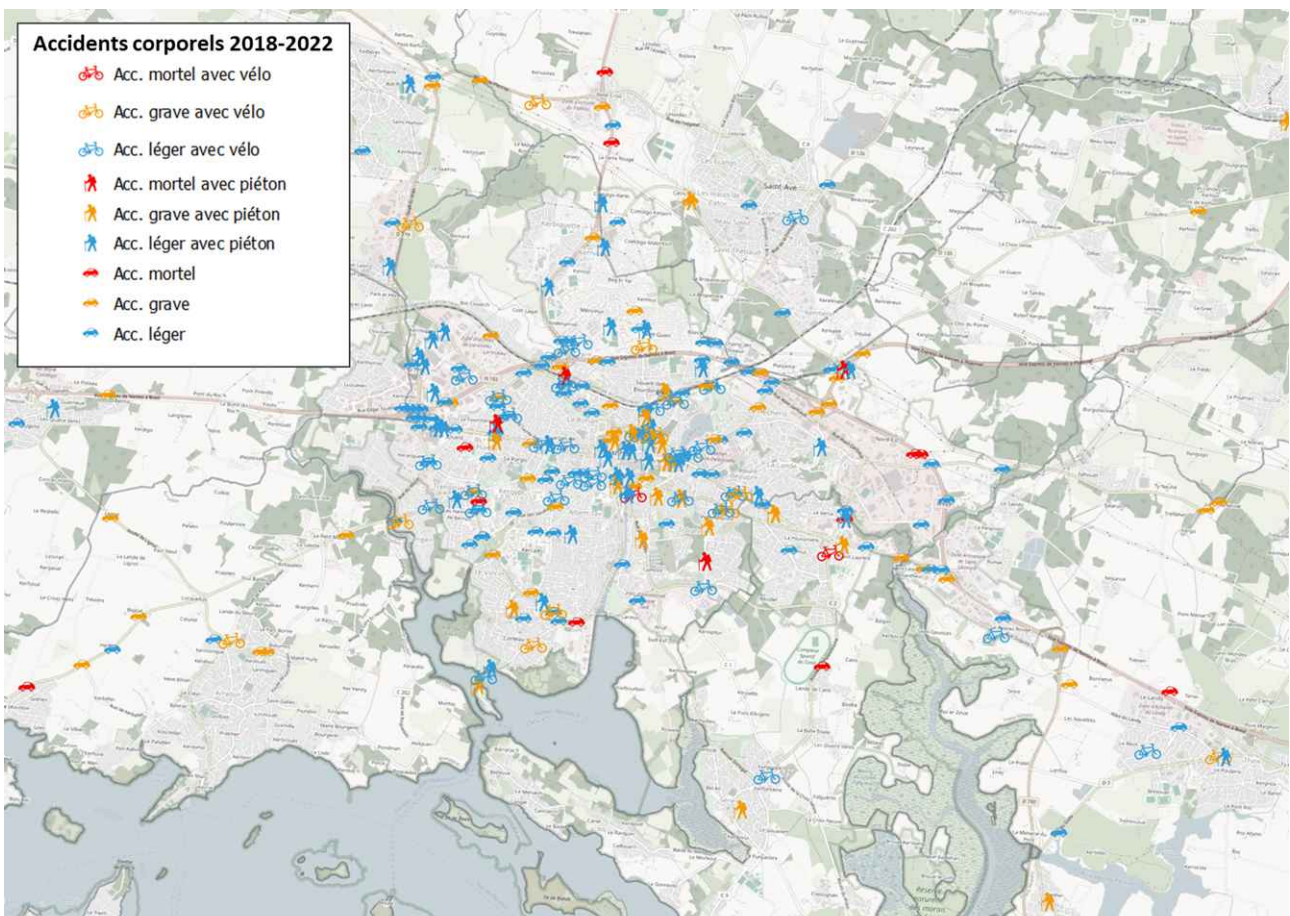
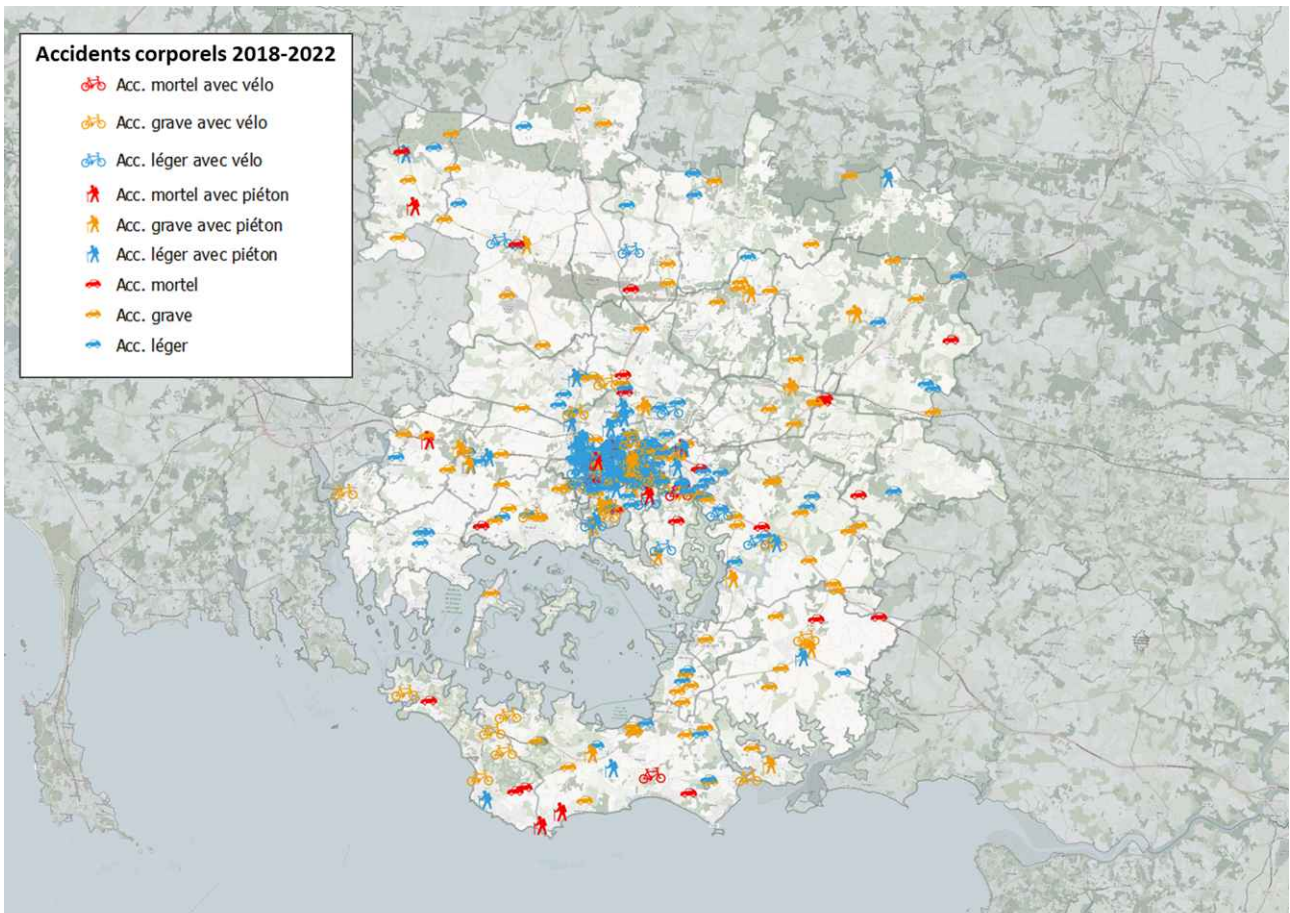
432 accidents corporels sont survenus de 2018 à 2022 sur le territoire de GMVA (source ONISR).

Ces accidents ont occasionné :

- 40 Tués,
- 193 Blessés hospitalisés,
- 323 Blessés non hospitalisés.

L'accidentologie est par ailleurs en baisse de 2018 à 2022, avec 99 accidents en 2018 et 74 accidents en 2022 (-25%).





ACCIDENTS CORPORELS 2018-2022 SUR LE TERRITOIRE DE GMVA ET VANNES (ONISR)

En 2022, l'accidentologie et la mortalité routière sur le territoire de GMVA sont en deçà des moyennes nationales, puisque l'on recense :

- 74 accidents corporels, soit un ratio de 0.43 accidents / 1 000 habitants / an (moyenne France : 0.87),
- 6 tués, soit un ratio de 35 tués / 1 million habitants (moyenne France 50).

Concernant les modes actifs, on notera que :

- 91 accidents ont impliqué un piéton de 2018 à 2022 (21% des accidents), ceux-ci ont occasionné :

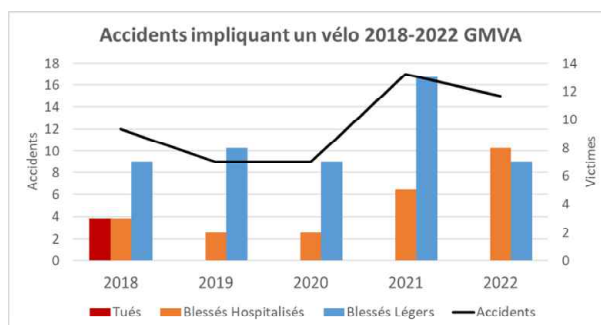
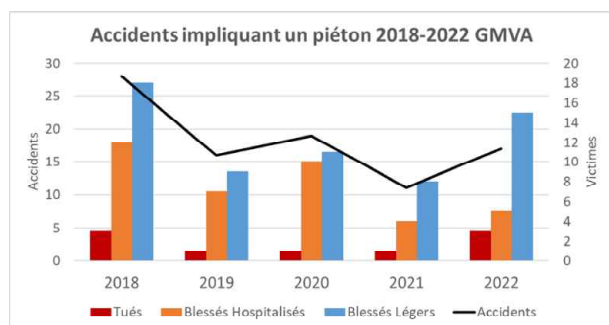
- 9 Tués,
- 38 Blessés hospitalisés,
- 61 Blessés non hospitalisés.

Cette accidentologie affiche une baisse comparable à celle de l'accidentologie générale.

- 62 accidents ont impliqué un vélo de 2018 à 2022 (14% des accidents). Ceux-ci ont occasionné :

- 3 Tués (en 2018),
- 20 Blessés hospitalisés,
- 42 Blessés non hospitalisés.

Cette accidentologie est relativement stable, voire en légère hausse. Ce phénomène est sans doute imputable au développement de la pratique du vélo.



ACCIDENTS CORPORELS 2018-2022 IMPLIQUANT UN PIÉTON OU VÉLO 2015-2019 SUR GMVA (ONISR)

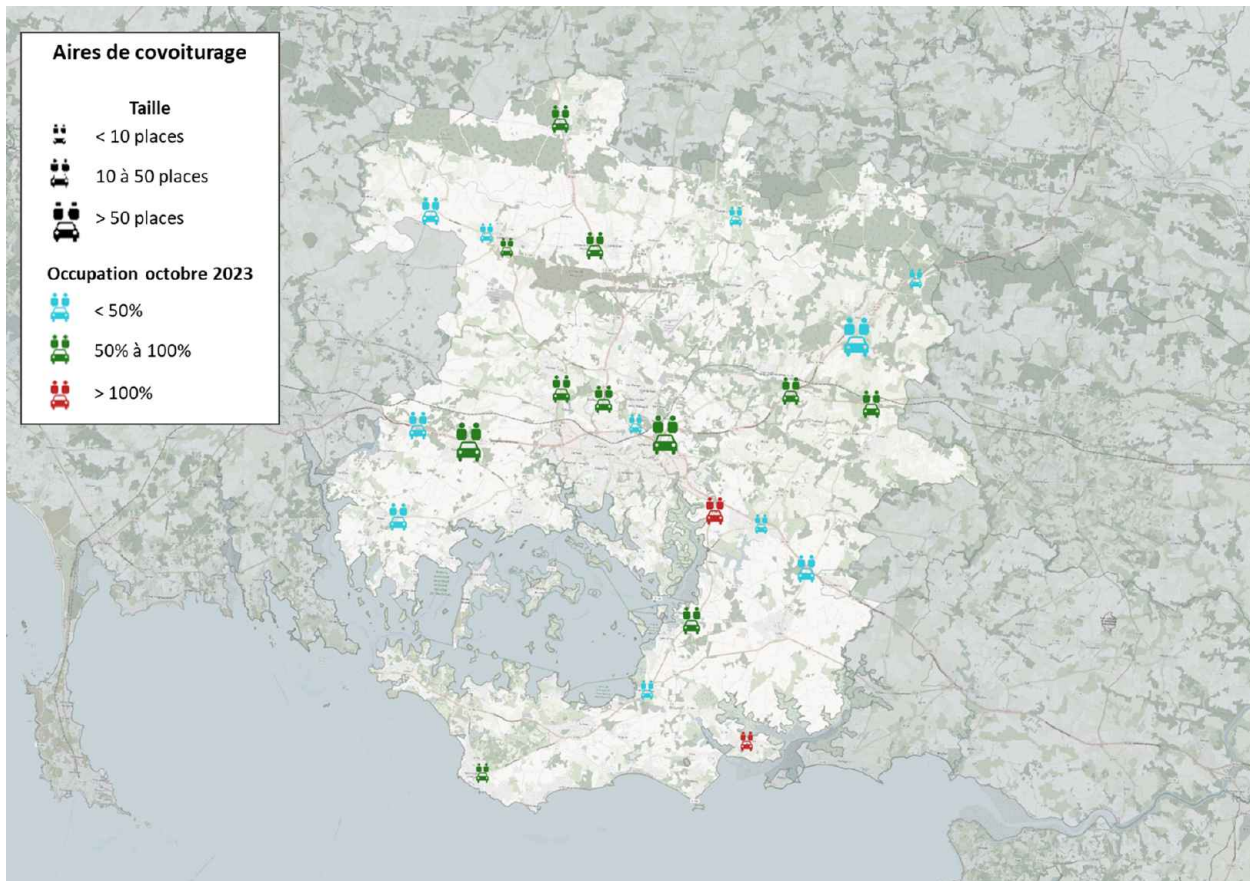
2.5.3 - Covoiturage

2.5.3.1 - Aires de covoiturage

Il existe aujourd'hui **27 aires de covoiturage sur GMVA**, totalisant 667 places de stationnement. Celles-ci sont relativement bien réparties sur le territoire. GMVA améliore en continu leurs équipements et, aujourd'hui :

- 11 aires sont équipées de stationnement vélo,
- 4 aires sont équipées d'infrastructures de recharge des véhicules électriques.

Les relevés réalisés montrent des niveaux d'occupation variables selon les aires. En octobre 2023, le taux d'occupation moyen relevé était de 56%.



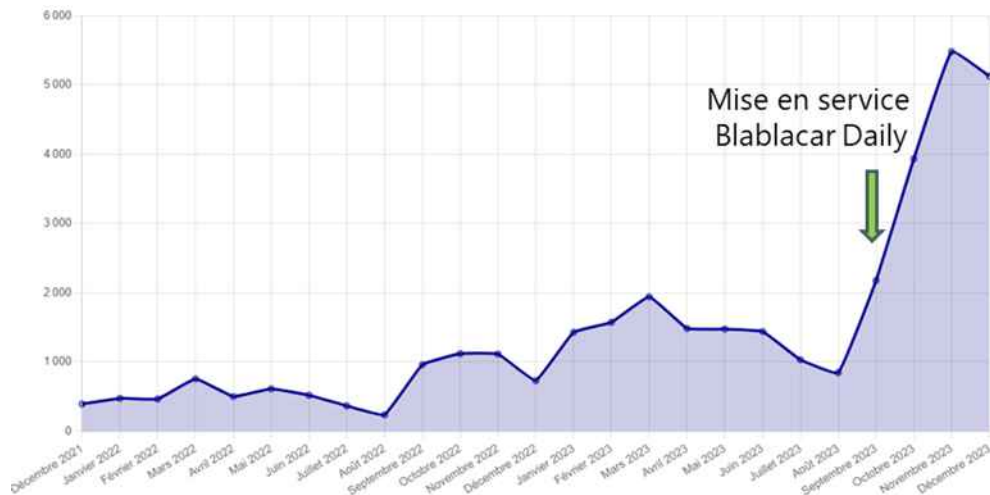
AIRES DE COVOITURAGE SUR LE TERRITOIRE DE GMVA

2.5.3.2 - Services de covoiturage

GMVA a mis en place et finance depuis septembre 2023 un service de covoiturage (Blablacar Daily). Celui-ci permet :

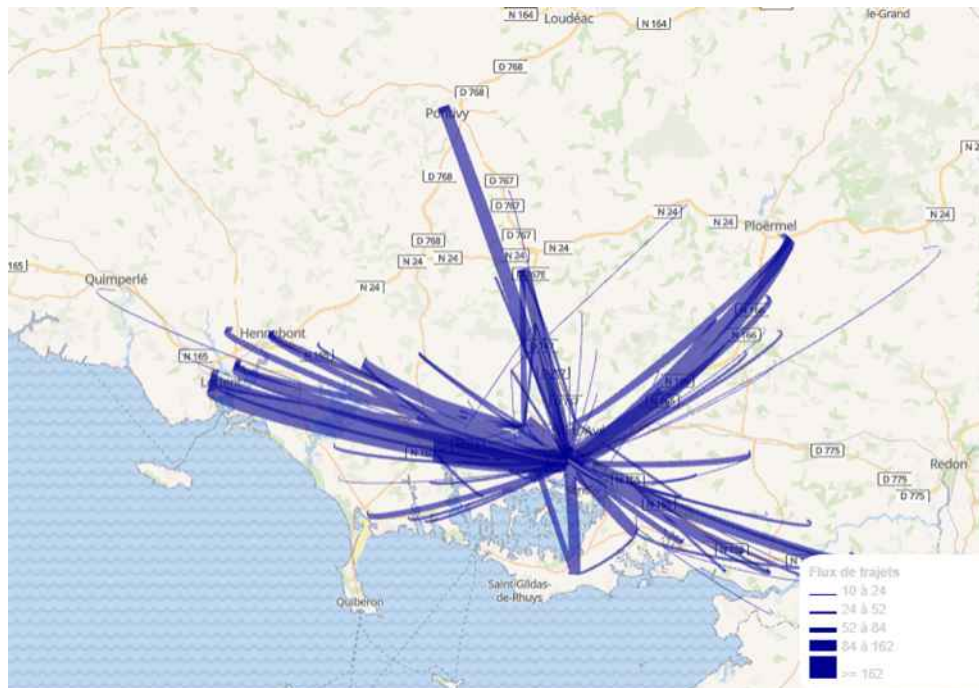
- À la personne covoiturée de voyager gratuitement (pour tout trajet en origine et/ou destination sur GMVA).
- Au covoitureur d'être rémunéré (1.50 à 3 € par trajet et par passager).

Ce service a eu un **effet significatif sur l'usage du covoiturage**, qui a été multiplié par 5 depuis sa mise en place.



**ÉVOLUTION DES TRAJETS EN COVOITURAGE SUR GMVA
(SOURCE : REGISTRE NATIONAL DES PREUVES DE COVOITURAGE)**

Le registre des preuves de covoiturage met par ailleurs en évidence des trajets dans un rayon d'environ 40 km autour de Vannes.



TRAJETS DE COVOITURAGE DÉCEMBRE 2023 (SOURCE : REGISTRE NATIONAL DES PREUVES DE COVOITURAGE)

2.5.4 - Transports Collectifs routiers

2.5.4.1 - Le réseau Kicéo

Le réseau Kicéo (en janvier 2024) est organisé autour de **18 lignes commerciales**, que viennent compléter 5 lignes régionales BreizhGo (le cabotage à l'intérieur de GMVA étant possible sur les lignes régionales) :

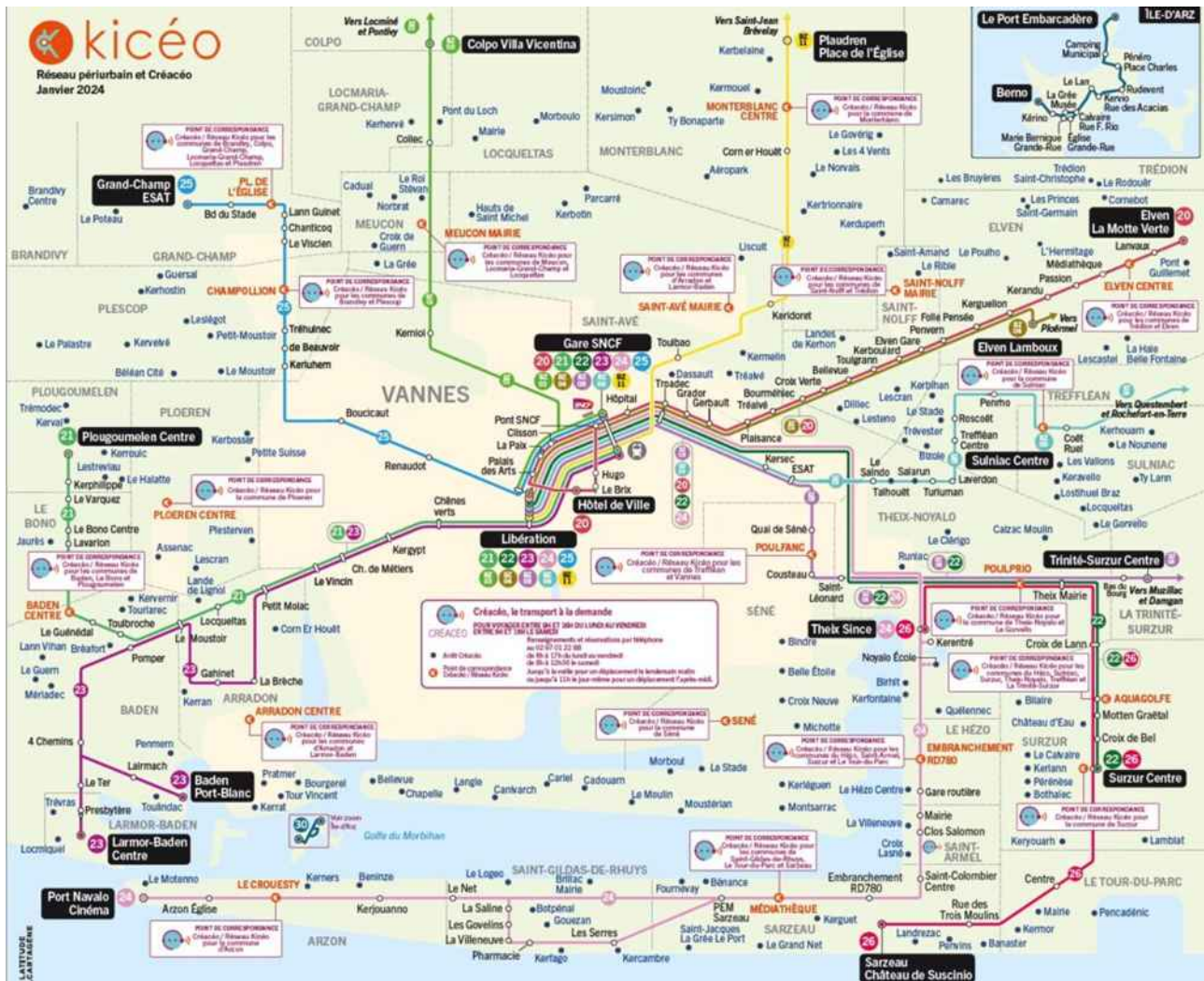
■ 11 lignes urbaines (desserte de Vannes et de la 1ère couronne) :

- 2 lignes fortes (L1 et L2)
 - ▶ Cadencement 10 minutes
 - ▶ Environ 160 services bisens / jr
- 5 lignes cadencées à 20 min. (L3, L4, L5, L6a/6b, L7)
 - ▶ Cadencement 20 minutes
 - ▶ Environ 80 services bisens / jr
- 4 lignes de maillage (L8, L10, L11, L12)
 - ▶ Fréquence 30 à 40 min. en pointe
 - ▶ Environ 45 services bisens / jr



■ **7 lignes périurbaines et 5 lignes régionales en seconde couronne** (on notera à ce titre qu'un travail de coordination a été mené entre la Région Bretagne et GMVA, afin d'optimiser la synergie entre les services urbains et régionaux) :

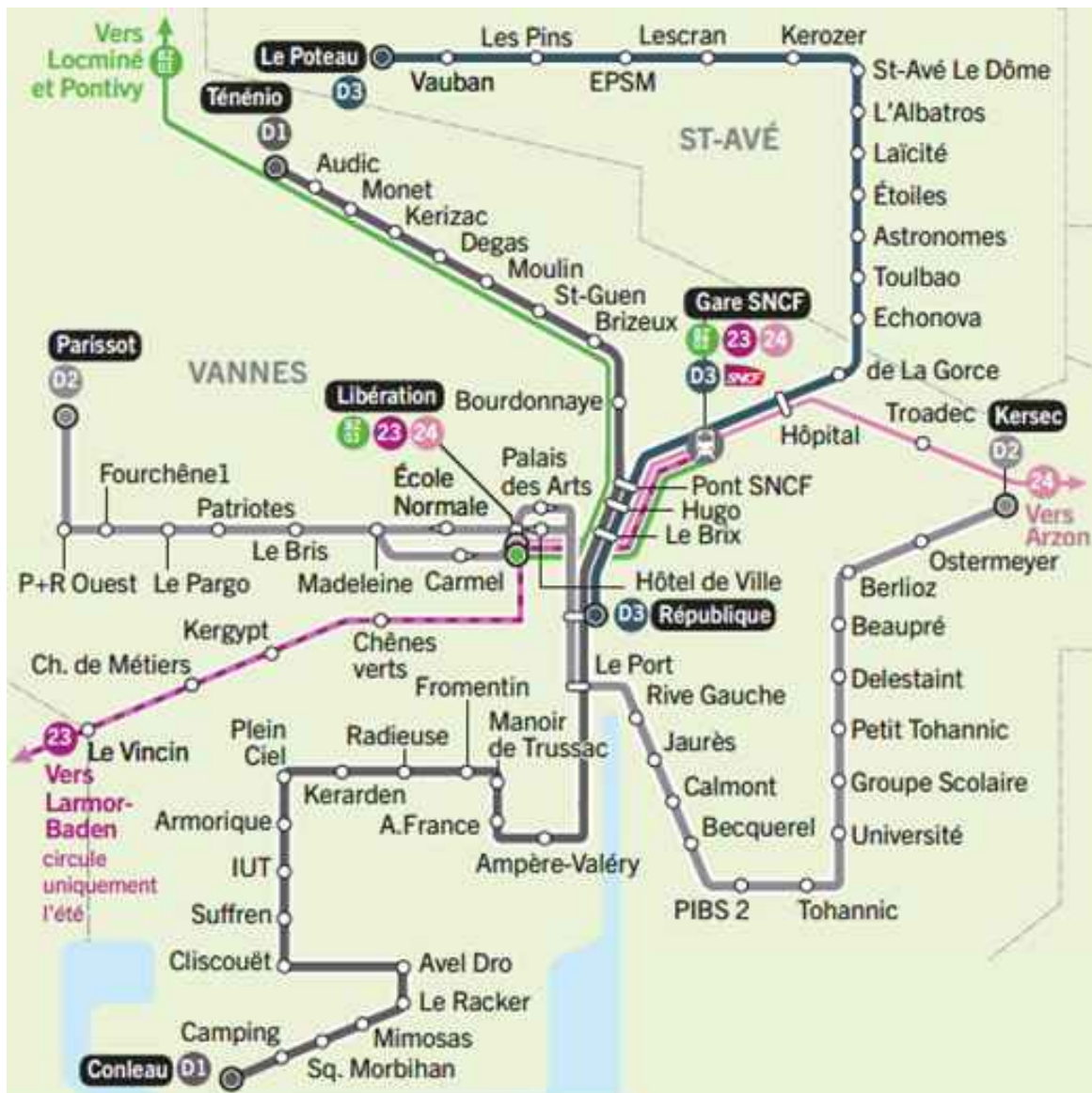
- L20 : Elven
 - ▶ 12 services/jr
- BZ04 : Elven
 - ▶ 16 services/jr
- L21 : Plougoumelen
 - ▶ 12 services/jr
- L22 : Surzur
 - ▶ 12 services/jr
- BZ08 : Trinité-Surzur
 - ▶ 18 services/jr
- L23 : Larmor Baden
 - ▶ 12 services/jr
- L24 : Port Navalo
 - ▶ 28 services/jr
- L25 : Gd Champ
 - ▶ 12 services/jr
- BZ03 : Colpo
 - ▶ 20 services/jr
- L26 : Sarzeau-Theix (depuis avril 2024)
 - ▶ 6 services/jr
- BZ09 : Sulniac
 - ▶ 12 services/jr
- BZ11 : Plaudren
 - ▶ 12 services/jr



PLAN SCHÉMATIQUE DU RÉSEAU PÉRIURBAIN KICÉO

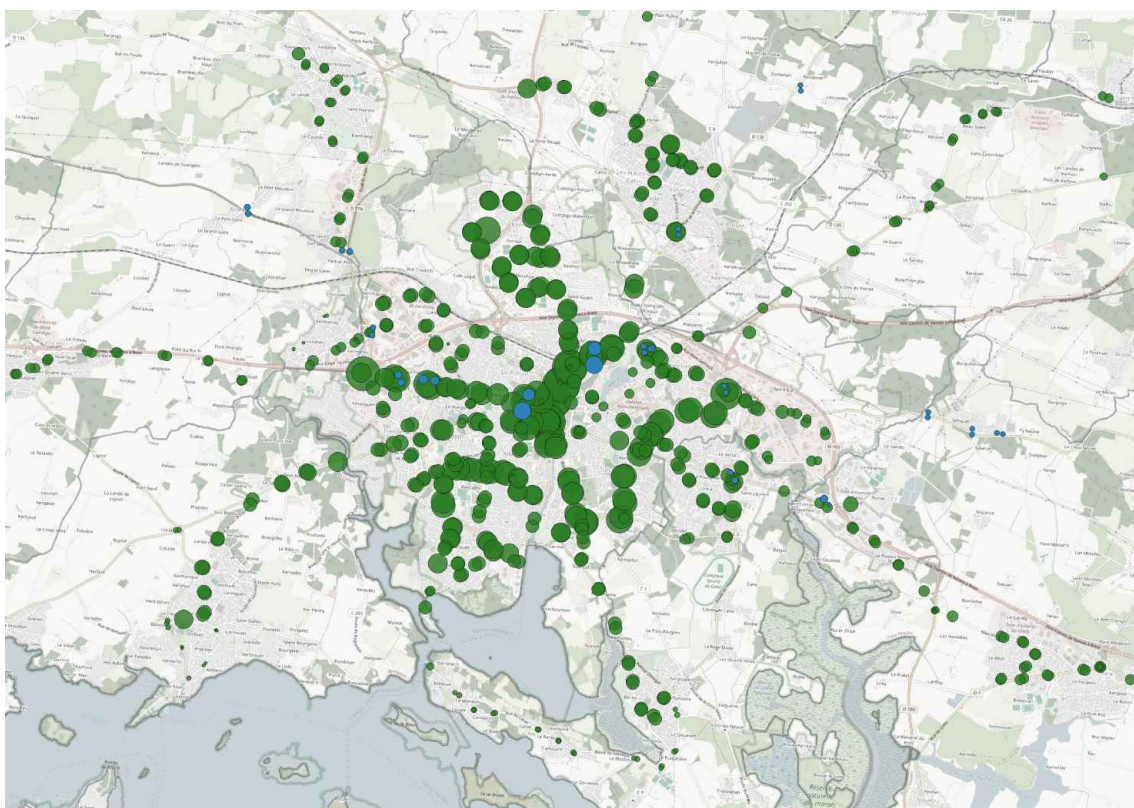
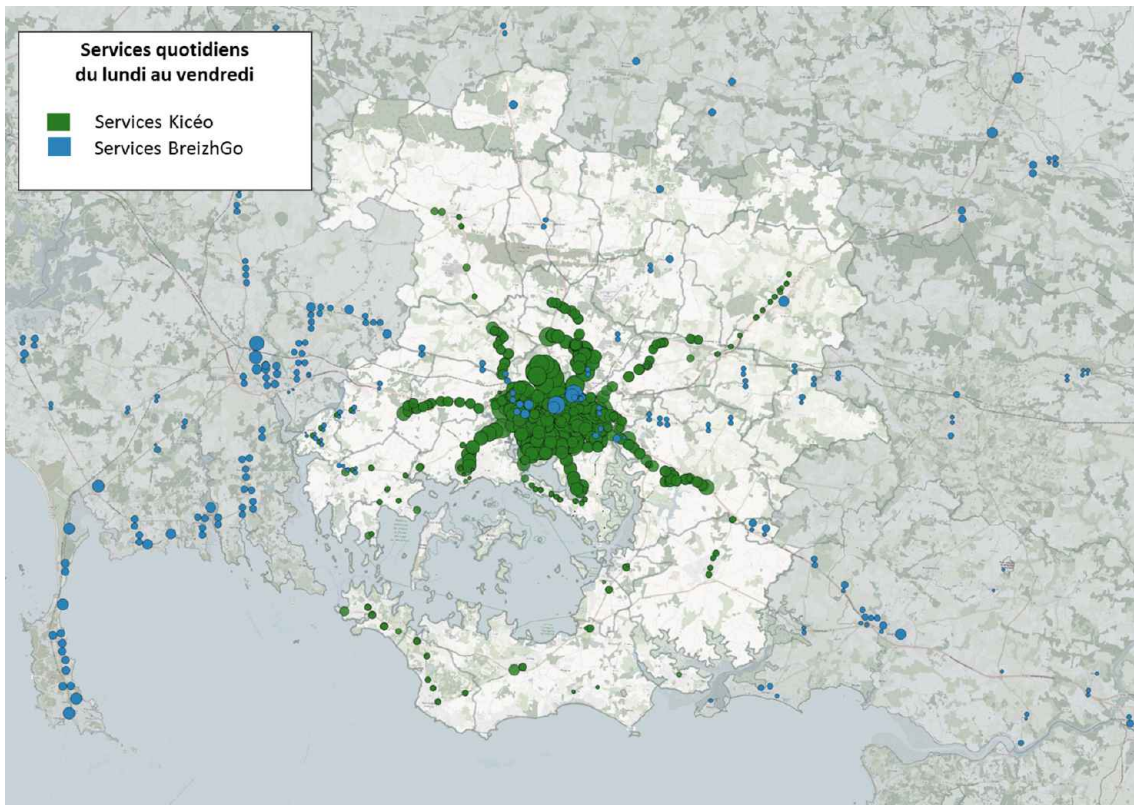
Cette offre est par ailleurs complétée :

- D'un service de Transport A la demande (Crécéo),
- D'un service de Transport adapté (Mobicéo),
- Ainsi que de 3 services spécifiques :
 - 3 lignes dimanche et jours fériés,
 - 1 ligne de soirée,
 - 1 ligne de desserte des villages de Séné (ligne L le mercredi et le samedi).



SERVICES KICÉO LE DIMANCHE

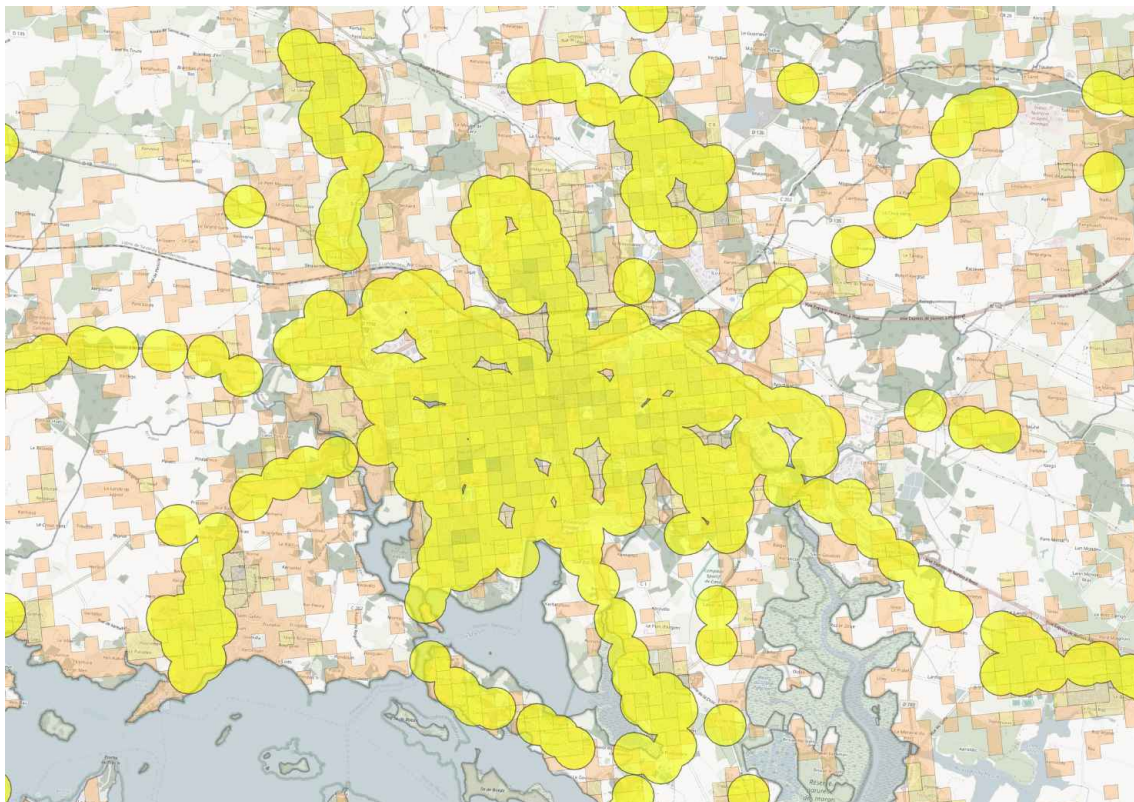
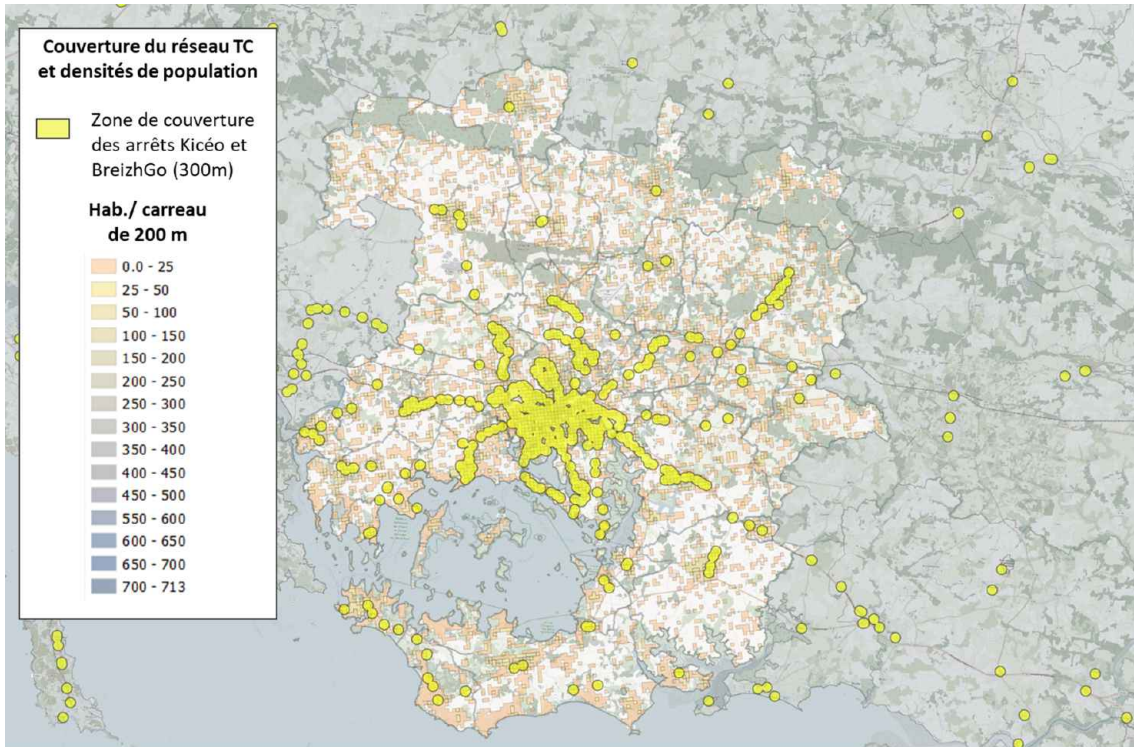
L'offre est bien hiérarchisée, avec des services à forte fréquence sur les lignes structurantes (cadencement à 10 minutes sur les lignes 1 et 2).



SERVICES QUOTIDIENS SUR LES RÉSEAUX KICÉO ET BREIZHGO

2.5.4.2 - Couverture du territoire

En zone rurale, l'offre Kicéo est complétée par les lignes régionales (BZ3, BZ4, BZ8, BZ9, BZ11). Malgré cela, la couverture du réseau y reste limitée, du fait de la faible densité des territoires desservis. Ainsi, globalement **sur GMVA, 56% des habitants résident à moins de 300 m d'un arrêt de bus**. La grande majorité des zones denses sont pourtant couvertes, mais la multitude de zones peu denses explique ce niveau de couverture limité. Ce phénomène est moins prégnant sur l'agglomération centrale, ainsi **sur Vannes, 91% des habitants résident à moins de 300 m d'un arrêt de bus**.



COUVERTURE DES RÉSEAUX TC ET DENSITÉS DE POPULATION

2.5.4.3 - Tarification

La tarification du réseau est restée relativement stable ces dernières années et les tarifs proposés sont les suivants :

- Titre unitaire : 1.50 € (à bord ou sur l'application en ligne)
- Carnet 10 titres : 11 € (tarif identique pour le transport adapté Mobicéo)
- Pass journée : 4.20 € (voyages illimités sur une journée)
- Abonnements (familles nombreuses : -50% à partir du 3^{ème} abonnement)
 - -26 ans :
 - ▶ 25.50 € / mois
 - ▶ 229.50 € / an (3 mois offerts)
 - Abonnement 26-64 ans :
 - ▶ 37 € / mois
 - ▶ 370 € / an (2 mois offerts)
 - Abonnement +65 ans :
 - ▶ 25 € / mois
 - ▶ 117 € / an (7.3 mois offerts)
 - Abonnement étudiants
 - ▶ 189 € / an
 - Cartes scolaires (vertes et violettes)
 - ▶ 120 € / an
 - Internes (1 aller/retour domicile-école par semaine)
 - ▶ 75 € / an

Le réseau Kicéo propose par ailleurs une **tarification solidaire** basée sur le Quotient Familial :

- QF < 461 € : 5 € /mois (Tarif Solidaire ++)
- 461 € < QF < 567 € : 10 € /mois (Tarif Solidaire +)
- 567 € < QF < 670 € : 20 € /mois (Tarif Solidaire)

En 2022, 2 048 bénéficiaires ont pu disposer d'une tarification solidaire (~1% de la population) et 11 831 titres solidaires ont été vendus.

	TS ++ rose 5€/mois	TS + bleu 10€/mois	TS jaune 20€/mois	Total
Total	9 382	1 719	730	11 831
%	79%	15%	6%	100%

VENTES TARIFICATION SOLIDAIRE 2022

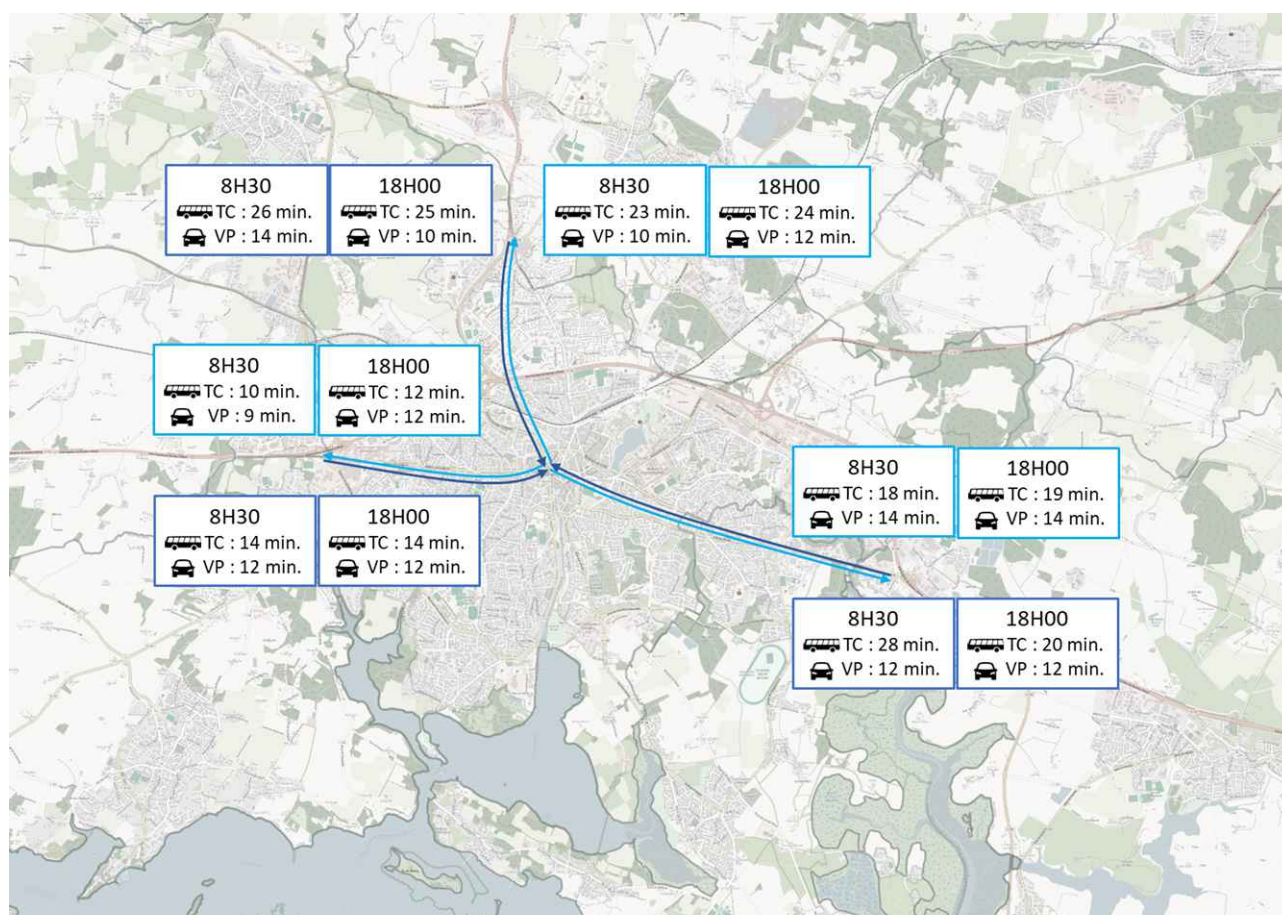
Cette tarification permet au réseau de disposer de recettes par voyage (0.57 € par voyage en 2021) et d'un taux de couverture des dépenses (20.5% en 2021) légèrement supérieurs aux réseaux comparables (respectivement 0.46 € et 16.3% pour les réseaux de 100 000 à 250 000 habitants).

Une analyse de la tarification menée par GMVA (comparaison aux tarifs de 9 réseaux du Grand Ouest : Lorient, Quimper, Brest, St Malo, Rennes, Nantes, St Nazaire et La Rochelle) met en évidence :

- Une tarification dans la moyenne par rapport à ces différents réseaux (voire en deçà pour les carnets de 10 voyages et les abonnements senior annuels) ;
- Une limite d'usage de l'abonnement scolaire (1 A/R par jour) plutôt plus marquée que sur les autres réseaux ;
- Une limite d'usage de l'abonnement étudiant (8 mois par an) qui n'existe pas sur les autres réseaux ;
- L'absence de titres unitaires (carnet de 10 tickets) à tarifs réduits (familles nombreuses, public à faible ressource, ...) ;
- Une tarification solidaire qui concerne un public relativement restreint.

2.5.4.4 - Vitesse commerciale

La vitesse commerciale des bus semble assez proche de celle de la circulation générale. Toutefois, sur certains itinéraires, les lignes pouvant faire des détours (ligne 1 au Nord et ligne 10 à l'Est), les temps de parcours peuvent être significativement plus élevés en bus qu'en voiture.

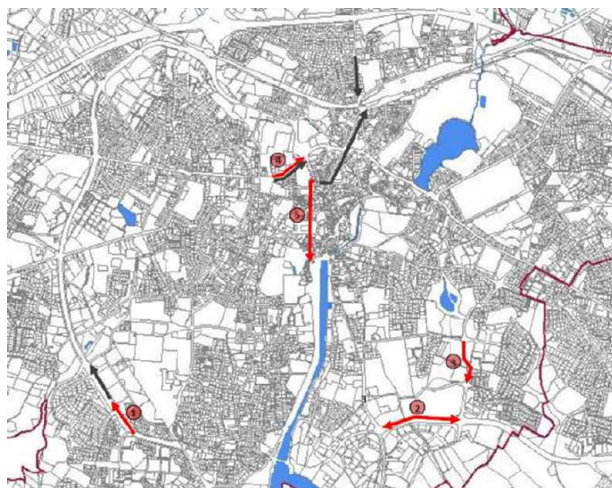


TEMPS DE PARCOURS EN BUS ET EN AUTOMOBILE ENTRE LES ENTRÉES DE VILLE ET LA MAIRIE DE VANNES (GOOGLE TRAFIC)⁴

⁴ Pour le bus, le temps de parcours inclut la marche jusqu'à l'arrêt le plus proche.

Afin d'améliorer la vitesse commerciale des bus (et comme prévu au PDU 2020), GMVA a initié un programme d'aménagements routiers afin de faciliter leur circulation (couloirs bus) :

- 1 km de sites propres bus existants avant 2023,
- 1.2 km réalisés en 2023,
- 3 km programmés en 2024-2025 (dont aménagements PEM),
- 5 km programmés après 2025.

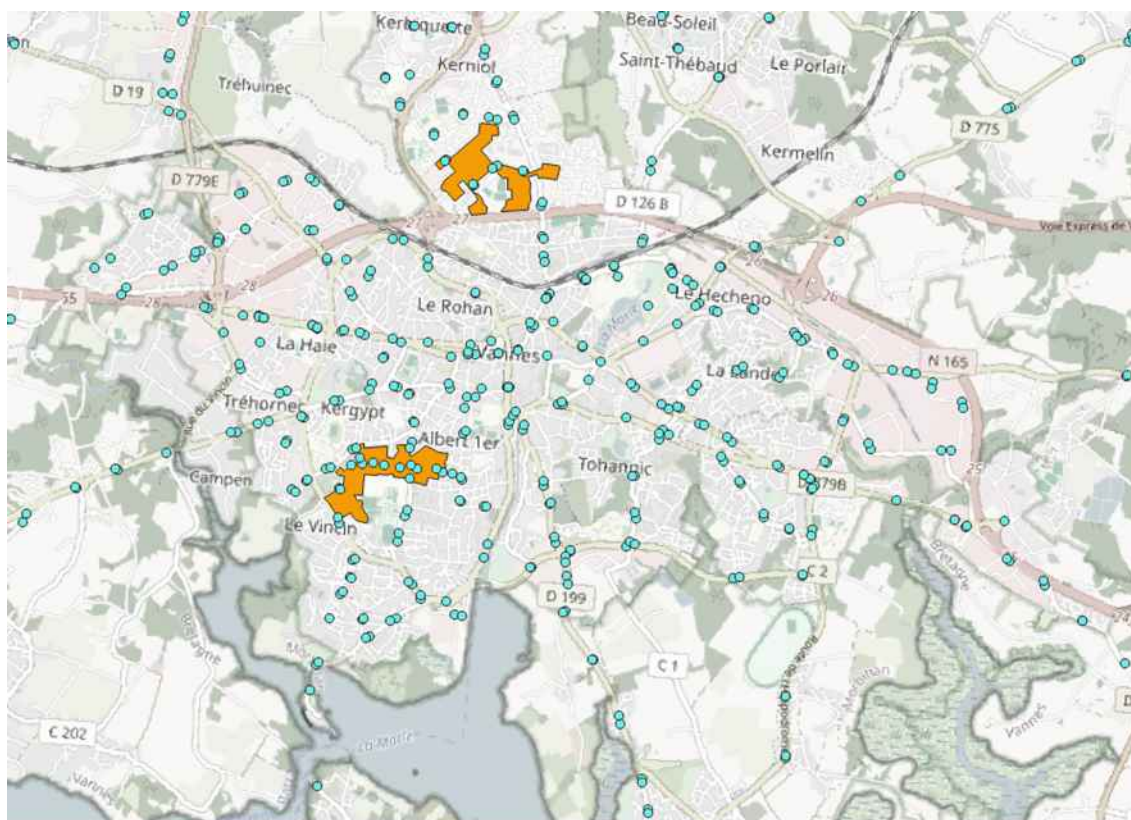


PROGRAMME 2023 DE RÉALISATION DE SITES PROPRES BUS

2.5.4.5 - Desserte des quartiers prioritaires

Les deux quartiers prioritaires du territoire sont aujourd'hui desservis par plusieurs lignes de bus, dont la ligne 1, ligne principale du réseau, cadencée à 10 minute :

- Quartier de Kercado desservi par les lignes Kicéo 1, 3 et 6
- Quartier de Ménimur desservi par la ligne 1.



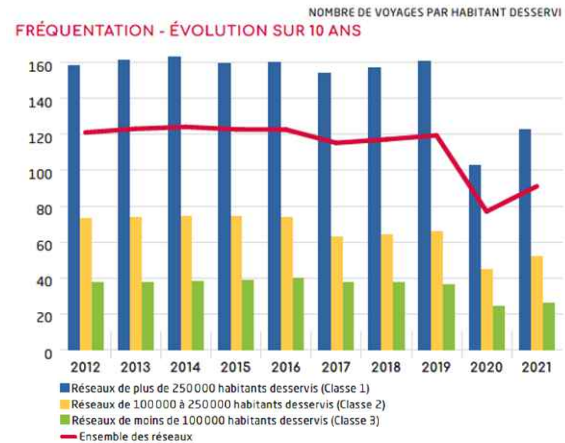
ARRÊTS DE BUS À PROXIMITÉ DES QUARTIERS PRIORITAIRES (MÉNIMUR & KERCADO)

2.5.4.6 - Données d'exploitation

En 2021 (dernière année pour laquelle des statistiques nationales sont aujourd'hui disponibles), les chiffres clés du réseau Kicéo étaient les suivants :

- 4.6 millions de km offerts,
- 7.0 millions de voyages réalisés (7.8 millions de voyages en 2023),
- 19.4 millions d'euros de coûts d'exploitation (,
- 4.0 millions de recettes commerciales.

On notera que la crise sanitaire a eu un impact fortement négatif sur la fréquentation des réseaux au niveau national de 2020 à ce jour (-25% de fréquentation en 2021). Ce contexte est à prendre en compte dans l'analyse des ratios ci-après. A titre d'illustration, la fréquentation du réseau Kicéo a augmenté de +11% de 2021 à 2023.



STATISTIQUES UTP SUR LA FRÉQUENTATION DES RÉSEAUX TC EN FRANCE DE 2012 À 2021

Une comparaison avec des moyennes nationales met en évidence pour l'année 2021 (source « chiffres clés du transport public » / UTP 2023 - données 2021) :

- **Un volume d'offre, qui s'étoffe au cours du temps, mais qui reste légèrement inférieur** à celle de réseaux comparables
 - 25.8 km offert/hab.
 - ▶ -11% par rapport à la moyenne
- **Avec une fréquentation légèrement inférieure à la moyenne**
 - 39.6 voyages/habitant
 - ▶ -20% par rapport à la moyenne
- **D'une efficacité dans la moyenne basse**
 - 1.5 voyages km
 - ▶ -12% par rapport à la moyenne
- **Avec des coûts d'exploitation plutôt bien maîtrisés**
 - 4.26 €/km offert
 - ▶ -12% par rapport à la moyenne

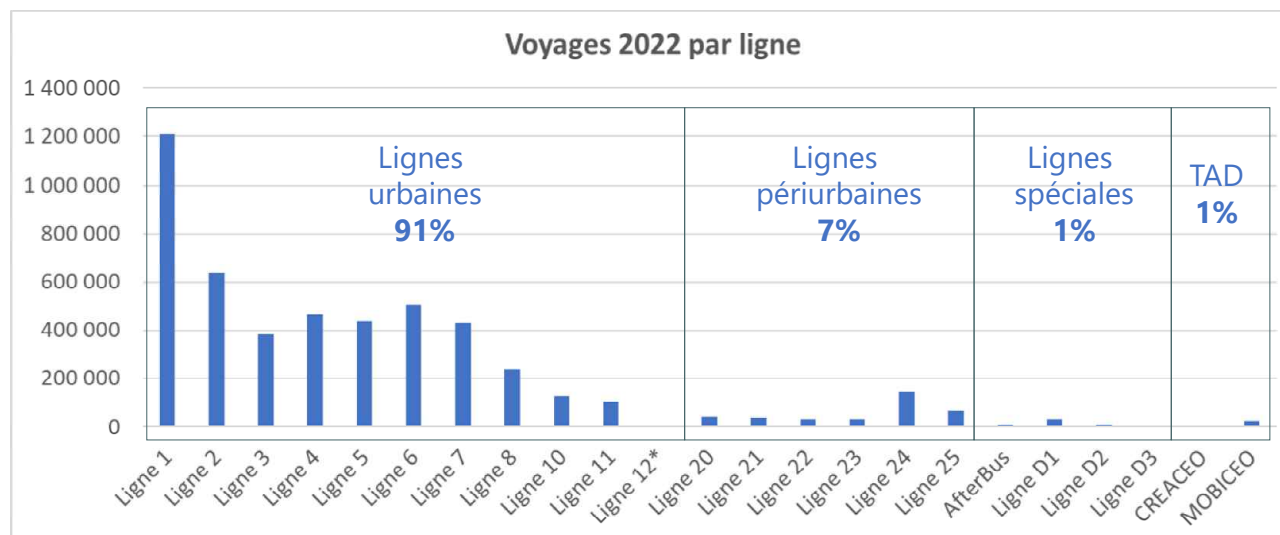
Réseau Kicéo		2020			2021		
		Moyenne UTP 2020 (PTU 100 000 - 250 000 hab)	GMVA 2020	Rapport moyenne 2020	Moyenne UTP 2021 (PTU 100 000 - 250 000 hab)	GMVA 2021	Rapport moyenne 2021
Offre	Km produits / hab	26.2	22.1	84%	28.9	25.8	89%
	Voyages / hab	44.3	35.5	80%	49.5	39.6	80%
Efficacité	Voyages / km	1.7	1.6	94%	1.7	1.5	88%
	Charges Exploitat° / voyage	3.03 €	2.65	87%	2.83 €	2.78 €	98%
Coût	Charges Exploitat° / km	5.12 €	4.26	83%	4.85 €	4.26 €	88%

RATIOS D'EXPLOITATION KICÉO ET COMPARAISON A D'AUTRES RÉSEAUX (CHIFFRES CLÉS DU TRANSPORT PUBLIC UTP 2023 - DONNÉES 2021)

2.5.4.7 - Fréquentation par ligne

En 2022, 7.5 millions de voyages ont été réalisés sur le réseau Kicéo (soit environ 35 000 voyages / Jr) :

- 91% des voyages ont été réalisés sur les lignes urbaines,
- 7% sur les lignes périurbaines,
- 1% sur les lignes dimanche et soirée,
- 1% sur les transports à la demande et adapté (Créacéo et Mobicéo).



FRÉQUENTATION PAR LIGNE 2022 (SOURCE RAPPORT D'ACTIVITÉ KICÉO)

2.5.4.8 - Parkings-relais

GMVA dispose aujourd'hui d'un unique parking-relais situé au terminus Ouest de la ligne 2 : **P+R du Fourchêne**.

Il dispose de 140 places de stationnement automobile (dont 3 places PMR et 2 places équipées de bornes de recharge), ainsi que d'une aire de stationnement pour les deux-roues. Le P+R est par ailleurs ouvert aux covoitureurs.



Il est desservi par la ligne 2 (cadencement 10 minutes) et la ligne 6 (cadencement 20 minutes).

Les relevés d'occupation réalisés montrent des taux d'occupation de l'ordre de 30%. Cet usage relativement limité peut sans doute s'expliquer par :

- Son implantation (en aval des zones de congestion),
- Sa desserte TC (bien desservi par une ligne structurante à forte fréquence, mais qui ne dispose pas de sites propres sur son parcours),
- Des conditions de stationnement qui restent relativement confortables en cœur d'agglomération.

2.5.5 - Transports Collectifs ferroviaires

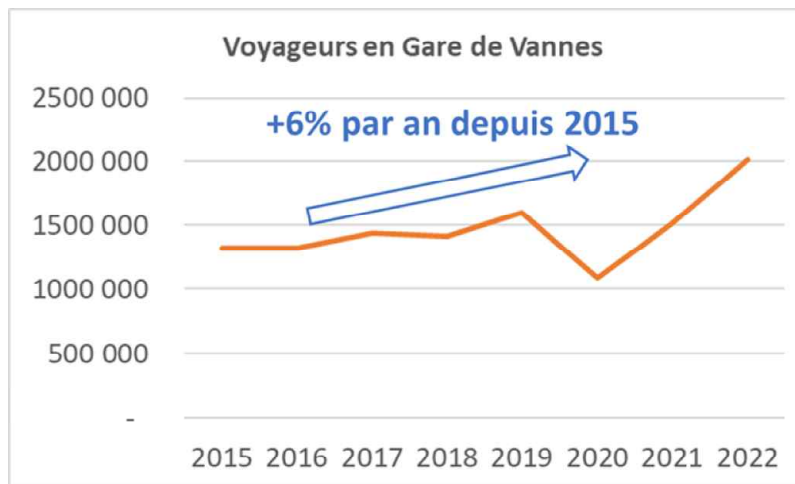
2.5.5.1 - Gares ferroviaires

La **gare de Vannes** est l'unique gare en service sur le territoire.



RÉSEAU FERROVIAIRE AUTOUR DE VANNES

En 2022, elle a accueilli **2 millions de voyageurs** (environ 9 000 voyageurs par jour) avec une **fréquentation en forte hausse depuis 2015** (+6% par an, malgré la crise sanitaire).



ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION DE LA GARE DE VANNES

La gare fait actuellement l'objet d'un **lourd programme d'aménagement**, avec une mise en service programmées en 2025.

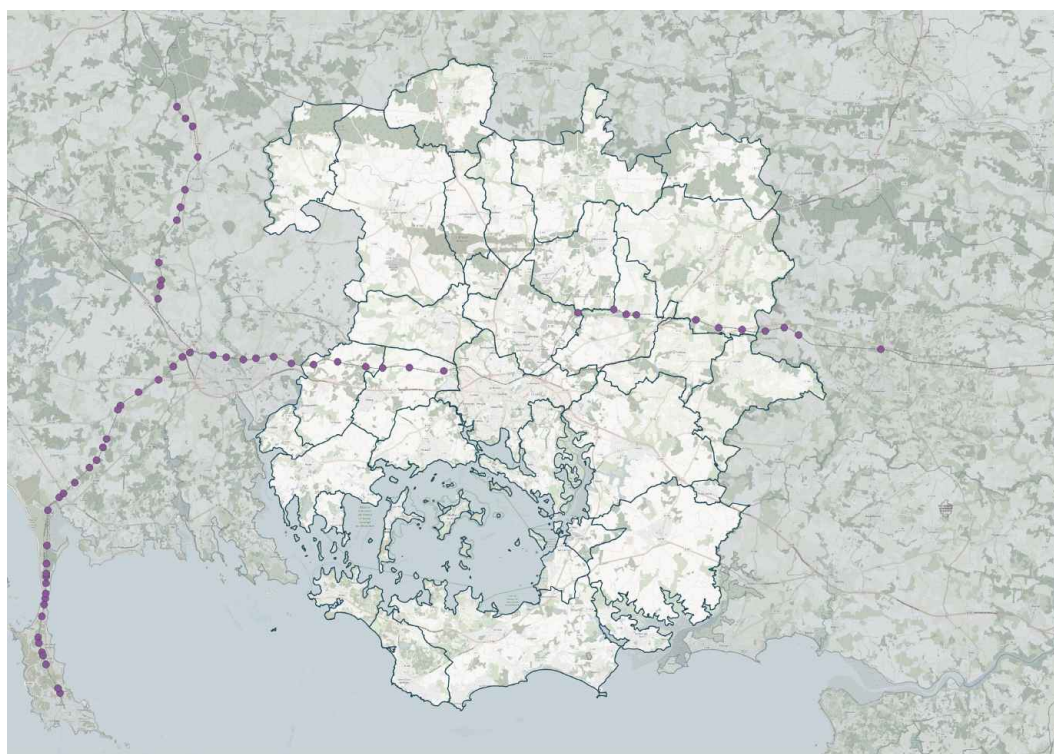


PROJET D'AMÉNAGEMENT DU PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE LA GARE DE VANNES

On notera par ailleurs que les collectivités du Sud Bretagne se sont associées à la Région Bretagne dans le cadre de **l'alliance Bretagne Sud Mobilité** pour mettre en place un fort développement de l'offre TER (financement conjoint de l'offre TER entre la Région et les EPCI concernées). Le but est de créer un réel choc d'offre sur ces liaisons. La mise en service est prévue en 2025/2027.

2.5.5.2 - Passages à niveaux

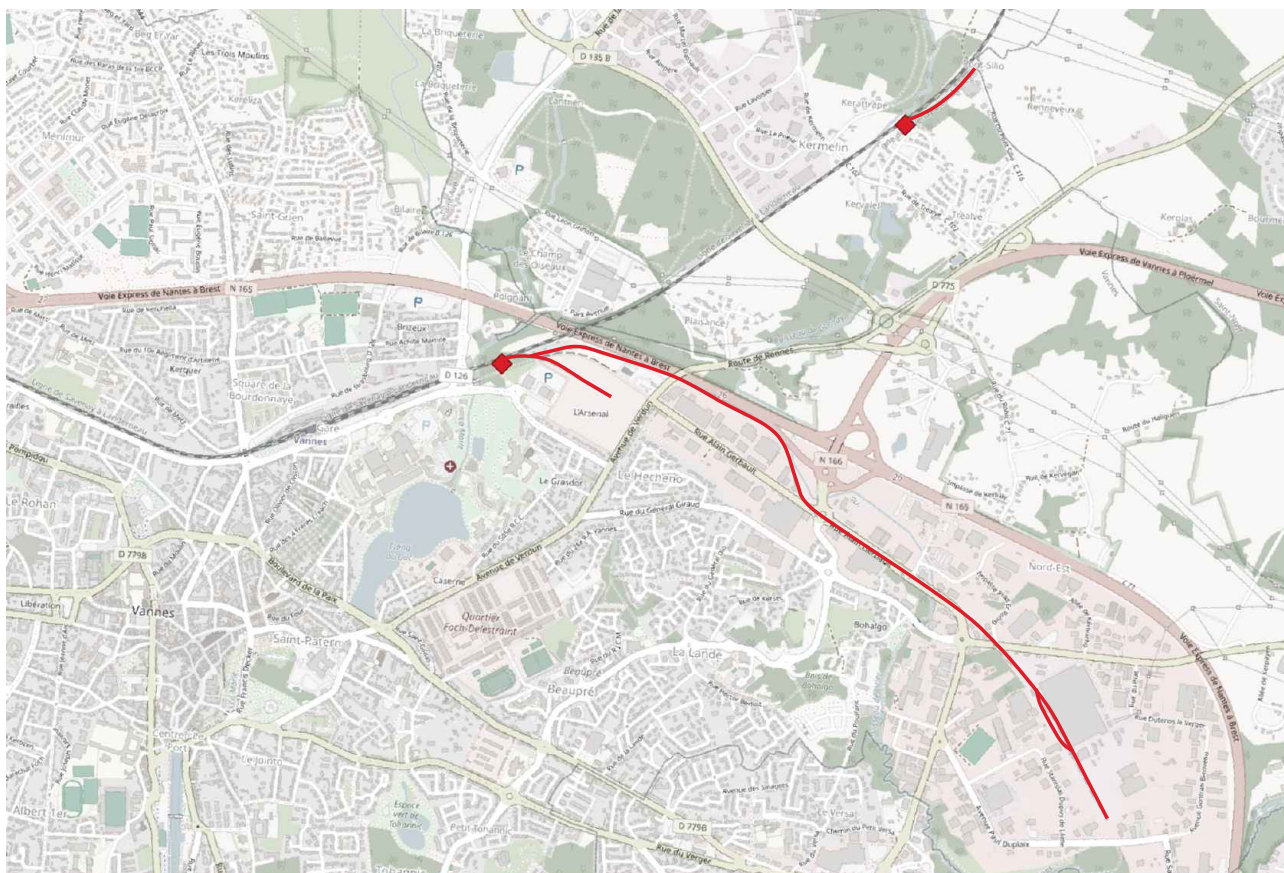
On recense 13 Passages à Niveaux sur le territoire de GMVA. Aucun d'entre eux n'est inscrit au Programme de Sécurisation National (qui identifie 144 passages dangereux sur les 15 400 existants en France ; un seul PN identifié dans le Morbihan, sur la commune de Lanester).



LOCALISATION DES PASSAGES À NIVEAU SUR LE TERRITOIRE DE GMVA

2.5.5.3 - Installations Terminales Embranchées (ITE)

On recense 2 Installation Terminales Embranchées (ITE) sur le territoire de GMVA. Afin de ne pas obérer les possibilités de développement du fret ferroviaire et du transport combiné rail-route, les emprises de ces deux sites doivent être préservées.



INSTALLATIONS TERMINALES EMBRANCHÉES (ITE) SUR GMVA

2.5.6 - Transports collectifs maritimes

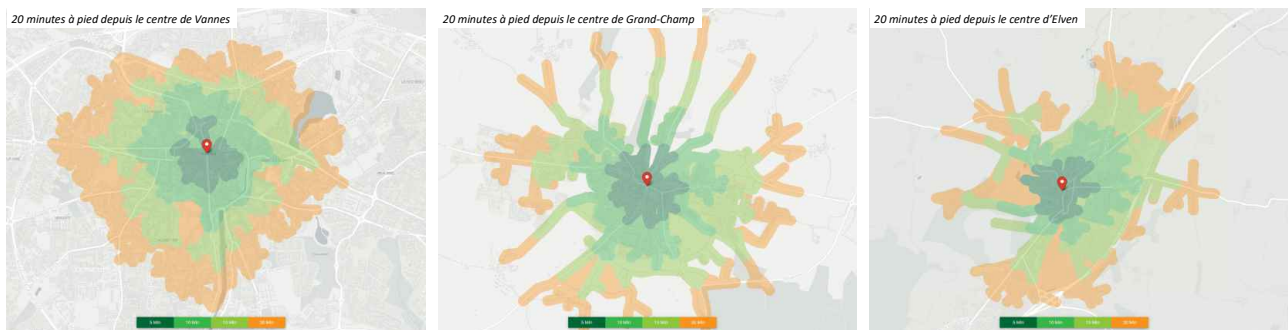
Il existe aujourd'hui une seule liaison maritime de transport public (Vannes/Séné – Ile d'Arz), gérée par la Région Bretagne. Des compagnies privées assurent par ailleurs une desserte de l'île d'Arz et de l'île aux Moines.

En complément, GMVA a mis en place des navettes maritimes fonctionnant d'avril à septembre entre Vannes/Séné et la presqu'île de Rhuys (« les petits passeurs ») :

- Saint-Armel (Le Passage) <> Séné (Montsarrac),
- Vannes (Conleau) <> Séné (Barrarac'h).

2.5.7 - Marche à pied

La marche constitue un mode totalement adapté aux déplacements de quartier, voire aux déplacements inter-quartiers de proximité.



ISOCHRONE 20 MINUTES À PIED DEPUIS LE CENTRE DE DIFFÉRENTES COMMUNES (SOURCE TARGOMO)

En termes d'usage, on notera que la marche à pied est un **mode majeur** puisqu'elle constitue le deuxième mode de déplacements après l'automobile (26% des déplacements réalisés à pied).

Sur les trajets de moins de 1 km (21% des déplacements quotidiens réalisés par les habitants de GMVA), la part modale de la marche est aujourd'hui de 70% (89% pour les trajets de moins de 500 m et 49% pour les trajets de 0.5 à 1 km).

2.5.7.1 - Baromètre des villes marchables

3 communes du territoire ont été évaluées dans le cadre du baromètre des villes marchables 2023 :

- Sarzeau : 12.4/20 (indicateur global déclaré),
- Séné : 14.7/20,
- Vannes : 10.5/20.

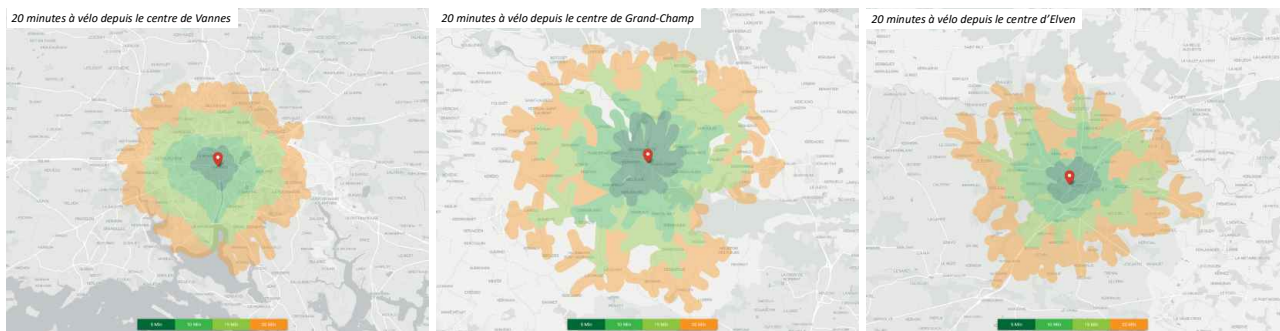
On notera toutefois que le nombre de répondants est relativement réduit (30 à 50 avis par commune).



RÉSULTATS DU BAROMÈTRE DES VILLES MARCHABLES 2023

2.5.8 - Vélo

Le vélo constitue un mode totalement adapté aux déplacements urbains, voire aux déplacements interurbains de proximité.



ISOCHRONE 20 MINUTES À VÉLO DEPUIS LE CENTRE DE DIFFÉRENTES COMMUNES (SOURCE TARGOMO)

Il est rappelé que la topographie du territoire est plutôt favorable à l'usage du vélo, malgré la coupure générée par la RN165 (sur laquelle GMVA déploie progressivement des passerelles).

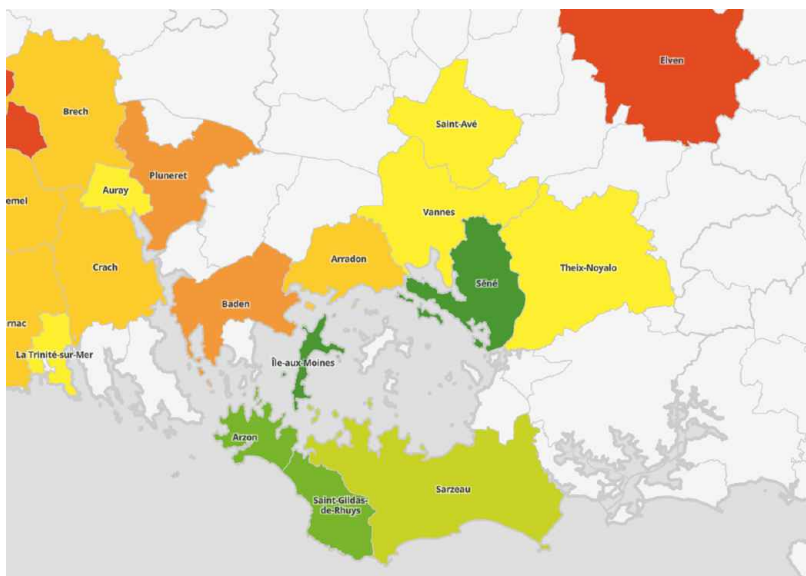
En termes d'usage, on notera que le vélo s'est fortement développé ces dernières années, avec une part modale qui est passée de 2% en 2008 à 5% en 2023.

Sur les trajets de 1 à 5 km (38% des déplacements quotidiens réalisés par les habitants de GMVA), la part modale du vélo est aujourd'hui de 8% (supérieure à la part modale des transports collectifs).

2.5.8.1 - Baromètre des villes cyclables

11 communes du territoire ont été évaluées dans le cadre du baromètre des villes cyclables 2021, avec des résultats contrastés selon les communes :

- Des avis très positifs (A et B) sur
 - Séné (136 avis),
 - L'Île aux Moines (51 avis),
 - Arzon (60 avis),
 - St Gildas de Rhuy (62 avis),
- Des avis mitigés (C et D) sur
 - Sarzeau (151 avis),
 - Vannes (602 avis),
 - St Avé (65 avis),
 - Theix-Noyal (58 avis),
- Des avis plutôt négatifs (E à G) sur
 - Arradon (80 avis),
 - Baden (62 avis),
 - Elven (81 avis).



RÉSULTATS DU BAROMÈTRE DES VILLES CYCLABLES 2021

2.5.8.2 - Réseau cyclable

Le réseau cyclable actuel est relativement dense, puisqu'il dispose d'environ **800 km d'itinéraires adaptés au vélo** (dont 24 km réalisés depuis 2020) :

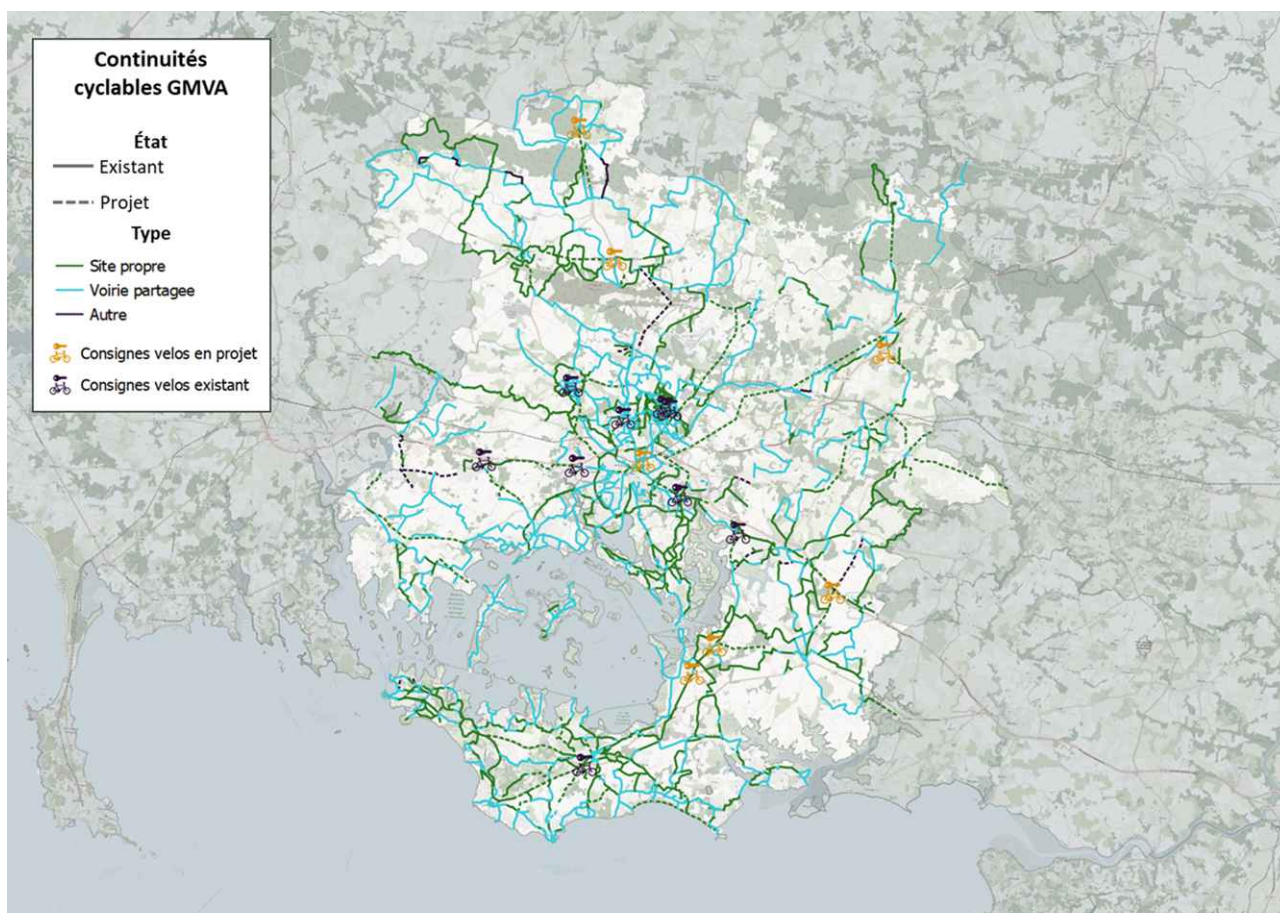
- Environ 300 km en site propre,
- 520 km en voie partagée (bandes cyclables, chaudiou, petites routes, zones 30 et zones de rencontre).

Ce réseau est amené à se renforcer, puisque le plan vélo actuel de GMVA prévoit la réalisation de **170 km supplémentaires, dont 140 km en site propre**.

En complément du développement des continuités cyclables, le plan vélo prévoit par ailleurs le **renforcement du stationnement cyclable** avec, entre autres :

- La réalisation de 150 places de stationnement vélo sécurisées dans le cadre du projet d'aménagement de la gare de Vannes
- Le déploiement de consignes vélo.

On notera par ailleurs, qu'en matière d'aménagements cyclables, la coopération s'est renforcée entre GMVA et le Département, ce sujet constituant l'un des engagements du schéma de mobilité départemental.



RÉSEAU CYCLABLE ACTUEL ET PROJETÉ

2.5.8.3 - Services vélo

Le service Vélocéo de vélos en libre-service a été arrêté en 2023, celui-ci n'ayant pas fait ses preuves en termes de fréquentation.

Début 2023, GMVA a mis en place un **service de location de vélos moyenne et longue durée** :

- Vélos à assistance électrique (VAE),
- Vélos cargo à assistance électrique (benne et longtail),
- Vélos pliants à assistance électrique,
- Vélos classiques.

La flotte actuelle comprend 460 vélos. Le service est plébiscité et GMVA a programmé l'achat de vélos complémentaires en 2024 afin de répondre à la demande.

2.5.9 - Management de la mobilité

GMVA assure une mission de conseil en mobilité auprès :

- Du grand public (animations dans le cadre de la semaine de la mobilité ou sur le climat, forum saisonnier, collaboration avec les associations),
- Des scolaires (interventions en classe de CM1/CM2 sur l'éco mobilité),
- Des étudiants (stand information, portes ouvertes, journée d'accueil des nouveaux étudiants),
- Des entreprises.
 - Accompagnement dans l'élaboration de leur Plan De Mobilité Employeurs (PDME).
 - ▶ Réalisation de diagnostic : enquête, cartographie du domicile des salariés, plan d'accès tous mode, calcul de report modal, ...
 - Information et communication sur les dispositifs d'aide existants
 - ▶ GMVA : location vélo, covoiturage Blablacar Daily, réseau TC, formations vélo, réparation vélos
 - ▶ État : bonus covoiturage, bonus vélo, stationnement vélo (Alveole+), Objectif Employeur Pro-Vélo
 - ▶ Privés : locations vélos de fonctions, ...

Environ 50 entreprises ont été accompagnées en 2023 et 2 PDME ont été signés (EDF et CAF). GMVA accompagne aussi les réseaux d'entreprises afin de travailler sur des plans de mobilité de secteur dans les zones d'activités et organise annuellement un défi interentreprises (50 participants, plus de 10 000 salariés concernés).

2.5.10 - Infrastructures de Recharge des Véhicules Électriques

La compétence d'élaboration et de mise en œuvre du Schéma Directeur de Développement des Infrastructures de Recharge des Véhicules Électriques (SD IRVE) est du ressort du Syndicat Morbihan Énergies.

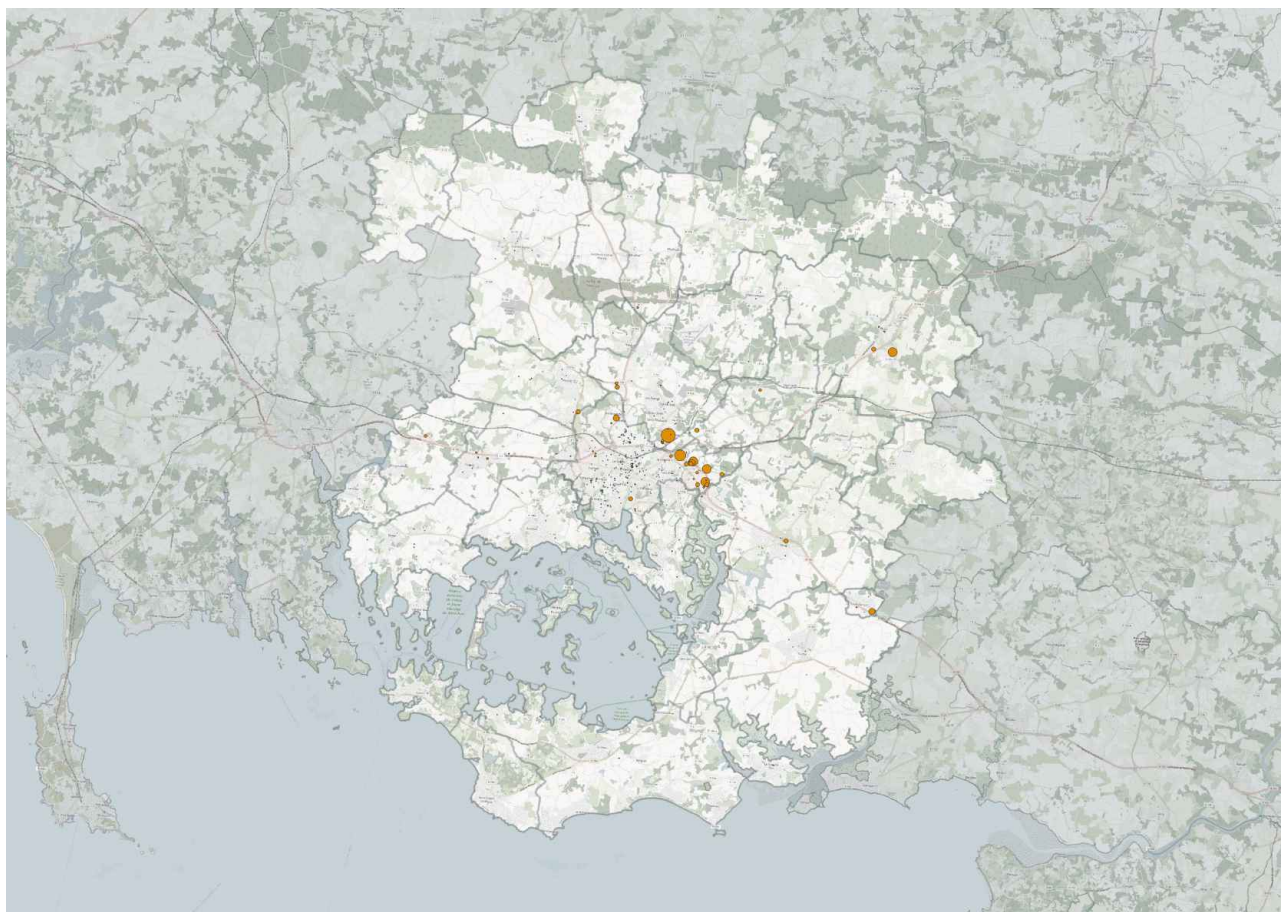
Le déploiement des bornes a été initié en 2014 et on dénombre aujourd'hui entre 450 et 480 points de recharge sur le Département.

Morbihan Énergies finalise actuellement son schéma directeur IRVE (horizon de mise en œuvre 2024-2027). Ce schéma doit être finalisé au 1er semestre 2024.

2.5.11 - Logistique urbaine

La thématique de la logistique urbaine n'a pas fait l'objet de réflexions spécifiques de la part de la Collectivité et il n'existe pas de donnée détaillées relative à la logistique du dernier kilomètre.

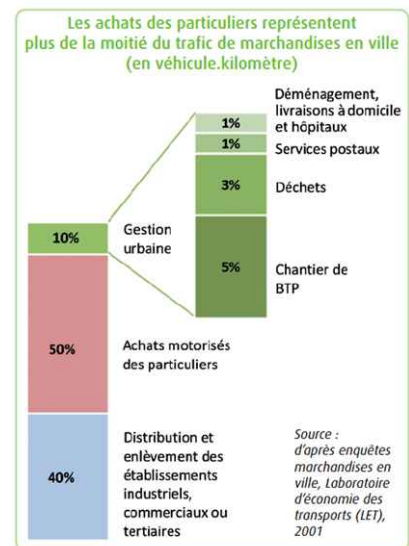
La carte ci-dessous présente la localisation des entreprises logistiques sur le territoire (source Sirene : NAF 4920Z, 4941ABC, 4942Z, 5020Z, 5040Z, 5121Z, 5210AB, 5229AB, 5320Z). On note une concentration d'entreprises au Nord-Est de la RN165.



ENTREPRISES LOGISTIQUES ET NOMBRE D'EMPLOIS (SOURCE SIRENE)

On notera par ailleurs que, selon une étude du Cerema (*Transport de marchandises en ville / Quels enjeux pour les Collectivités ?*), la circulation générée par le transport de marchandises (en km parcourus) se ventile selon 3 sources :

- 50% des km sont issus des déplacements des particuliers pour faire leurs courses,
- 40% des km sont issus des véhicules de livraison,
- 10% des km sont issus de la gestion urbaine (déménagements, livraisons à domicile, travaux, ordures ménagères, ...).



3 - SYNTHÈSE ET PRINCIPALES CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC

Nous présentons ci-après une synthèse des principales conclusions du diagnostic.

Près de 800 000 déplacements quotidiens générés par le territoire de GMVA

■ 570 000 déplacements réalisés par les habitants de GMVA,

Sur ces déplacements, on note une baisse d'usage de l'automobile depuis 2008 (part modale automobile conducteur de 51% en 2023 contre 60% en 2008), avec en particulier un renforcement du vélo (part modale de 5% en 2023 contre 2% en 2008).

■ 212 000 déplacements réalisés par les habitants des EPCI extérieures venant quotidiennement sur GMVA.

Ces déplacements sont très majoritairement réalisés en voiture (98%) et génèrent près de 80% des véh x kilomètres automobiles du territoire. Ces déplacements constituent donc un **enjeu majeur pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et maîtriser la consommation énergétique liée aux transports.**

Un fonctionnement des mobilités très fortement dépendant de l'organisation du territoire, avec :

- Une **croissance forte** et historique de la population,
- Une **pression foncière** qui ne permet pas une répartition homogène des actifs sur le territoire,
- Une **concentration des emplois** sur la Ville de Vannes,
- Des densités de population disparates, avec une part importante de **secteurs très peu denses.**

Ceci génère :

- Une forte pendularisation des flux, responsables en particulier des difficultés de circulation recensées aux abords de la RN165, en entrée/sortie de Vannes.
- Une dépendance à l'automobile, du fait des distances de déplacements d'une part, et des faibles densités de population recensées d'autre part (peu favorables à une desserte par des lignes fixes de transports collectifs).

Ce sujet constitue une thématique à travailler dans le cadre du SCOT. Par ailleurs, une part importante des actifs résidant en dehors de GMVA, la **coopération avec les EPCI limitrophes** sera un sujet à développer dans le cadre du PDM.

Un vieillissement de la population qui se renforce et qui concerne plus particulièrement la façade maritime.

Le PDM devra tenir compte de ce phénomène, afin de proposer une offre de transport adaptée à ces publics.

Le poids important du tourisme sur le territoire.

Le tourisme est une fonction importante du territoire. Dans le cadre du PDM, des solutions seront à rechercher pour limiter les nuisances générées par les difficultés de circulation en période touristique.

Des attentes locales fortes en matière de développement des modes alternatifs à l'automobile.

Le PDM devra y apporter des réponses. Celles-ci devront être adaptées au territoire et devront en particulier tenir compte :

- De la séparation géographique des fonctions sur le territoire (logements/emplois),
- De la densité réduite des espaces habités en milieu rural.

Une offre de transport en évolution

À la suite du PDU précédent, la Collectivité a initié un certain nombre d'actions ; en particulier en matière de :

- Développement de la pratique du vélo (développement de continuités cyclables, consignes vélo, location de vélos longue et moyenne durée, ...),
- Développement du covoiturage (aménagement des aires, service Blablacar Daily de covoiturage du quotidien),
- Développement du transport ferroviaire (Projet d'aménagement du Pôle d'Échanges de la gare de Vannes, renforcement programmé de l'offre TER dans le cadre de l'Alliance Bretagne Sud Mobilité),
- Aménagement de sites propres bus,
- Conseil en mobilité.

Ces actions seront à poursuivre. En parallèle, d'autres axes de travail sont identifiés pour le nouveau Plan De Mobilité ; en particulier l'offre de Transport collectifs, pour laquelle les attentes sont nombreuses et concernent aussi bien :

- La desserte des communes périphériques,
- L'organisation du réseau :
 - Efficacité du réseau urbain (amélioration du ratio Voyage /Km offert)
 - Amplitude des services (soir de semaine, nuit et dimanche)
- La tarification,
- Le fonctionnement du service de transport adapté (Mobicéo).