PDU

Plan de déplacements urbains

Golfe du Morbihan-Vannes agglomération

Plan d'actions 2020-2029

golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh

GOLFE DU MORBIHAN
VANNES AGGLOMÉRATION

1. PREAMBULE 5

1.1. PRESENTATION DE LA DEMARCHE DU PDU 5
1.1.1. CONTEXTE D'ELABORATION DU PRESENT PDU 5
1.1.2. QU'EST-CE QU'UN PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (PDU) ? 6
1.1.3. LE PERIMETRE DU PDU 7
1.1.4. PERIODE DE VALIDITE DU PDU 7
1.1.5. QUELQUES NOTIONS JURIDIQUES A PRENDRE EN COMPTE 8

2. PDU ET PGD PRECEDENTS 9

2.1.1. LE PDU DE VANNES AGGLO 2011-2020 9
2.1.2. LE PGD DE LA CCPR 17

3. LA STRATEGIE DU PDU 2020-2029 19

3.1. UNE AMBITION DE MAITRISE DES FLUX AUTOMOBILES PORTEE PAR LE PCAET 19
3.2. 4 ORIENTATIONS MAJEURES POUR REPONDRE AUX ENJEUX DE MOBILITE 20
3.2.1. DEVELOPPER LES MODES ACTIFS ET EN PARTICULIER L'USAGE DU VELO 21
3.2.2. DEVELOPPER LES AMENAGEMENTS EN FAVEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS 21
3.2.3. ENCOURAGER ET POURSUIVRE LES ACTIONS EN FAVEUR DE L'INTERMODALITE 21
3.2.4. DEVELOPPER UN PLAN DE MOBILITE TOURISTIQUE 22

4. LE PLAN D'ACTIONS DU PDU 2020-2029 23

AXE 1 : ENGAGER UNE POLITIQUE CYCLABLE AMBITIEUSE 25
①-① CONCEVOIR ET METTRE EN ŒUVRE UN RESEAU DE PISTES CYCLABLES INTERCOMMUNALES 26
①-② INCITER FINANCIEREMENT LES COMMUNES AU DEVELOPPEMENT DE LEURS RESEAUX CYCLABLES COMMUNAUX 29
①-③ COMMUNIQUER ET FAIRE CONNAITRE LE SCHEMA CYCLABLE 31
①-④ POURSUIVRE ET DEVELOPPER LES SERVICES VELOS AUX USAGERS 32

AXE 2 : OPTIMISER LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS ET INTERURBAINS 33
②-① AMELIORER L'EFFICACITE DES TRANSPORTS COLLECTIFS PAR DES AMENAGEMENTS DE VOIRIE 34
②-② RESOUDRE LES DYSFONCTIONNEMENTS DE LA PLACE DE LA LIBERATION 36
②-③ OPTIMISER L'OFFRE PERIURBAINE 37
②-④ AMELIORER L'ATTRACTIVITE TARIFAIRE DES TRANSPORTS COLLECTIFS 38
②-⑤ ÉTUDIER LA POSSIBILITE DE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS MARITIMES A L'ANNEE 39

AXE 3 : ENCOURAGER ET POURSUIVRE LES ACTIONS EN FAVEUR DE L'INTERMODALITE 41
③-① CREER DES PARKINGS-RELAIS MUTUALISES AVEC DU COVOITURAGE EN ENTREE DE VILLE 42
③-② DEVELOPPER LA BILLETTIQUE INTEROPERABLE 43
③-③ ENCOURAGER LA PRATIQUE DU COVOITURAGE 44
③-④ AMELIORER L'INTERMODALITE TC-VELO 45

AXE 4 : METTRE EN PLACE UN PLAN DE MOBILITE TOURISTIQUE A L'ECHELLE DU TERRITOIRE 47
④-① ENVISAGER LE DEVELOPPEMENT DES NAVETTES MARITIMES TOURISTIQUES 48
④-② DEVELOPPER UN SERVICE DE PARKINGS-RELAIS ET DE NAVETTES GRATUITES POUR LES COMMUNES LITTORALES 49
④-③ CONCEVOIR ET METTRE EN ŒUVRE UN SCHEMA CYCLABLE TOURISTIQUE POUR COMPLETER, LE CAS ECHEANT, LE RESEAU INTERCOMMUNAL 50

AXE 5 : COMMUNIQUER SUR LES MOBILITES ALTERNATIVES 53
⑤-① FAIRE CONNAITRE LES OFFRES DE MOBILITE ALTERNATIVE 54
⑤-② POURSUIVRE LES ACTIONS ENGAGEES EN MATIERE DE PLANS DE DEPLACEMENTS D'ENTREPRISES 55

AXE 6 : S'ENGAGER DANS L'INNOVATION 57
⑥-① ÊTRE COLLECTIVITE INITIATRICE SUR LES ENERGIES INNOVANTES (HYDROGENE) 58
⑥-② POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DES VEHICULES MOINS POLLUANTS 59

AXE 7 : MISE EN ŒUVRE DU PDU 61
⑦-① PILOTER ET EVALUER EN CONTINU LA MISE EN ŒUVRE DU PDU 61

LE BUDGET DU PDU 63

LE PLANNING DU PDU 65

ANNEXE ACCESSIBILITE 67

COMMISSION INTERCOMMUNALE D'ACCESSIBILITE 67
ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS COLLECTIFS 67
ACCESSIBILITE DES ESPACES PUBLICS 69

ANNEXE ENVIRONNEMENTALE (SYNTHESE) 71

PRESENTATION DU PDU 71
ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX UTILISES POUR L'EVALUATION DU PDU 71
ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS-CADRES 72
JUSTIFICATION DES CHOIX ET ANALYSE DU SCENARIO RETENU 72
ANALYSE DU PLAN D'ACTION ET MESURES D'EVITEMENT, REDUCTION ET COMPENSATION 73
ANALYSE DES SECTEURS SUSCEPTIBLES D'ETRE IMPACTES 74
ANALYSE DES INCIDENCES AU TITRE DE NATURA 2000 77
INDICATEURS ET MODALITES DE SUIVI 79
METHODOLOGIE 80

1. Préambule

1.1. Présentation de la démarche du PDU

1.1.1. Contexte d'élaboration du présent PDU

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

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

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

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

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

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

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

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

La loi LAURE impose aux PDU les orientations suivantes :

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

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

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

1.1.3. Le périmètre du PDU

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

Les 34 communes de GMVA (source : GMVA)

1.1.4. Période de validité du PDU

Le PDU sera valable sur la période 2020 – 2029.

1.1.5. Quelques notions juridiques à prendre en compte

1.1.5.1. Les documents avec lesquels le PDU doit être compatible

Le PDU se doit d'être compatible avec :

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

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

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

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

1.1.5.3. Notions de compatibilité et de conformité

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

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

2. PDU et PGD précédents

2.1.1. Le PDU de Vannes Agglo 2011-2020

2.1.1.1. Présentation

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

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

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

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

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

Les 40 actions du PDU de Vannes Agglo 2011-2020

2.1.1.2. Avancement de sa mise en œuvre

Axe : Mieux articuler urbanisme et déplacements

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

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

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

Axe : Renforcer les Transports Collectifs urbains

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

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

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

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

Axe : Conforter l'intermodalité

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

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

Axe : Engager une politique en faveur des modes doux

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

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

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

Axe : Maîtriser la circulation automobile

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

Cette étude a principalement conclu à :

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

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

Axe : Organiser le transport de marchandises et les livraisons

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

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

Axe : Innover dans les transports

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

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

Axe : Sujets transversaux

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

Axe : Agir sur les comportements

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

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

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

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

Axe : Mise en œuvre du PDU

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

Synthèse

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

Synthèse de la mise en œuvre des actions du PDU 2010

Une vraie réussite : le développement de l'offre TC

Des manques/retards identifiés sur :

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

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

- Fret / Logistique
- Autopartage

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

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

Rappel des objectifs

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

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

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

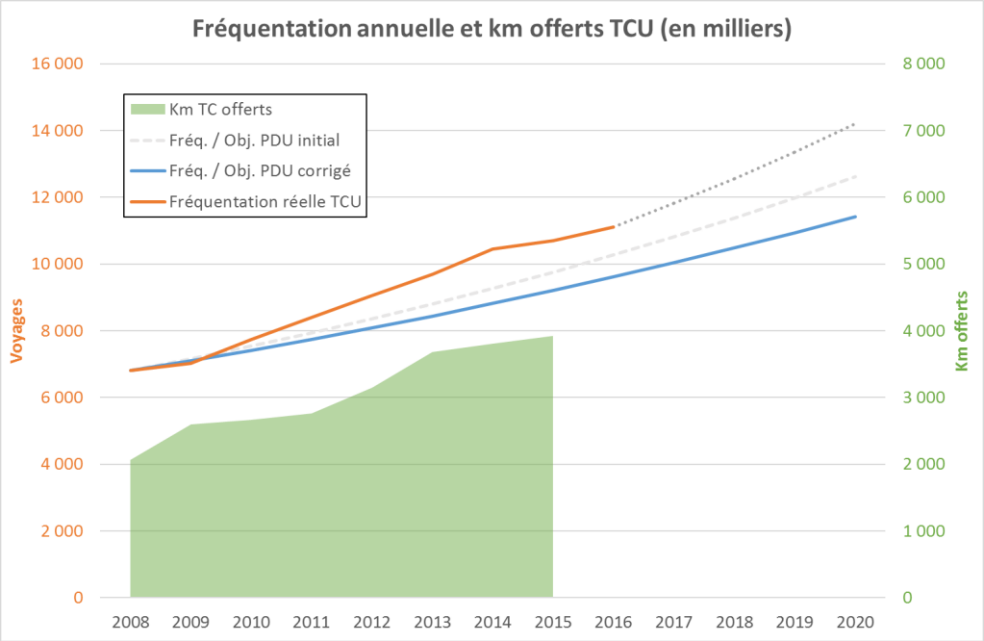
Pour la période 2008-2016 (dernières données disponibles) et en tenant compte de la croissance réelle de population, l'atteinte des objectifs du PDU devrait se traduire finalement par

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

Les actions relatives aux transports collectifs

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

L'objectif est donc atteint et dépassé.



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

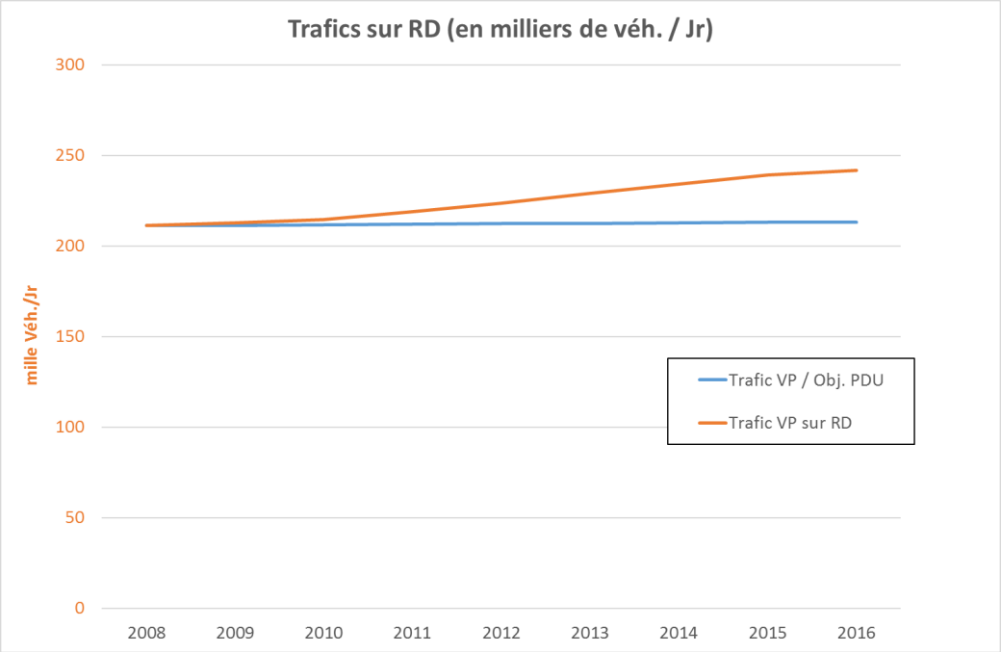
Les actions relatives aux modes doux

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

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

Les actions relatives au mode automobile

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



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

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

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

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

2.1.2. Le PGD de la CCPR

2.1.2.1. Présentation

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

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

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

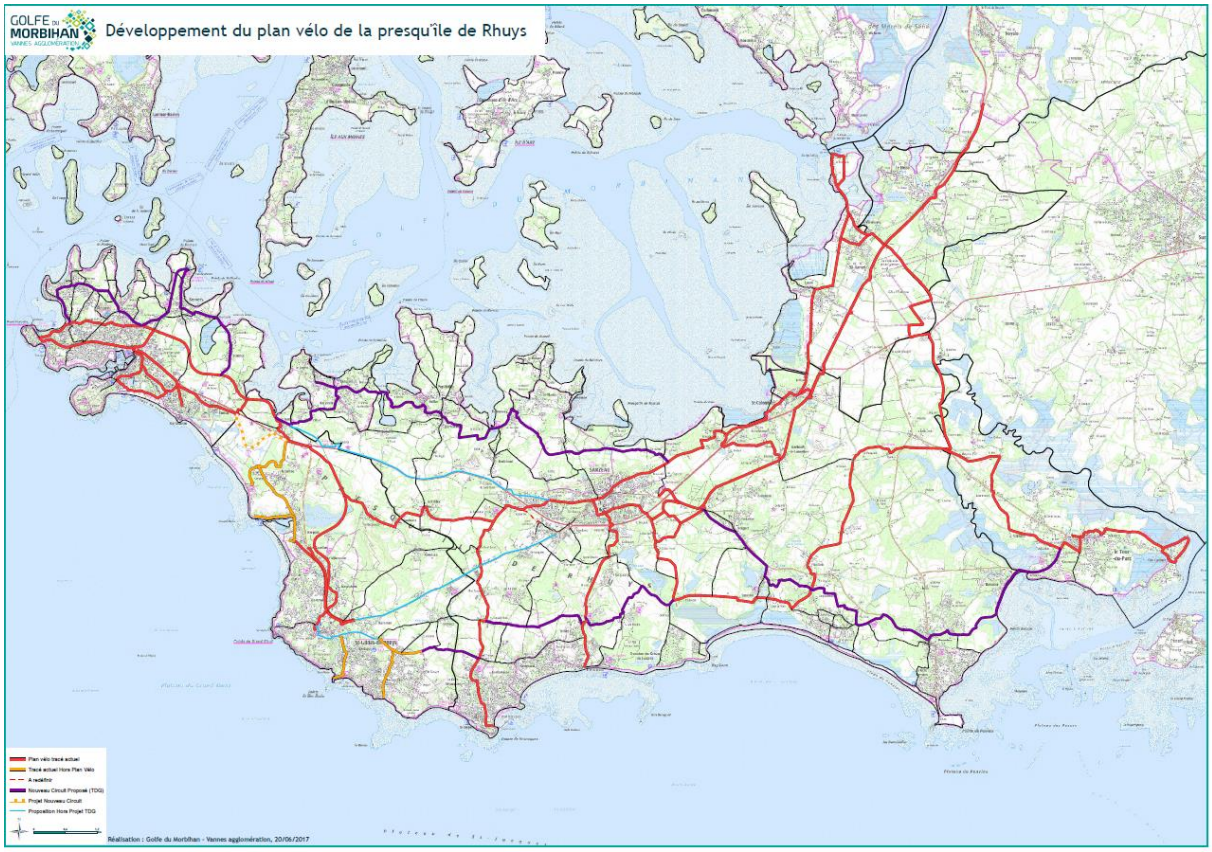
Volet TC et covoiturage	Action 1	Développer l'usage de la ligne TIM Arzon-Vannes grâce à un contrat d'axe
	Action 2	Mettre en place un transport collectif local cohérent avec l'offre TC interurbaine
	Action 3	Faire de l'intermodalité une réalité
	Action 4	Renforcer les outils de développement du covoiturage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

2.1.2.2. Avancement de sa mise en œuvre

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

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

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



Un PGD qui s'est traduit, en particulier, par :
- La mise en œuvre du Plan Vélo de la Presqu'île
- Le développement de l'ex-Ligne TIM 7 (ligne 24)

3. La stratégie du PDU 2020-2029

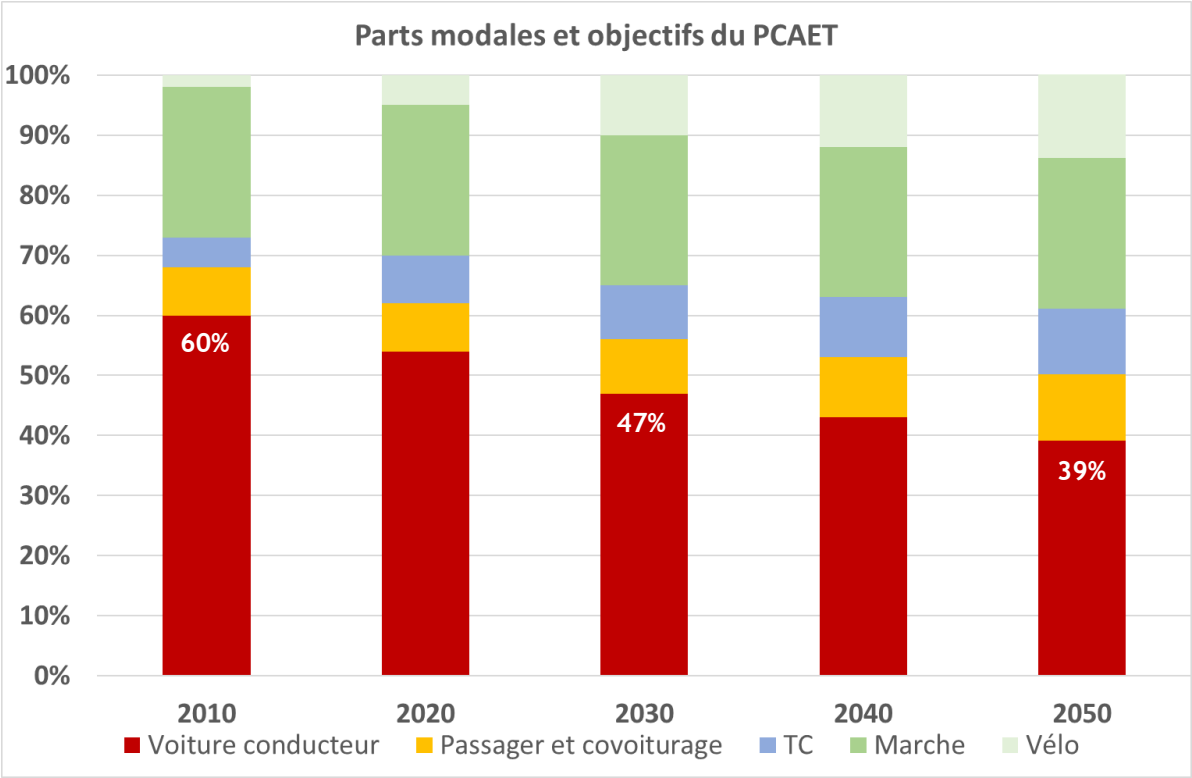
3.1. Une ambition de maîtrise des flux automobiles portée par le PCAET

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

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

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

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



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

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

3.2. 4 orientations majeures pour répondre aux enjeux de mobilité

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le PDU prévoit pour cela de travailler sur 2 axes :

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

3.2.2. Développer les aménagements en faveur des transports collectifs

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

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

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

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

3.2.4. Développer un plan de mobilité touristique

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

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

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

Axe 1 : Engager une politique cyclable ambitieuse

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

Axe 2 : Optimiser les transports collectifs urbains et interurbains

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

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

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

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

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

Axe 5 : Communiquer sur les mobilités alternatives

17. Faire connaitre les offres de mobilité alternative
18. Poursuivre les actions engagées en matière de Plans de Déplacements d'Entreprises

Axe 6 : S'engager dans l'innovation

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

Mettre en œuvre le PDU

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

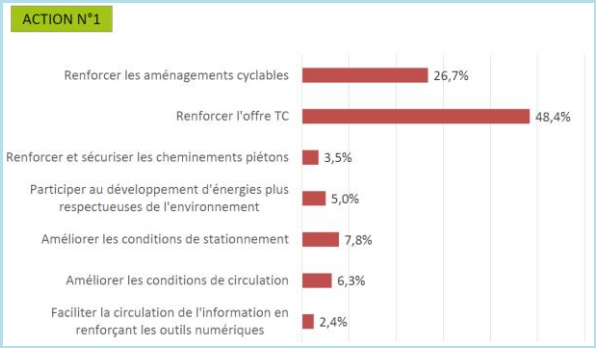
Axe 1 : Engager une politique cyclable ambitieuse

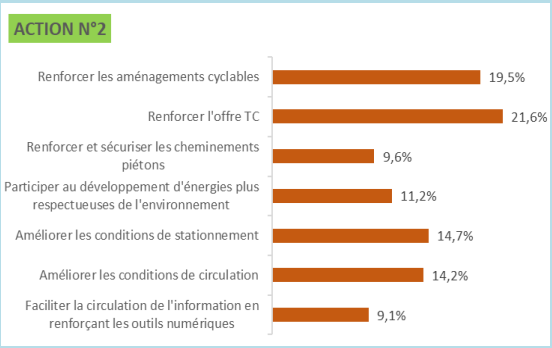
Constats

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

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

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





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

Objectifs visés

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

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

Description de la mesure

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

- Le réseau intercommunal structurant :

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

- Le réseau intercommunal de maillage :

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

Remarques et points de vigilance

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

Mesures ERC

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

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

Critères d'évaluation

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

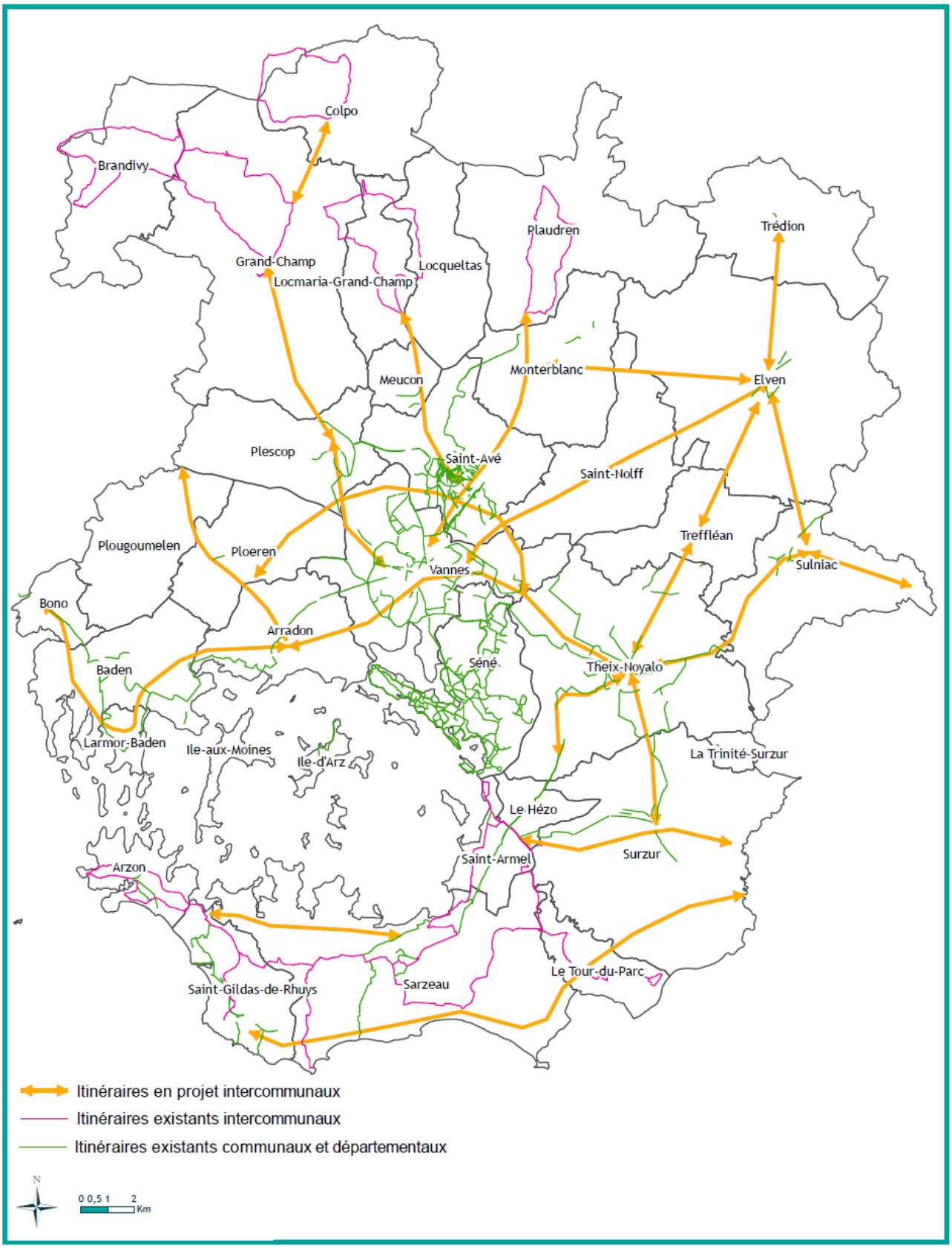
Coût estimé : 15 M€ (budget mutualisé pour les mesures 4.1.1 et 4.1.2).

Maitres d'ouvrages

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

Itinéraires cyclables existants et en projet

Golfe du Morbihan - Vannes agglomération



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

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

Description de la mesure

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

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

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

Selon les plafonds ci-après retenus :

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

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

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

Remarques et points de vigilance

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

Mesures ERC

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

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

Critères d'évaluation

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

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

Maitres d'ouvrages

- Pilote : Communes
- Partenaire : GMVA.

①-③ Communiquer et faire connaitre le schéma cyclable

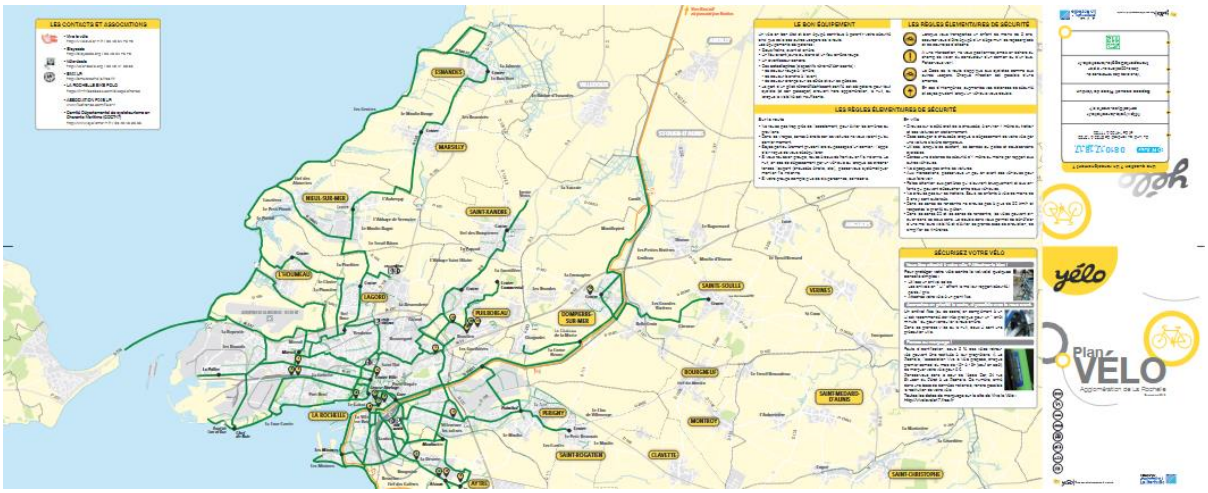
Description de la mesure

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

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

Remarques et points de vigilance

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



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

Critères d'évaluation

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

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

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA
- Partenaires : Communes

①-④ Poursuivre et développer les services vélos aux usagers

Description de la mesure

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

Remarques et points de vigilance

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

Vélocéo le système de vélos en libre-service de GMVA

Critères d'évaluation

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

Coût estimé : 3 M€ (Budget Vélocéo inclus)

Maitres d'ouvrages

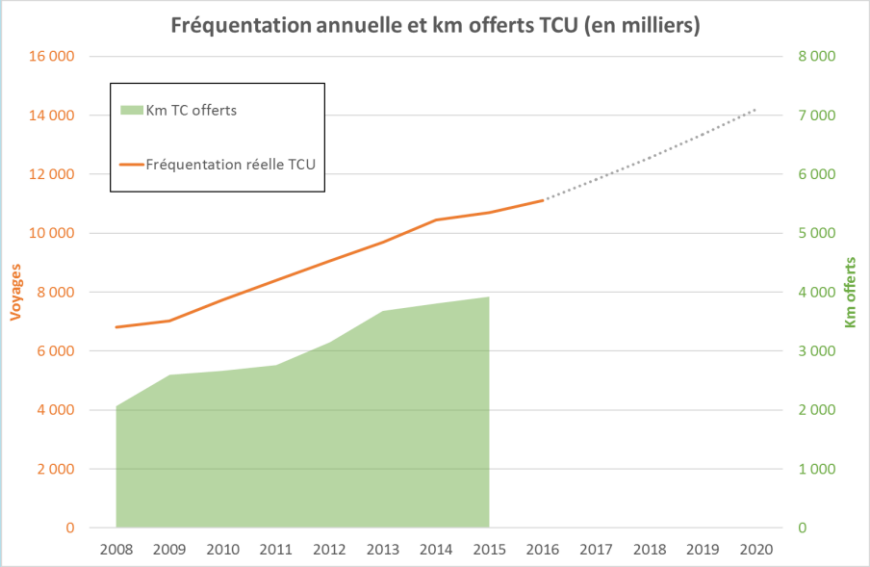
- Pilote : GMVA.

Axe 2 : Optimiser les transports collectifs urbains et interurbains

Constats

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

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



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

Objectifs visés

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

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

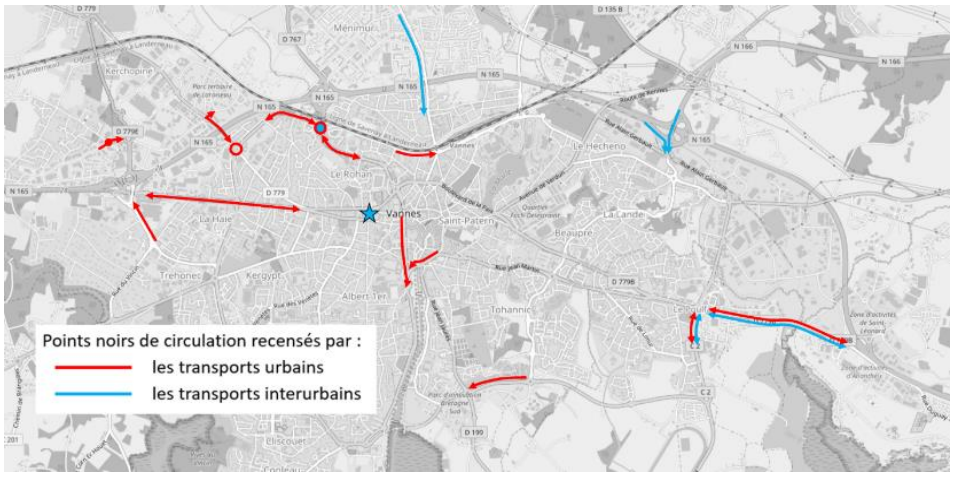
Description de la mesure

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

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

Remarques et points de vigilance

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



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

Mesures ERC :

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

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

Critères d'évaluation

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

Coût estimé : 15 M€.

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA,
- Partenaires : Communes.

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

Description de la mesure

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

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

Remarques et points de vigilance

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

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

Mesures ERC

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

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

Critères d'évaluation

- Mise en œuvre effective de la mesure.

Coût estimé : 0.7 M€.

Maitres d'ouvrages

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

②-③ Optimiser l'offre périurbaine

Description de la mesure

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

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

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

Remarques et points de vigilance

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

Critères d'évaluation

- Évolution de la fréquentation des transports collectifs périurbains.

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

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA.

②-④ Améliorer l'attractivité tarifaire des transports collectifs

Description de la mesure

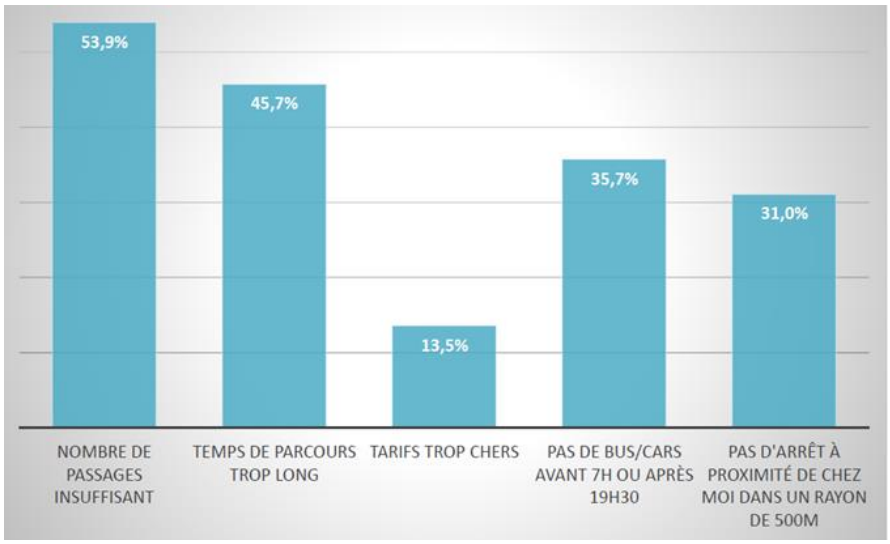
La grille tarifaire actuelle du réseau Kicéo est comparable à celles pratiquées dans les autres agglomérations bretonnes, mais reste relativement élevée par rapport à des agglomérations de taille similaire au niveau national.

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

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

Remarques et points de vigilance

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



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

Critères d'évaluation

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

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

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA.

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

Description de la mesure

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

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

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

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

Remarques et points de vigilance

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

Mesures ERC

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

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

Critères d'évaluation

- Conclusions de l'étude d'opportunité.

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

Maitres d'ouvrages

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

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

Constats

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

Objectifs visés

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

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

Description de la mesure

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

Remarques et points de vigilance

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

Le parking-relais Ouest (source GMVA)) →

Mesures ERC

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

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

Critères d'évaluation

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

Coût estimé : 1 M€

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA,
- Partenaires : Communes.

③-② Développer la billettique interopérable

Description de la mesure

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

Remarques et points de vigilance

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

Critères d'évaluation

- Nombre de cartes Korrigo en service.

Coût estimé : 2 M€

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA,
- Partenaires : Région Bretagne.

③-③ Encourager la pratique du covoiturage

Description de la mesure

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

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

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

Mesures ERC

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

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

Critères d'évaluation

- Mise en œuvre effective de la mesure.

Coût estimé : 1.1 M€

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA,
- Partenaires : Communes.

③-④ Améliorer l'intermodalité TC-Vélo

Description de la mesure

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

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

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

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

Critères d'évaluation

- Mise en œuvre effective de la mesure.

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

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA
- Partenaires : Région Bretagne, Communes

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

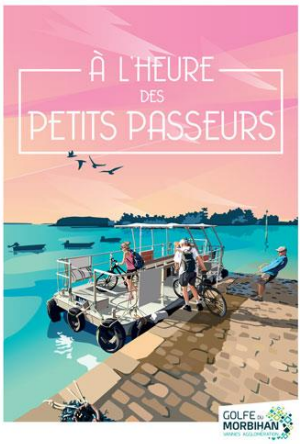
Constats

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

Objectifs visés

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

④-① Envisager le développement des navettes maritimes touristiques



Description de la mesure

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

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

Remarques et points de vigilance

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

Mesures ERC

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

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

Critères d'évaluation

- Conclusions de l'étude d'opportunité.

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

Maitres d'ouvrages

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

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

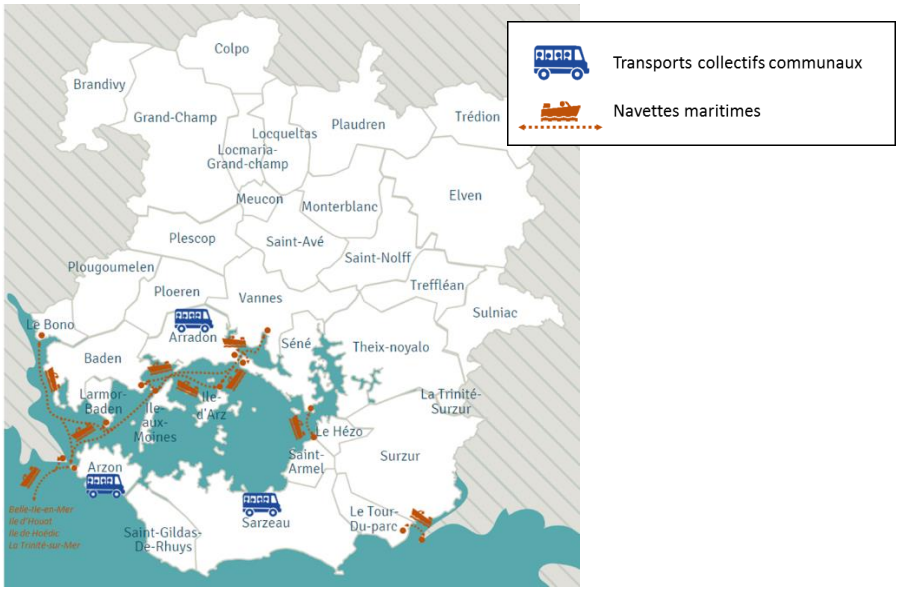
Description de la mesure

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

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

Remarques et points de vigilance

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



Principales offres de transports dédiées à l'activité touristique

Critères d'évaluation

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

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

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA
- Partenaires : Communes

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

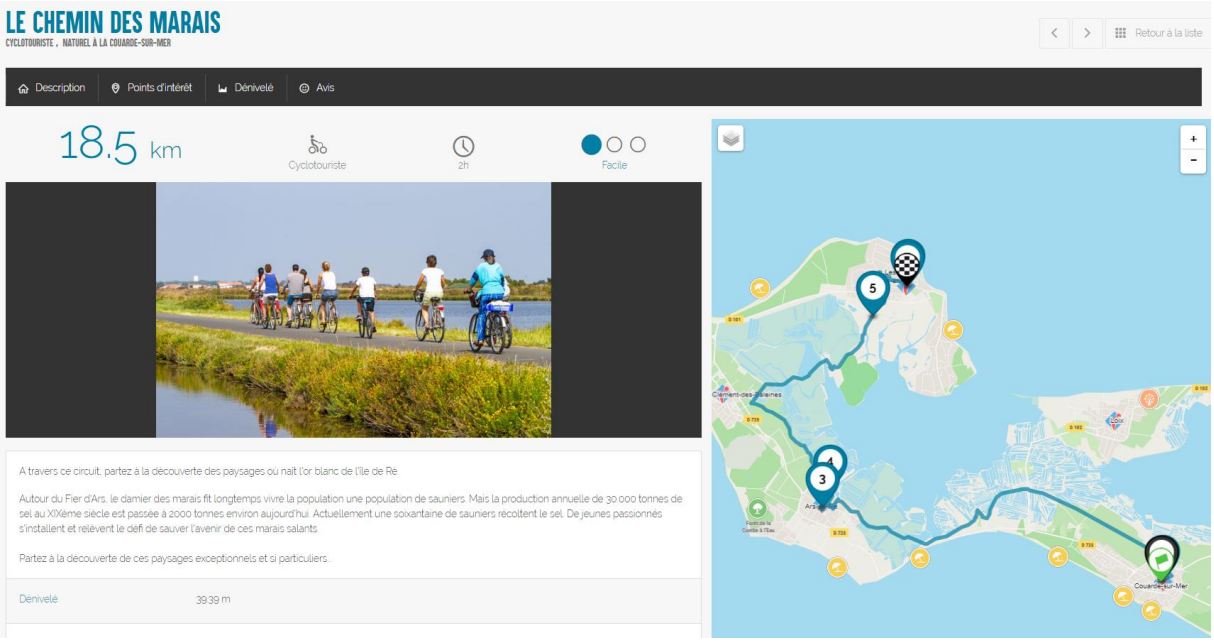
Description de la mesure

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

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

Remarques et points de vigilance

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



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

Mesures ERC

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

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

Critères d'évaluation

- Mise en œuvre effective de la mesure.

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

Maitres d'ouvrages

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

Axe 5 : Communiquer sur les mobilités alternatives

Constats

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

Objectifs visés

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

⑤-① Faire connaitre les offres de mobilité alternative

Description de la mesure

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

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

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

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

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

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

Critères d'évaluation

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

Coût estimé : 1.1 M€ (investissement et fonctionnement)

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA
- Partenaires : Région Bretagne.

⑤-② Poursuivre les actions engagées en matière de Plans de Déplacements d'Entreprises

Description de la mesure

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

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

Remarques et points de vigilance

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

Critères d'évaluation

- Nombre de PDE/PDA/PDIE réalisés et de salariés concernés.

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

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA

Axe 6 : s'engager dans l'innovation

Constats

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

GMVA souhaite aujourd'hui poursuivre et développer cette action.

Objectifs visés

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

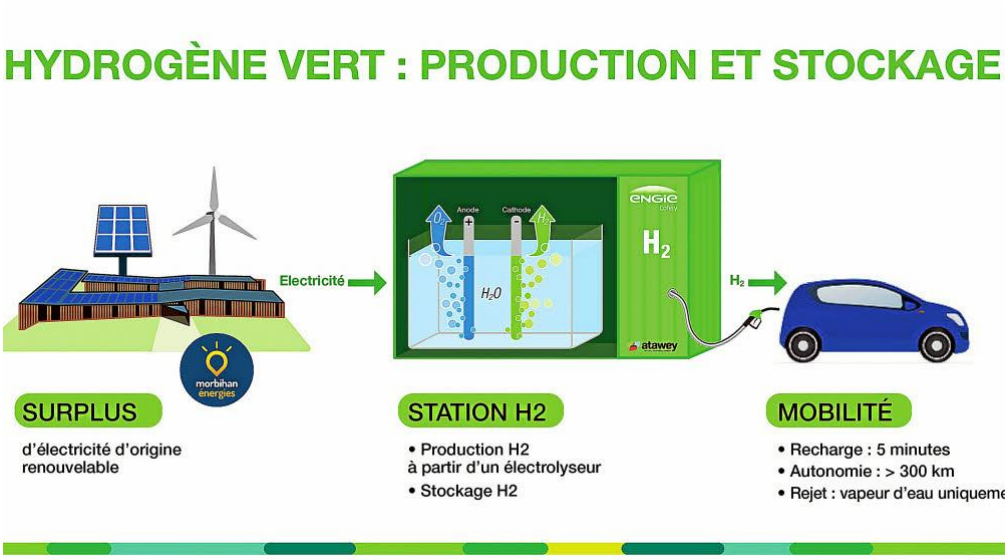
Par ailleurs, en complément des mesures concrètement identifiées dans ce chapitre, la mise en œuvre du PDU 2020-2029 se veut volontairement tournée vers l'innovation, avec une utilisation renforcée des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC) et l'utilisation des nouveaux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

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

Description de la mesure

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

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



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

Critères d'évaluation

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

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

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA.

⑥-② Poursuivre le développement des véhicules moins polluants

Description de la mesure

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

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

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

Remarques et points de vigilance

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

Critères d'évaluation

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

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

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA

Axe 7 : Mise en œuvre du PDU

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

Description de la mesure

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

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

Cette évaluation comprendra entre autre :

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

Critères d'évaluation

- Bilans annuels de mise en œuvre du PDU.

Coût estimé : sans objet

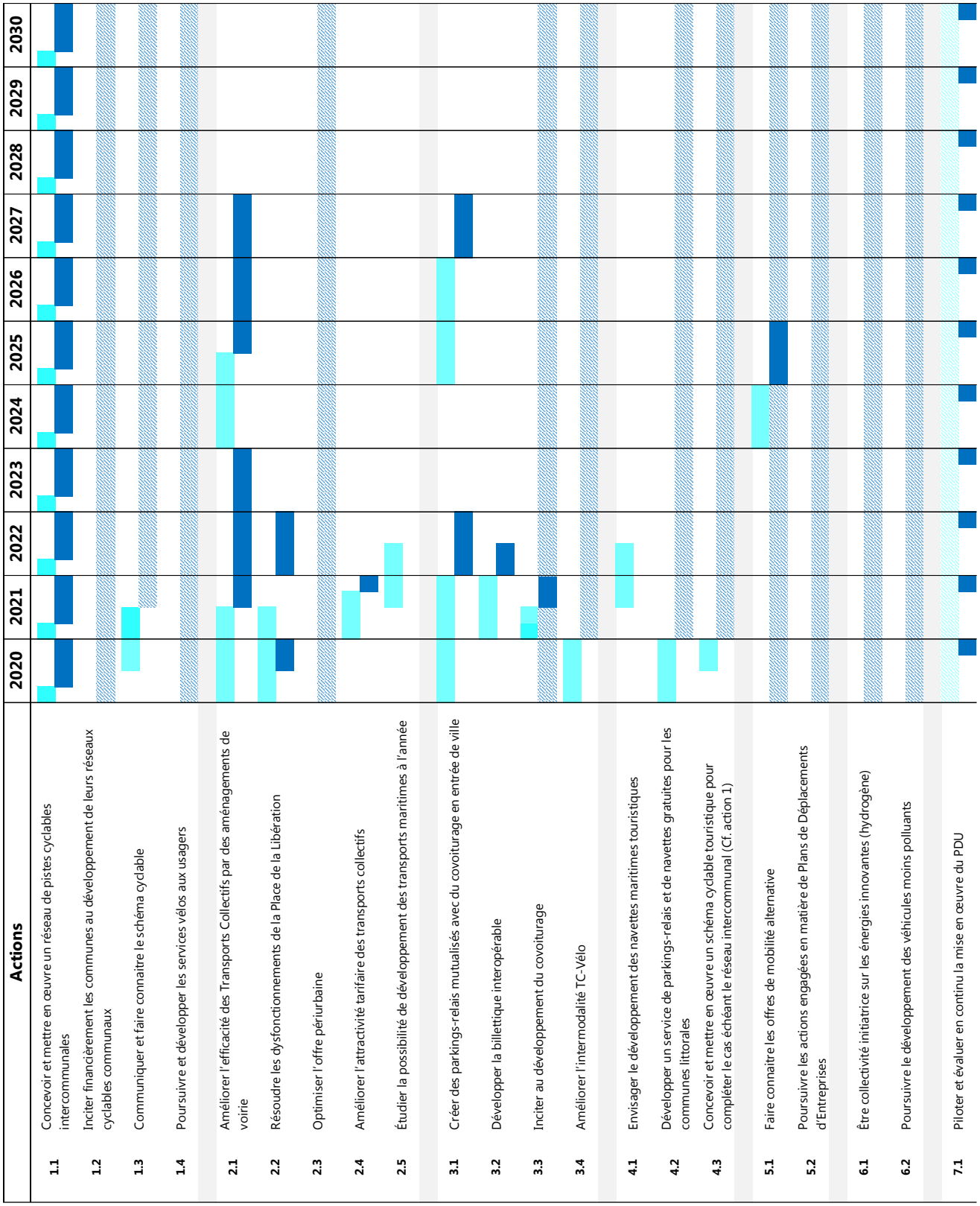
Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA

Le budget du PDU

Actions		Maîtres d'ouvrages		Budget (10 ans)		Cofinanceurs		
		Pilote	Partenaires	Investissement	Fonctionnement	GMVA	Communes	Région
1.1	Concevoir et mettre en œuvre un réseau de pistes cyclables intercommunales	GMVA	Communes	15 M€		✓		
1.2	Inciter financièrement les communes au développement de leurs réseaux cyclables communaux	Communes	GMVA			✓	✓	
1.3	Communiquer et faire connaitre le schéma cyclable	GMVA	Communes		0.1 M€	✓		
1.4	Poursuivre et développer les services vélos aux usagers	GMVA			3 M€	✓		
2.1	Améliorer l'efficacité des Transports Collectifs par des aménagements de voirie	GMVA	Communes	15 M€		✓	✓	✓
2.2	Résoudre les dysfonctionnements de la Place de la Libération	A déterminer	GMVA Région Ville de Vannes	0.7 M€		✓	✓	✓
2.3	Optimiser l'offre périurbaine	GMVA			10 M€	✓		
2.4	Améliorer l'attractivité tarifaire des transports collectifs	GMVA			A déterminer	✓		
2.5	Étudier la possibilité de développement des transports maritimes à l'année	GMVA	Région, Communes Transporteurs maritimes		0.1 M€	✓		
3.1	Créer des parkings-relais mutualisés avec du covoiturage en entrée de ville	GMVA	Communes	1 M€		✓		
3.2	Développer la billettique interopérable	GMVA	Région	1 M€	1 M€	✓		✓
3.3	Inciter au développement du covoiturage	GMVA	Communes	0.5 M€	0.6 M€	✓		
3.4	Améliorer l'intermodalité TC-Vélo	GMVA	Communes Région	A déterminer / Dépendra des mesures retenues		✓	✓	✓
4.1	Envisager le développement des navettes maritimes touristiques	GMVA	Région, Communes Transporteurs maritimes		Budget d'étude mutualisé avec mesure 2.5	✓		
4.2	Développer un service de parkings-relais et de navettes gratuites pour les communes littorales	GMVA	Communes	A déterminer		✓	✓	
4.3	Concevoir et mettre en œuvre un schéma cyclable touristique pour compléter le cas échéant le réseau intercommunal (Cf. action 1)	GMVA	Communes Région	A déterminer suite à finalisation du SD cyclable		✓	✓	✓
5.1	Faires connaitre les offres de mobilité alternative	GMVA	Région	0.5 M€	0.6 M€	✓		✓
5.2	Poursuivre les actions engagées en matière de Plans de Déplacements d'Entreprises/Administrations/Scolaires	GMVA			0.2 M€	✓		
6.1	Être collectivité initiatrice sur les énergies innovantes (hydrogène)	GMVA			0.5 M€	✓		
6.2	Poursuivre le développement des véhicules moins polluants	GMVA				✓		
7.1	Piloter et évaluer en continu la mise en œuvre du pdu	GMVA				Sans objet		
Budget (hors éléments non chiffrés à ce stade)				**34 M€**	**16 M€**			
				50 M€				

Le planning du PDU



Annexe accessibilité

Commission Intercommunale d'Accessibilité

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

Elle est consultée pour :

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

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

Accessibilité des transports collectifs

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

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

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

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

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

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

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

Accessibilité des espaces publics

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

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

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

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

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

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

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

Annexe environnementale (synthèse)

Présentation du PDU

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Articulation avec les documents-cadres

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

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

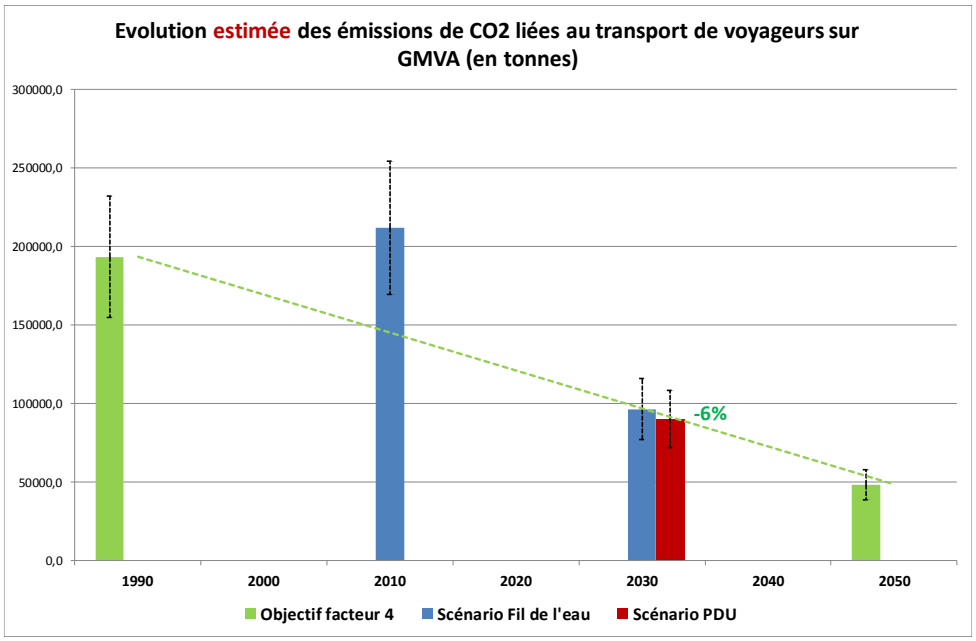
Le PDU n'est pas concerné par la Directive territoriale d'aménagement (DTA) et le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).

Justification des choix et analyse du scénario retenu

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

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

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



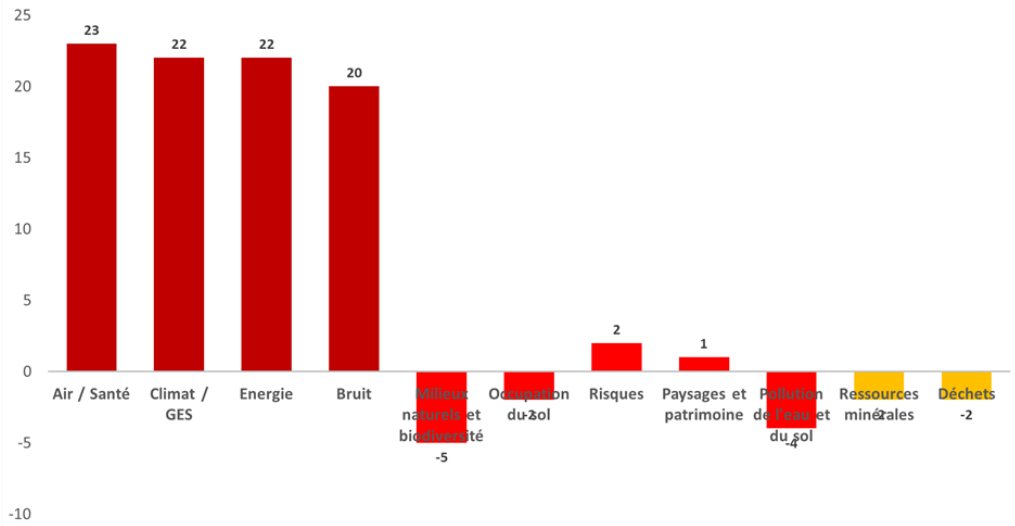
La mise en œuvre du scénario du PDU, dont le plan d'actions va permettre une modification des parts modales et potentiellement du taux de remplissage moyen des véhicules, devrait apporter une plus-value supplémentaire en termes de réduction des émissions de polluants atmosphériques et de GES par rapport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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Analyse des secteurs susceptibles d'être impactés

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

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

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

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

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

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

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

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

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

P+R Est

P+R Nord

échangeur Liziec

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

0 2,5 5 Kilomètres

Analyse des incidences au titre de Natura 2000

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

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

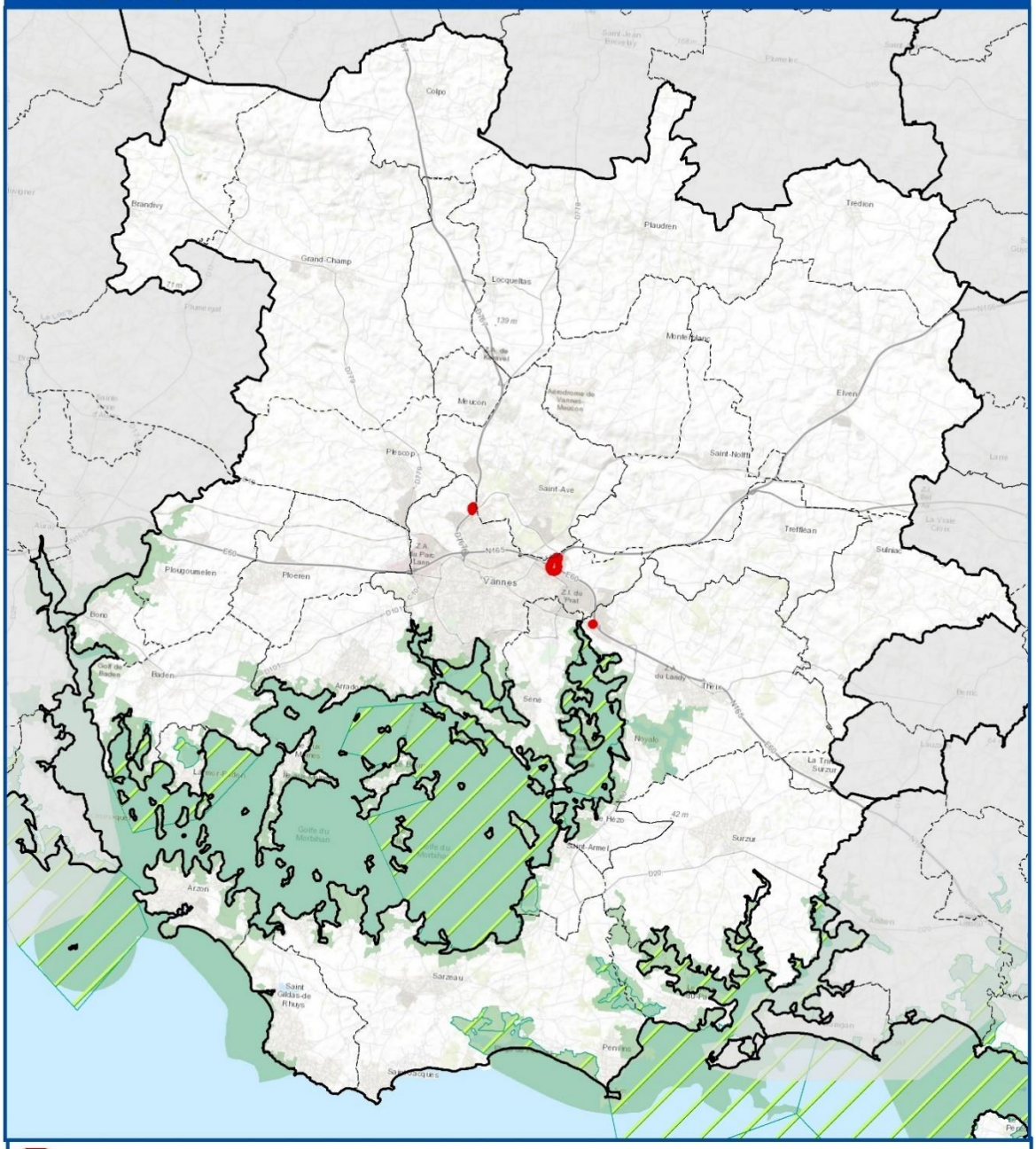
Type	Code	Nom	Surface totale (ha)	Superficie sur le territoire (ha)	Recouvrement du territoire
ZSC	FR5300029	Golfe du Morbihan, côte ouest de Rhuys	20 577,4	4502,77	5,63 %
ZSC	FR5302001	Chiroptères du Morbihan	2 394	0,19	0,00 %
ZSC	FR5300030	Rivière de Pénerf, marais de Suscinio	4911,72	7357,9	1,7 %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

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

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

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

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



SSEI PDU

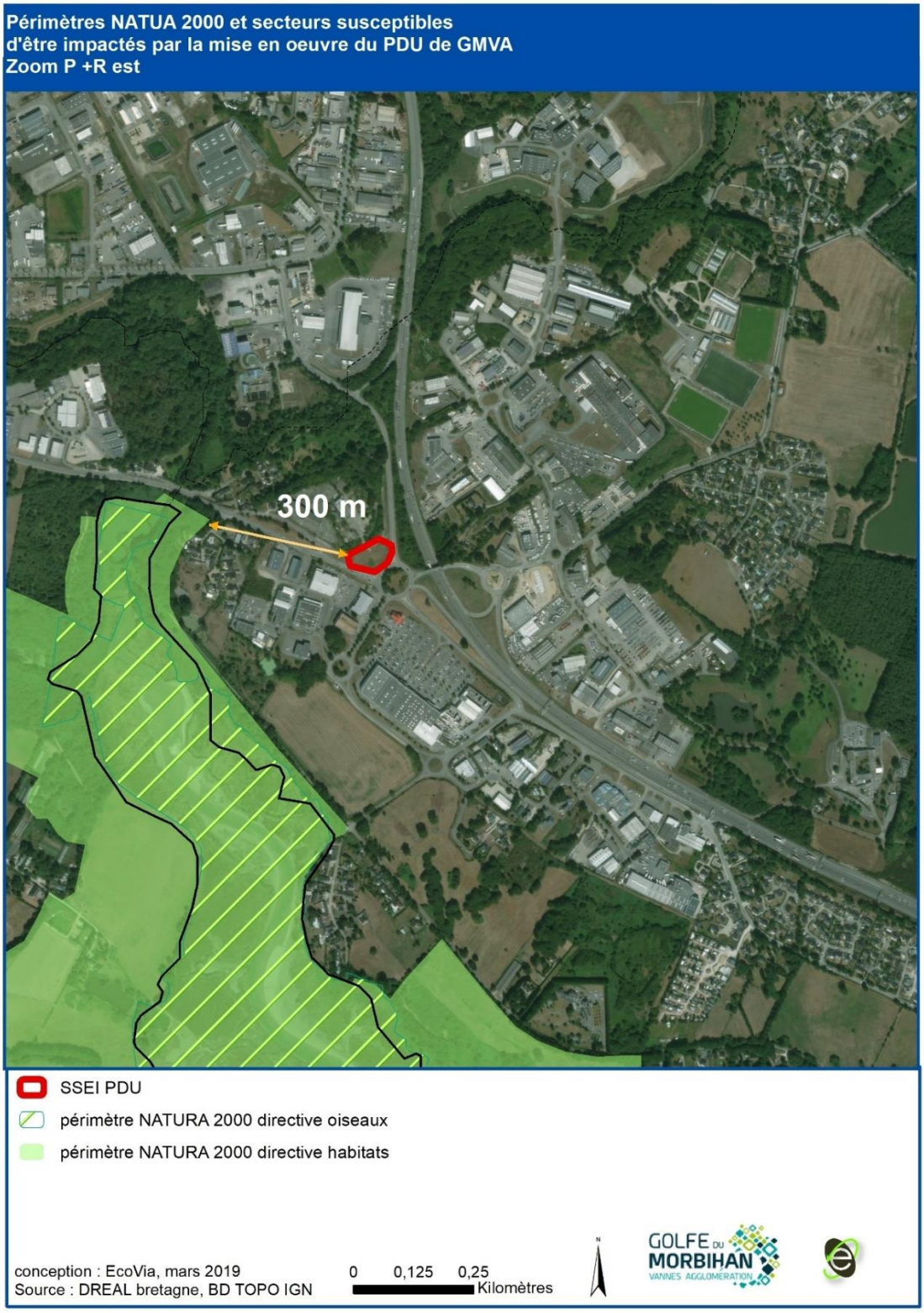
périmètre NATURA 2000 directive oiseaux

périmètre NATURA 2000 directive habitats

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

0 2,5 5 Kilomètres

N



Indicateurs et modalités de suivi

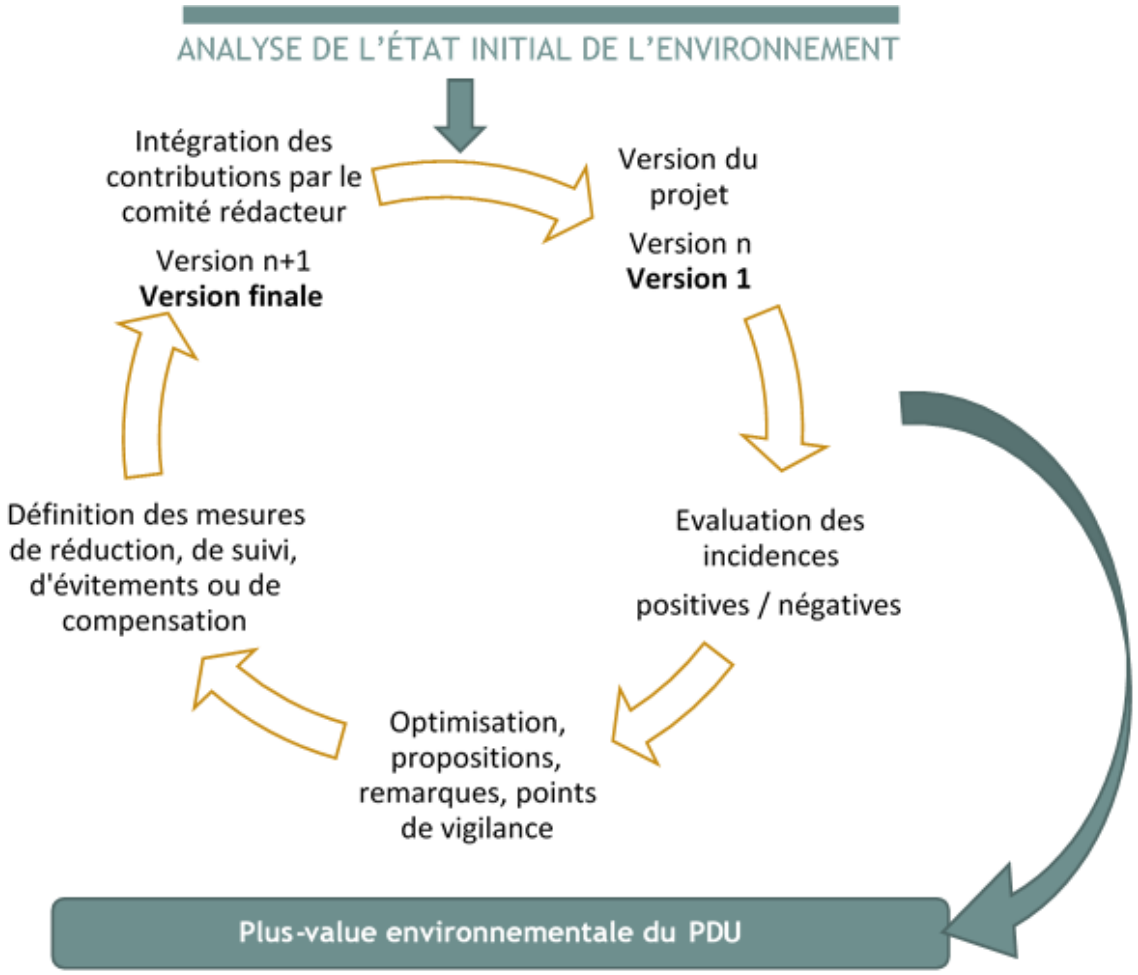
Le PDU dispose également d'indicateurs et de modalités qui permettront l'analyse des résultats de son application, et le suivi de ses effets sur l'environnement afin d'identifier éventuellement, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées.

Méthodologie

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

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

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



Golfe du Morbihan - Vannes agglomération
PIBS II - 30 rue Alfred Kastler - 56006 Vannes cedex
tel: 02 97 68 14 24 - courrier@gmvagglo.bzh

GOLFE DU MORBIHAN
VANNES AGGLOMÉRATION