

Schéma de Cohérence Territoriale
Air Energie Climat



DIAGNOSTIC THÉMATIQUE

Fiche Mobilités

ANNEXE 4.1.7

► SOMMAIRE

ÉLÉMENTS DE MÉTHODE

PARTIE 1 TERRITOIRE & POPULATION *DE FORTS BESOINS DE MOBILITÉ*⁵⁰

- 1.1 Un territoire pluriel
- 1.2 Une population faiblement concentrée
- 1.3 Un territoire dynamique et qui s'étale
- 1.4 Une population hétérogène
- 1.5 Une population motorisée
- 1.6 De forts besoins de déplacer pour accéder aux emplois
- 1.7 L'accès aux services
- 1.8 Une fréquentation touristique qui génère des flux

PARTIE 2 ANALYSE DES DÉPLACEMENTS

- 2.1 De nombreux déplacements dominés par la voiture
- 2.2 D'importants déplacements venus de l'extérieur
- 2.3 Synthèse des déplacements quotidiens

2/47

PARTIE 3 INFRASTRUCTURES & RÉSEAUX DE TRANSPORT

- 3.1 Réseau routier, trafic, conditions de circulation et conséquences
- 3.2 Transports collectifs routiers *Réseaux, trafic, tarification, usage & performance*
- 3.3 Transports collectifs ferroviaires
- 3.4 Transports collectifs maritimes
- 2.6 Modes actifs

PARTIE 4 LE REGARD DES ÉLUS ET DES HABITANTS

À RETENIR SYNTHÈSE AFOM & ENJEUX

► ÉLÉMENTS DE MÉTHODE

La fiche thématique de diagnostic « MOBILITES » a été élaborée à partir de :

DU DIAGNOSTIC DU PLAN DE MOBILITE réalisé par EGIS Conseil en mars 2024 dans le cadre de la révision du PDU et de l'élaboration du Plan de mobilité.

LA MOBILISATION DE RESSOURCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Documents d'orientation existants,
- Données socio-économiques (INSEE),
- Données issues de l'Enquête Mobilités EMC² réalisée en 2023,
- Données issues du modèle de déplacements Entropy de GMVA
- Rapport d'activité de l'Exploitant Kicéo,

DES ENTRETIENS

> L'exécutif communautaire de GMVA et notamment

- **David Robo** Président de Golfe du Morbihan - Vannes agglomération
- **Denis Bertholom** Vice-président en charge des mobilités, des déplacements et des infrastructures de transport

> D'une vingtaine d'entretiens menés auprès de différents acteurs du territoire (associations, monde universitaire et économique, services communautaires et partenaires institutionnels, ...)

> Des partenaires institutionnels de GMVA

- Services de l'Etat (Préfecture et DDT du Morbihan)
- Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan

> Des représentants du Conseil de développement de GMVA

DES TEMPS DE CONSULTATION ET CONCERTATION AVEC ...

> Une enquête à destination des élus des 34 communes de GMVA réalisée entre décembre 2023 et janvier 2024 et qui a permis d'obtenir 500 réponses.

> Une enquête à destination des habitants, usagers et visiteurs du territoire réalisée entre février et mars 2024 et qui a permis d'obtenir 2 422 réponses.

> Un atelier thématique « Mobilités », commun à la révision du SCoT-AEC et à la révision du PDU, organisé en février 2023 et qui a réuni des acteurs en charge du développement économique sur le territoire.

> Un atelier de travail avec le Comité des Partenaires le 19 mars 2024 et un second le 20 juin 2024.

> Une série de six ateliers territoriaux organisés en février 2023 et qui a permis d'échanger avec les élus sur les enjeux du territoire.

> Une série de sept rencontres dans l'espace public avec les habitants organisés dans différents lieux du territoire en février 2023.

3/47

PARTIE 1 **POPULATION & ORGANISATION TERRITORIALE**

1.1 UN TERRITOIRE PLURIEL

Le territoire de la Communauté d'Agglomération du Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération (GMVA) se situe sur l'arc Sud Breton (Quimper, Lorient, Vannes) à environ 100 km de Rennes et Nantes, et 50 km de Lorient et St Nazaire.

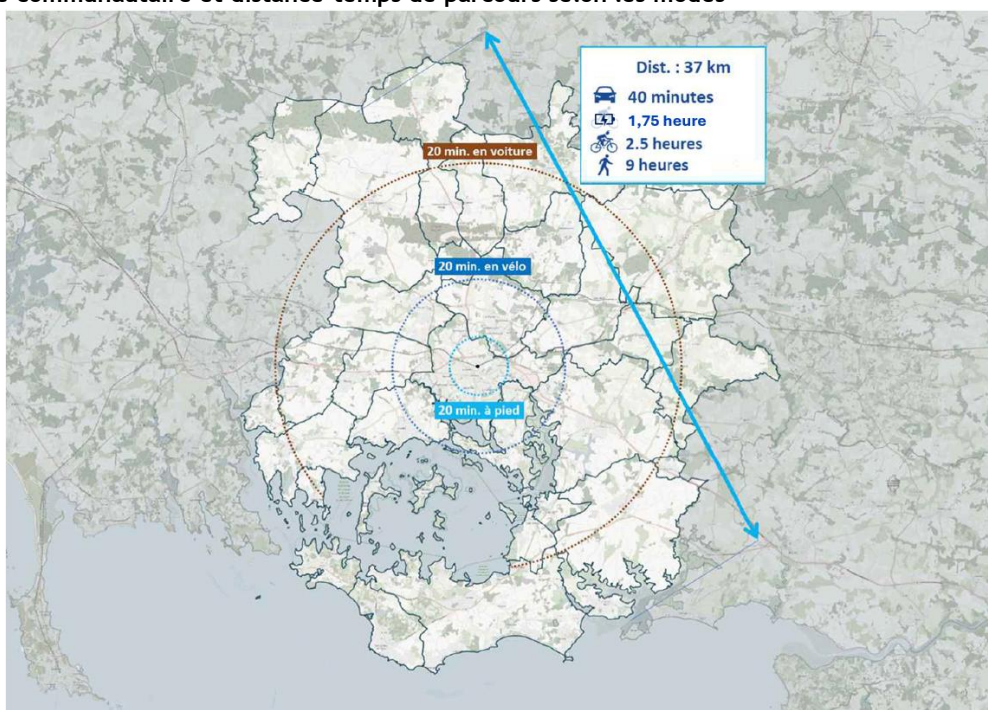
Le territoire regroupe 34 communes, sur un territoire d'environ 40 km de côté.

Populations communales de la Région Bretagne



4/47

Territoire communautaire et distance-temps de parcours selon les modes



Source : Diagnostic PDU et Plan de Mobilité, EGIS, 2024

Le territoire de GMVA dispose d'une topographie en plateau avec :

- Une altimétrie basse (environ 5 mètres) en bord de mer autour du golfe du Morbihan, ainsi que sur les îles
- Une altimétrie plus élevée (environ 100 mètres) au nord du territoire, sur le plateau des Landes de Lanvaux

Si la première topographie est favorable aux modes actifs de mobilité, on notera toutefois la coupure générée par les infrastructures lourdes de transport (en particulier RN165), qui sépare la façade maritime des terres intérieures.

Altimétrie du territoire de GMVA



Source : Diagnostic PDU et Plan de Mobilité, EGIS, 2024

5/47

1.2 UNE POPULATION FAIBLEMENT CONCENTRÉE UN CŒUR D'AGGLOMÉRATION ET DES POLARITÉS SECONDAIRES

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

Une faible concentration de la population

Avec 54 000 habitants en 2020, la commune de Vannes accueille près d'un tiers des habitants de GMVA.

L'Unité Urbaine de Vannes (composée de Vannes, Plescop, Saint-Avé et Séné) regroupe quant à elle 81 000 habitants, soit près de 46% des habitants.

Comparés à d'autres agglomérations, ces ratios sont plutôt faibles et traduisent une concentration plutôt réduite de la population. À titre de comparaison, à Lorient, l'Unité Urbaine représente près de 60% de la population de la Communauté d'Agglomération ; à La Rochelle, la ville-centre regroupe près de 50% et son unité urbaine près de 80% des habitants.

Part de la population dans la ville-centre et dans l'unité urbaine Comparaison

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

Source : Diagnostic PDU et Plan de Mobilité, EGIS, 2024

174 000

habitants
(2020)

54 000

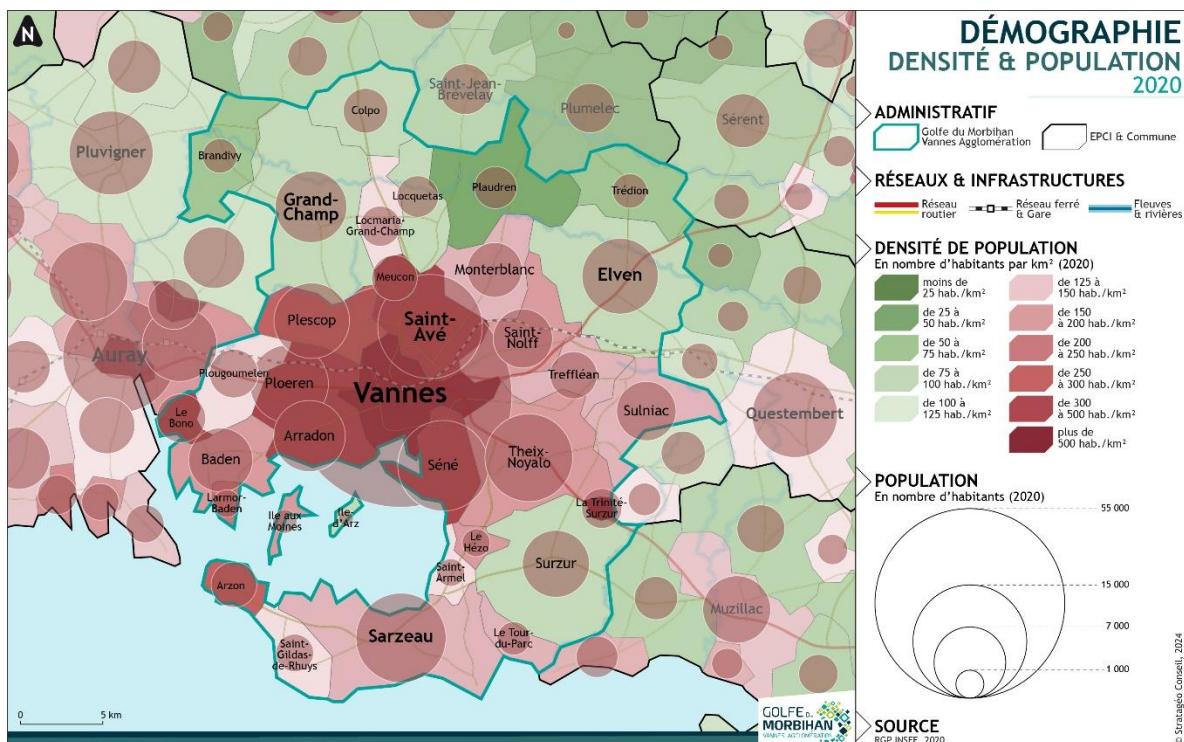
habitants à Vannes
(2020)

Soit **33%** de la population

81 000

habitants à Vannes
(2020)

Soit **46%** de la population
de Golfe du Morbihan Vannes
Agglomération



Cette faible concentration de la population dans le cœur d'agglomération se traduit par une répartition sur l'ensemble du territoire qui se mesure avec :

- Une densité moyenne de 130 habitants par km² en dehors des quatre communes de l'unité urbaine,
- La présence, en dehors des quatre communes de l'unité urbaine, de six communes de plus de 5 000 habitants (Arradon, Elven, Grand-Champ, Ploeren, Sarzeau et Theix-Noyal), complétées par onze communes de plus de 2 000 habitants.

De manière plus fine, la densité moyenne des espaces habités sur GMVA est de 24 habitants par carreau de 200 m, avec des disparités locales assez importantes, ainsi :

- 5% du territoire dispose d'une densité supérieure à 100 habitants par carreau de 200 m et accueille 39% de la population,
- 76% du territoire est composé de carreau de 200*200 mètres avec une densité de moins de 25 habitants, où résident 22% de la population.

Couverture territoriale & Répartition de la population selon la densité des carreaux de 200*200 mètres

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

130

habitants par km² en dehors de l'unité urbaine de Vannes (2020)

6

communes de plus de 5 000 habitants en dehors de l'unité urbaine de Vannes (2020)

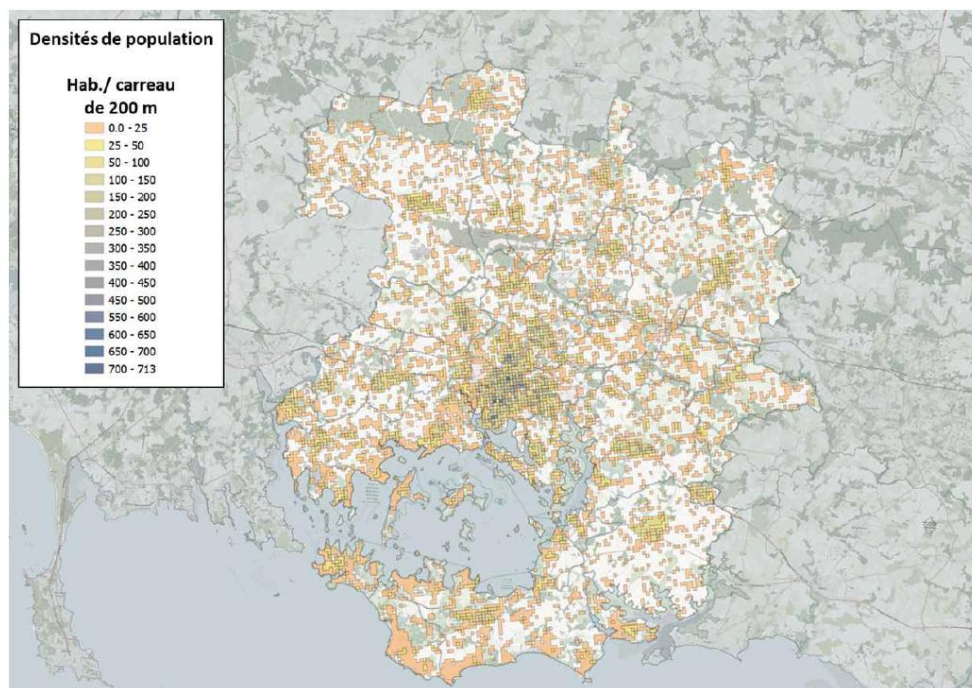
17

communes de plus de 2 000 habitants en dehors de l'unité urbaine de Vannes (2020)

Espaces habités

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

Densité des espaces habités, 2019 (Carroyage INSEE 200 m)



Source : INSEE, 2019

A RETENIR Malgré un cœur d'agglomération dense, une population faiblement concentrée qui implique de forts besoins de se déplacer pour accéder aux fonctions économiques et de services qui sont quant à elles concentrées dans le cœur d'agglomération (cf. [Partie 1.6](#)).

7/47

1.3 UN TERRITOIRE DYNAMIQUE ET QUI S'ÉTALE

La plus forte croissance démographique de Bretagne

Le territoire de GMVA se distingue également par sa très forte dynamique démographique qui en fait **le territoire de Bretagne avec la plus forte augmentation proportionnelle de population** au cours des 60 dernières années, ayant même dépassé Rennes Métropole depuis les années 90. Le territoire a ainsi gagné +100 000 habitants depuis 1962 (soit +142% d'habitants), +39 000 habitants depuis 1999 (+29%, contre +24% pour Rennes Métropole) et +17 000 habitants depuis 2010 (+11%).

+100 000
habitants (1962-2020)

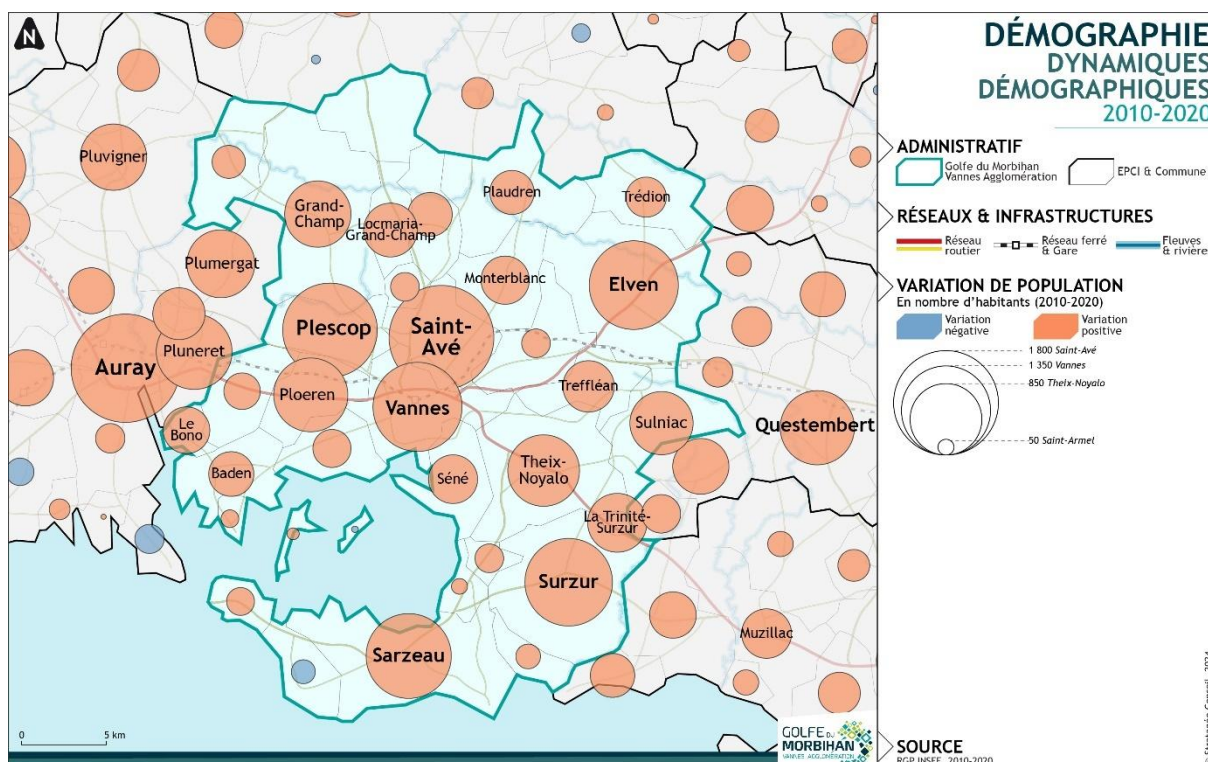
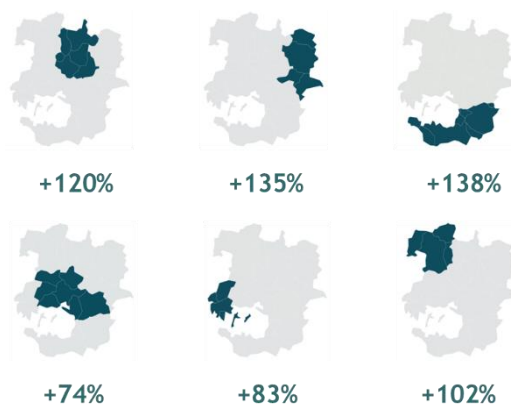
Un important phénomène de périurbanisation

Si cette croissance démographique concerne toutes les communes, elle a eu tendance à s'étaler sur le territoire au fil des années. Ainsi, le poids démographique des quatre communes de l'unité urbaine de Vannes (Vannes, Séné, Saint-Avé, Plescop) dans la population totale du territoire, est passé de 56% en 1968 à 47% aujourd'hui. La population de Vannes a ainsi augmenté de +34% depuis 1975 alors qu'elle gagnait +136% dans le reste du territoire.

+39 000
habitants (1999-2020)

Evolution de la population depuis 1975 Comparaison par secteur

Source : INSEE, 1975-2020



Les dynamiques démographiques récentes confirment la tendance à une croissance plus rapide en dehors du cœur d'agglomération.

A RETENIR Les dynamiques démographiques des dernières décennies, et qui se poursuivent aujourd'hui, alimentent la déconcentration de la population et les besoins de se déplacer.

1.4 UNE POPULATION HÉTÉROGÈNE En lien avec la Fiche Thématique « Démographie »

Au-delà de la répartition territoriale de la population (cf. **Parties 1.2 & 1.3**) et des fonctions d'emplois et des services qui déterminent les besoins de déplacements sur un territoire, la capacité de la population à se déplacer, au regard de ses spécificités socio-démographiques, est également un paramètre majeur pour analyser les enjeux de mobilités sur un territoire.

Les grands marqueurs socio-démographiques

La population du territoire se caractérise :

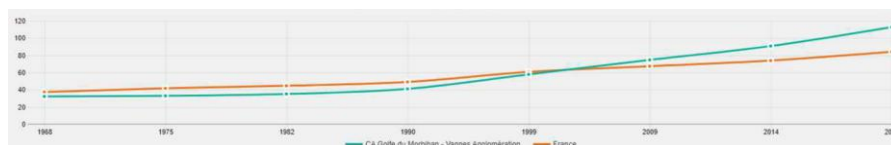
- **en termes de structure par âge.** La population du territoire est considérée comme âgée avec un faible indice de jeunesse. Le territoire compte en effet 71 habitants de moins de 20 ans pour 100 habitants de plus de 60 ans (contre 91 en France ou 82 en Bretagne). Environ un quart de la population a moins de 25 ans. La moitié se situe entre 25 et 64 ans et un quart de la population est âgée de 65 ans ou plus. Cette répartition globale masque d'importantes spécificités avec un indice de jeunesse (ratio entre le nombre de moins de 20 ans et celui de plus de 60 ans)

71 habitants de 60 ans ou plus pour 100 habitants de moins de 20 ans (2020)

22,3% habitants de moins de 20 ans (2020)

variant de 0,11 à 2,38. Le vieillissement de la population tend aussi à se renforcer et il a dépassé la moyenne nationale depuis 2000.

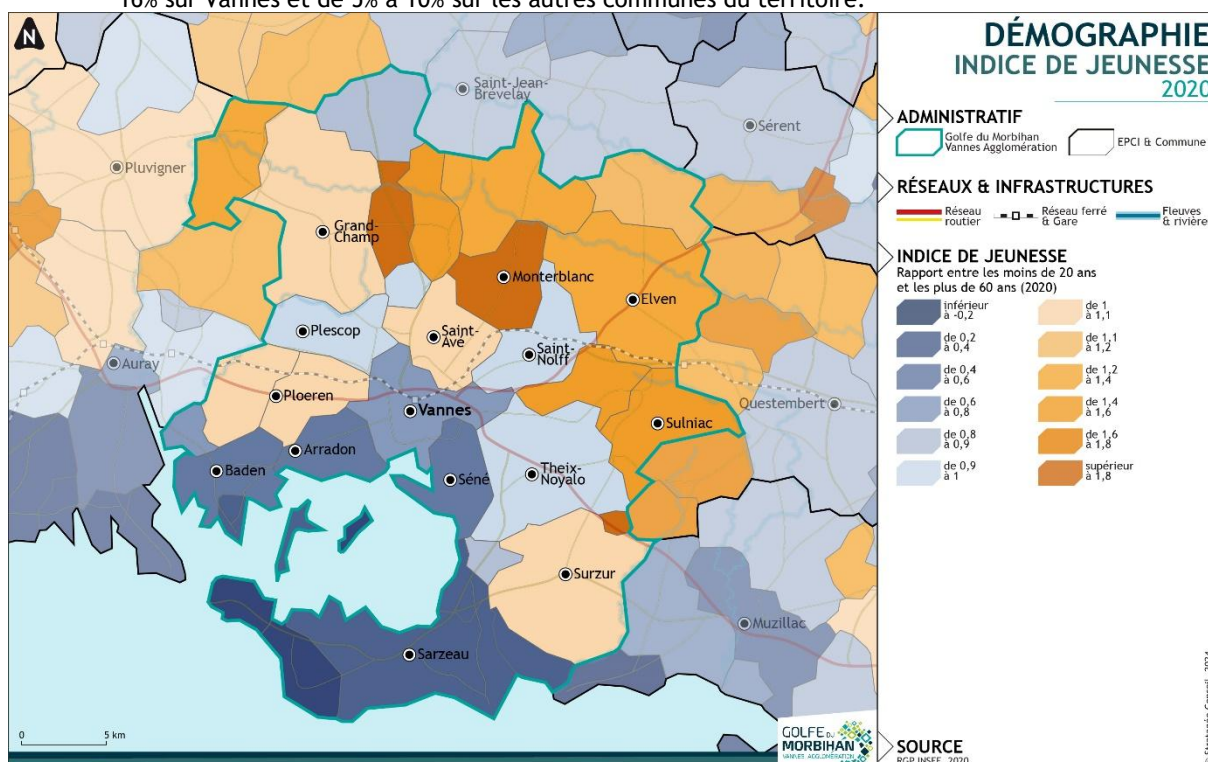
Evolution comparée de l'indice de vieillissement depuis 1968

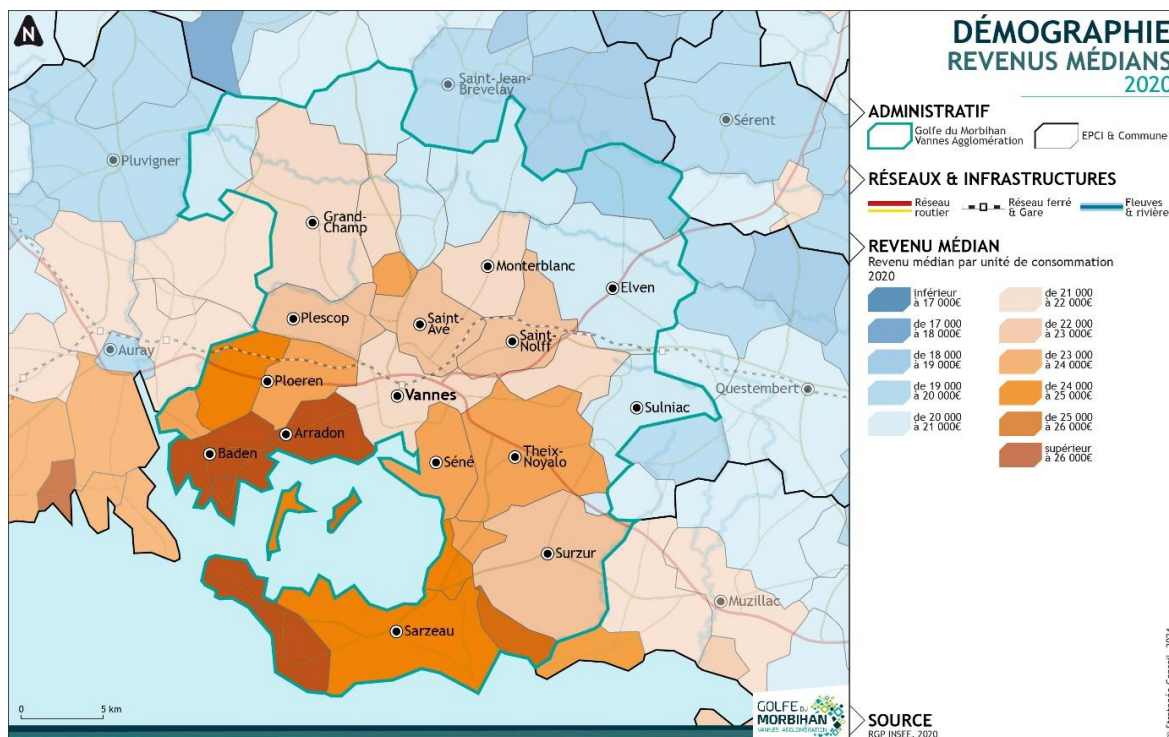


Source : INSEE, 1968-2020

- **en termes de structure sociale.** Une population relativement aisée avec un niveau de revenu disponible médian par unité de consommation de 23 350 € contre 21 830€ dans le Morbihan et 21 990€ en Bretagne.

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



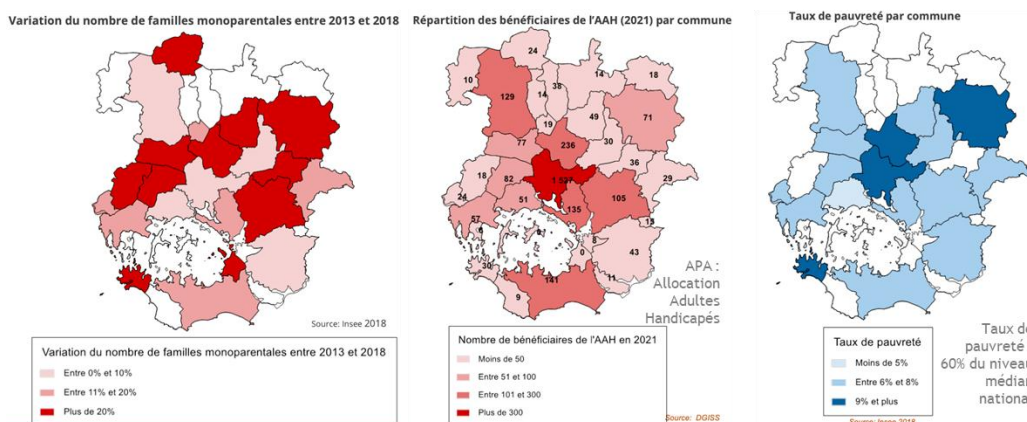


Des spécificités socio-démographiques marquées

De manière schématique, et du fait notamment des coûts du foncier et de l'immobilier parmi les plus élevés de Bretagne (notamment sur le littoral), le territoire de GMVA est marqué par :

- Une concentration **au nord du territoire**, sur le secteur des Landes de Lanvaux, d'une population plus jeune et plus active disposant d'un niveau de revenus moyens inférieurs à ceux observés sur le littoral
- Une concentration **au sud du territoire**, dans les communes littorales, d'une population plus âgée disposant d'un haut niveau de revenus.
- Le **cœur d'agglomération** dispose d'une population aux profils socio-démographiques plus équilibrés. Si on y retrouve une proportion importante de ménages âgés et aisés, le cœur d'agglomération concentre également d'autres profils d'habitants du fait de la présence de fonctions de services (formation supérieure) et de conditions de logements captives pour les jeunes ménages et les ménages aux revenus plus modestes. Les quatre communes de l'unité urbaine de Vannes concentrent par exemple 77% des logements de moins de deux pièces et 70% du parc social du territoire (avec notamment les deux quartiers politique de la ville (Kercado et Ménimur) de GMVA situés à Vannes.

Cette approche schématique ne doit pas masquer une hétérogénéité de situation avec des problématiques de précarité ou de vulnérabilité également présente sur les communes littorales.



A RETENIR Une population hétérogène qui souligne d'une part des besoins de se déplacer différents (en fonction de la part de population active) et d'autre part des capacités à se déplacer différentes au regard d'un vieillissement de la population plus marqué sur le littoral avec des enjeux actuels, renforcé demain, de perte d'autonomie.

1.5 UNE POPULATION MOTORISÉE

Une motorisation des ménages qui reflète l'organisation territoriale du territoire et la structure socio-démographique de la population

Au croisement de l'organisation du territoire en termes de population (cf. *Partie 1.2*) et d'emplois et de services (cf. *Partie 1.6* et *Partie 1.7*), des spécificités socio-démographiques et du maillage en offres de mobilités (cf. *Partie 3*), s'explique la motorisation des ménages du territoire.

Sur GMVA, 49,5% des ménages disposent d'une voiture et 39,5% disposent au moins de deux voitures (contre 34,1% à Lorient Agglomération).

A partir de statistiques départementales, il est possible d'estimer la motorisation moyenne des ménages du territoire à 1,34 véhicule par ménage.

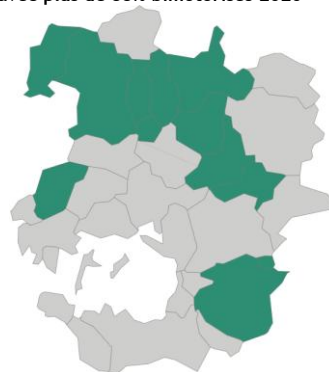
De fortes différences territoriales s'observent également. Seule la commune de Vannes et les deux îles ont un taux de bimotorisation (au moins deux véhicules) inférieure à 25%. En excluant la commune de Vannes, le taux atteint d'ailleurs 48,9%. Il dépasse 55% dans 12 communes du territoire (en vert sur la carte ci-contre).

49,5% de ménages disposant d'une voiture (2020)

39,5% de ménages disposant d'au moins deux voitures (2020)

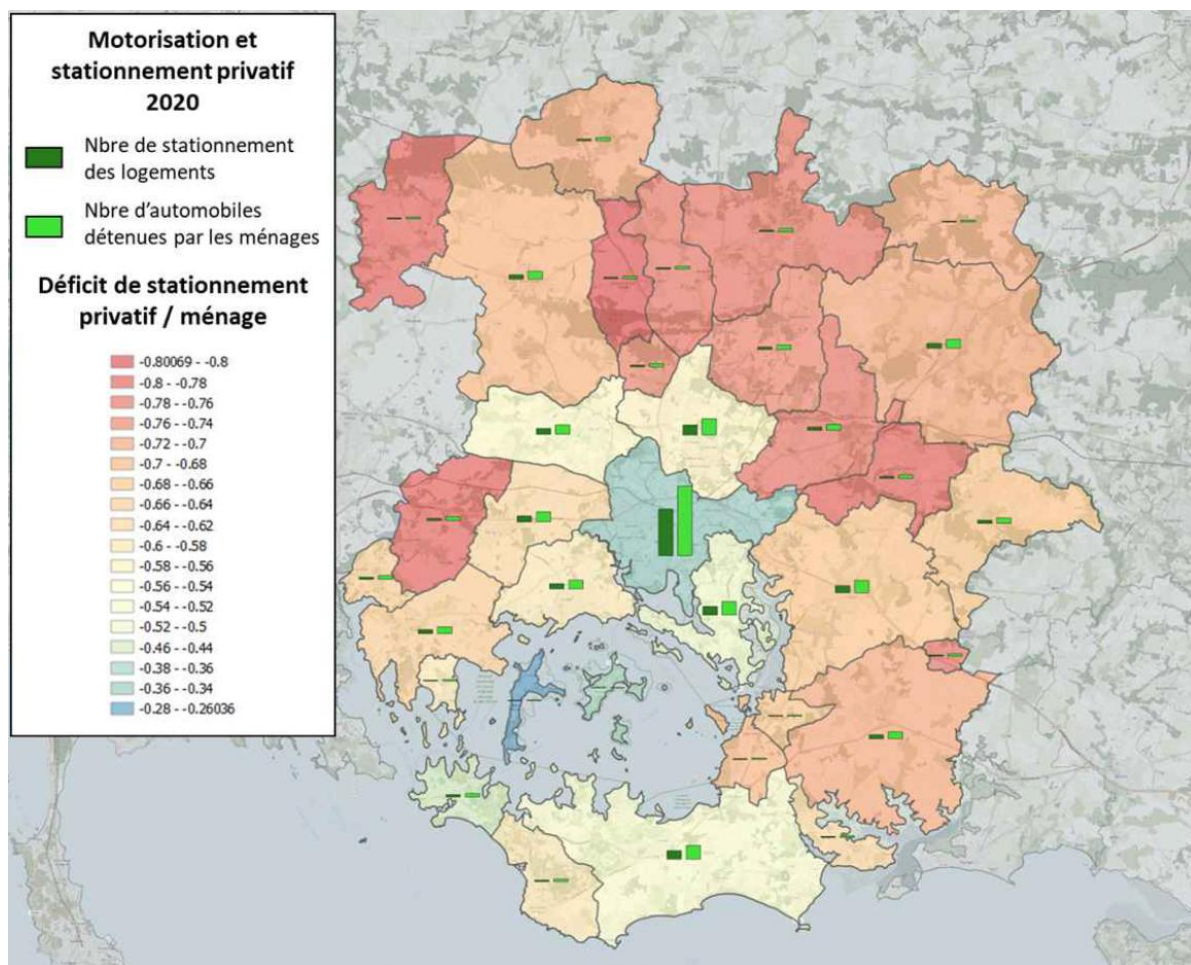
1,34 véhicule par ménage (2020)

Commune avec plus de 55% bimotorisés 2020



Source : INSEE, 2020

Motorisation des ménages et stationnement privatif des logements



Source : Diagnostic PDU et Plan de Mobilité, EGIS, 2024

A RETENIR Un très fort taux de motorisation, notamment sur les franges nord du territoire, qui souligne les caractéristiques d'un territoire résidentiel périurbain avec de forts besoins de se déplacer pour accéder aux emplois et aux services.

1.6 DE FORTS BESOINS DE DÉPLACER POUR ACCÉDER AUX EMPLOIS

Une forte concentration d'emplois qui se renforce ...

Sur les 75 000 emplois que compte le territoire en 2020, la ville de Vannes en concentre près de 43 000, soit 57,3% des emplois du territoire communautaire. Avec les 13 communes de Saint-Avé, Theix-Noyal, Séné, Sarzeau, Ploeren, Elven, Plescop, Grand-Champ, Arradon Saint-Nolff, Arzon et Baden, qui disposent chacune d'au moins 1 000 emplois, elles forment le maillage en pôle d'emplois, et concentrent 92% des emplois du territoire.

Depuis 2010, 24 des 34 communes de GMVA ont gagné des emplois depuis 2010. Seules les communes rurales de Colpo, Brandivy et Monterblanc, au nord du territoire, ont enregistré les pertes d'emplois les plus significatives. Avec 4 000 emplois gagnés entre 2010 et 2020, les cinq communes de Vannes, Saint-Avé, Theix-Noyal, Plescop et Saint-Nolff enregistrent à elles-seules 61% de la création d'emplois du territoire.

... et s'étend au cœur d'agglomération

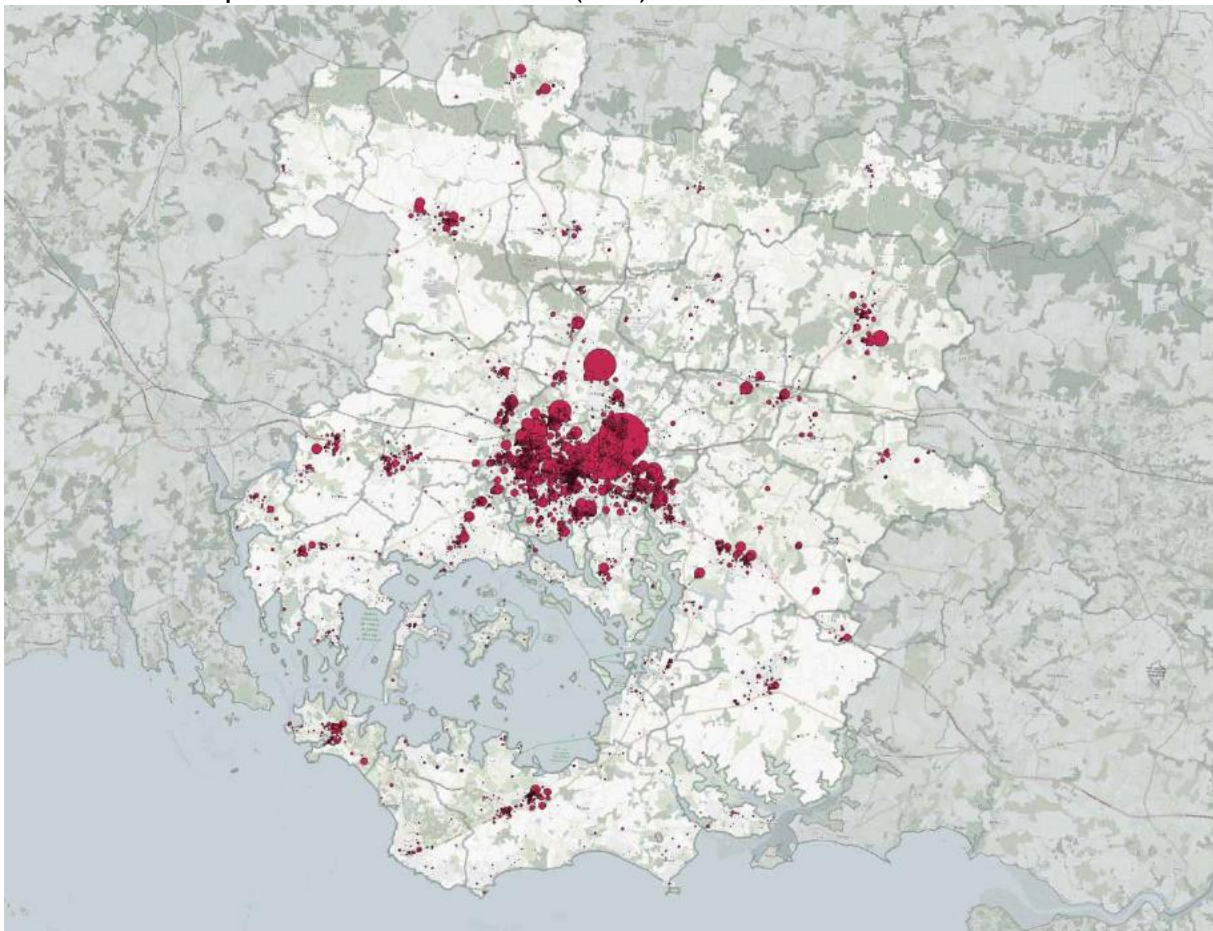
Si Vannes a gagné près de 2 500 emplois depuis 2010, les autres communes réunies observent une croissance proportionnelle en termes d'emplois plus forte (+6% contre +14%). Les communes périphériques de Vannes (à l'exception de Séné) ont ainsi toutes enregistré une croissance significative de leur nombre d'emplois : Saint-Avé (+950), Plescop (+670), Theix-Noyal (+580) ou Saint-Nolff (+370).

57,3% des emplois sur la ville de Vannes (2020)

92% des emplois sur les 13 principaux pôles d'emplois du territoire (2020)

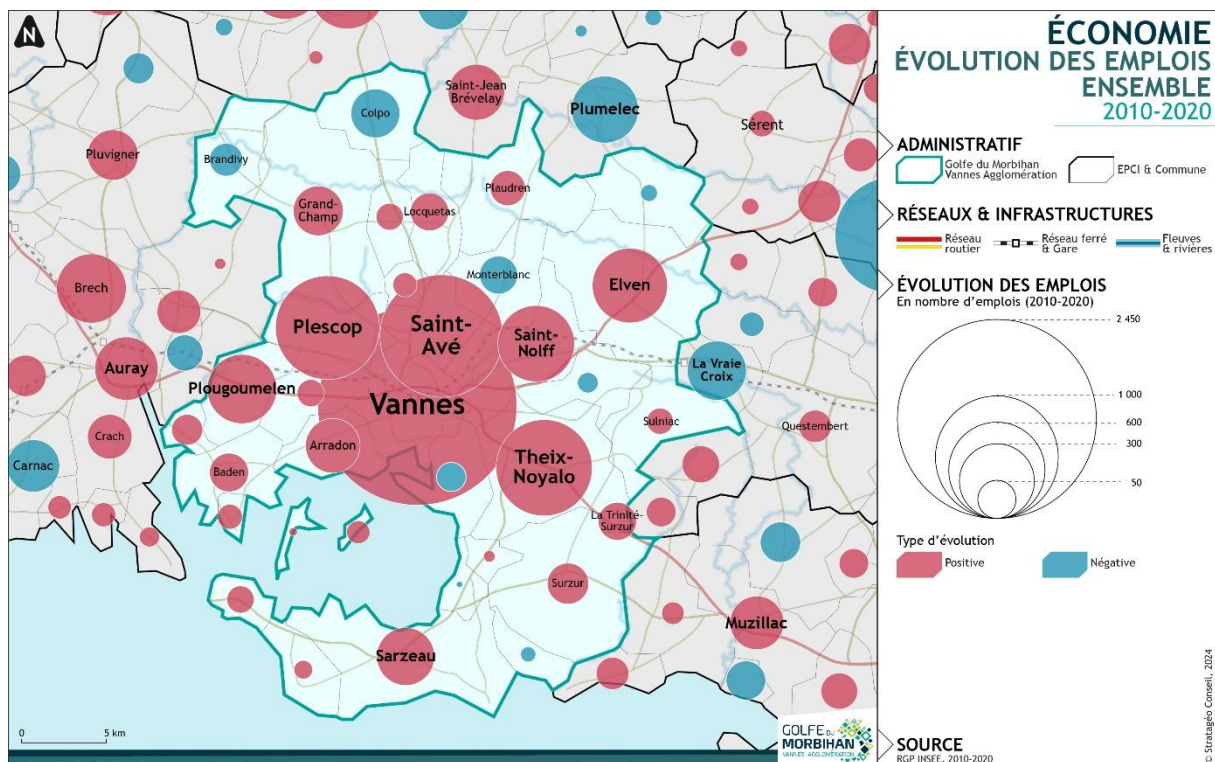
61% de la croissance des emplois entre 2010 et 2020 concentrée sur cinq communes (Vannes, Saint-Avé, Theix-Noyal, Plescop et Saint-Nolff)

Localisation des emplois sur le territoire de GMVA (2020)



Source : INSEE SIRENE, Traitement EGIS, 2020

12/47



La dissociation des fonctions économiques résidentielles ...

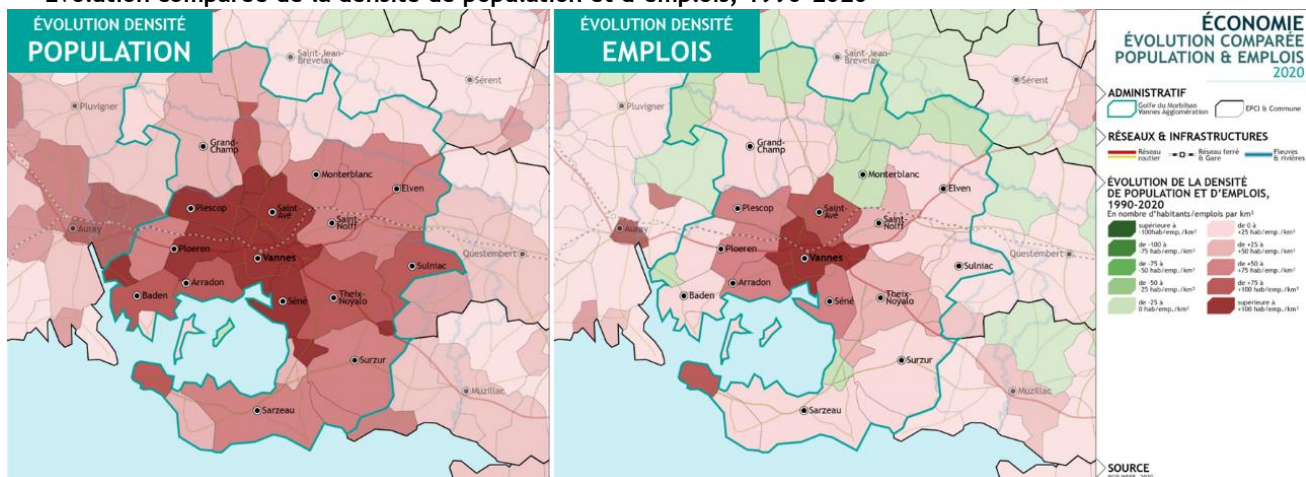
La concentration territoriale des emplois et son renforcement ont en parallèle été marqués d'une dissociation avec les lieux d'habitation, suivant les logiques de la périurbanisation.

Ainsi, alors que le poids des quatre communes de l'unité urbaine de Vannes (Vannes, Séné, Saint-Avé, Plescop) dans la population totale du territoire est passé de 56% en 1968 à 47% aujourd'hui ; leur poids en termes d'emplois est dans le même temps passé de 64% à 71%. La comparaison de l'évolution de la population et des emplois sur les trente dernières années montre ainsi un étalement généralisé de la croissance démographique alors que celle des emplois a eu tendance à se concentrer fortement.

47% de la population pour
71% des emplois du territoire des quatre communes de l'unité urbaine de Vannes (Vannes, Séné, Saint-Avé, Plescop)

13/47

Evolution comparée de la densité de population et d'emplois, 1990-2020



... et une hausse continue des besoins de se déplacer

L'éloignement des lieux de résidence et des lieux d'emplois s'est traduit par une hausse irrémédiable des besoins de se déplacer sur le territoire, notamment pour accéder à l'emploi. La part des actifs ne travaillant pas dans leur commune de résidence concerne aujourd'hui 65% des actifs du territoire contre, à titre de comparaison, 60% à Rennes Métropole. Cette proportion a par ailleurs augmenté de +10 points depuis 1999 où elle n'était que de 55%.

65% des actifs du territoire ne travaillent pas dans leur commune de résidence (2020)
contre **55%** en 1999

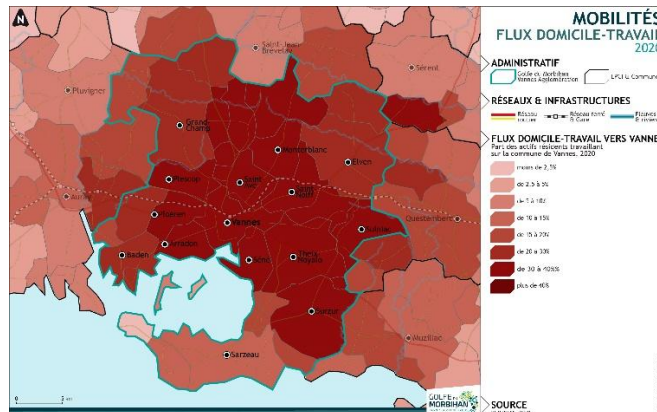
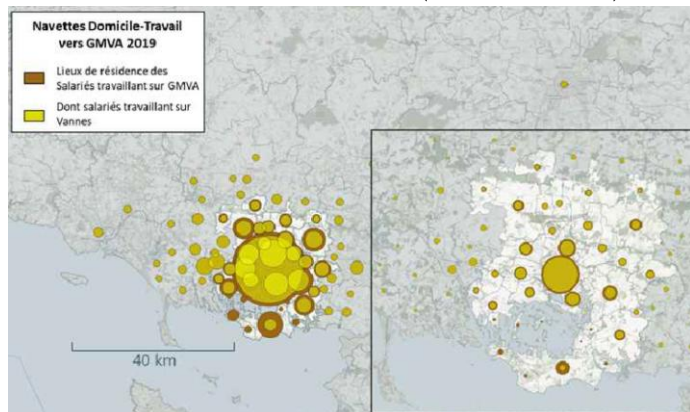
Des flux concentrés sur Vannes, y compris depuis l'extérieur de GMVA

Cette hausse des flux domicile-travail traduit en premier lieu la polarisation de Vannes et du cœur d'agglomération sur le territoire mais également au-delà.

Sur les 43 000 emplois de Vannes, seuls 30% sont occupés par des Vannetais et 30 000 (environ 70%) le sont par des actifs qui n'y résident pas, dont 18 000 sur une autre commune de GMVA et 12 000 en dehors du territoire communautaire. Au total, plus de 25 communes du territoire de GMVA ont au moins 35% de leurs actifs qui travaillent dans la ville de Vannes.

Sur les 51 000 emplois de l'unité urbaine de Vannes, 29 250 sont occupés par des actifs qui n'y résident pas, dont 14 600 hors du territoire de GMVA.

Navettes domicile-travail vers GMVA (données INSEE flux >100)

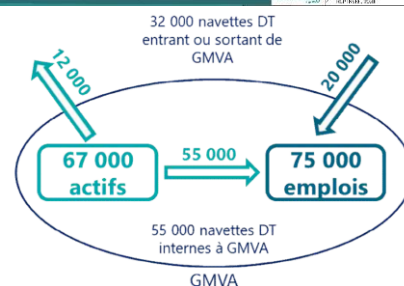


Un territoire qui rayonne au-delà de ses limites

Sur les 75 000 emplois de GMVA, si 75% sont occupés par des résidents du territoire, environ 25% (environ 20 000 emplois) sont occupés par des habitants extérieurs soulignant un fort rayonnement dans le sud Bretagne.

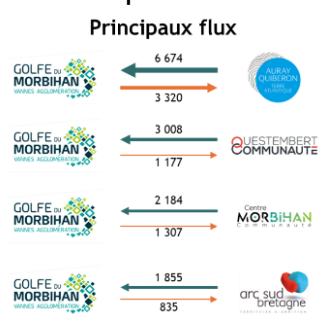
Inversement sur les 67 000 actifs, si 55 000 actifs qui résident sur le territoire y travaillent, 12 000 autres actifs habitant le territoire occupent un emploi situé en dehors du périmètre de GMVA.

Les échanges les plus importants s'effectuent avec la CC Auray Quiberon Terre Atlantique, la CC Questembert Communauté, la CC Centre Morbihan Communauté et la CC Arc Sud Bretagne.



14/47

Flux domicile-travail de GMVA avec ses territoires limitrophes Flux entrant à droite & Flux sortant à gauche



Source : INSEE Fichier détail mobilités, 2020

Des flux domicile travail dominés par la voiture

Ces importants flux domicile-travail soulignent l'importance des déplacements sur le territoire pour des motifs professionnels.

En cohérence avec le fort taux de motorisation des ménages (cf. *Partie 1.5*) et au regard de l'offre de transport collectif existante (cf. *Partie 3.2*), 82,1% des trajets domicile-travail sont réalisés en voiture (contre en moyenne 70% en France). Inversement, 4,2% des actifs vont aujourd'hui travailler en utilisant les transports collectifs contre 6,0% à Lorient Agglomération et 18,3% à Rennes Métropole.

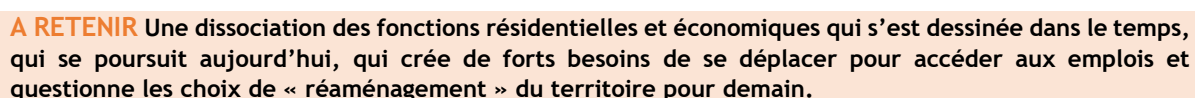
82,1%

trajets domicile-travail sont réalisés en voiture (2020)

4,2%

des actifs du territoire vont

travailler en transport
collectif (2020)
18,3% à Rennes Métropole



15/47

A l'échelle communale, l'offre en termes d'équipements et services confirme le rôle majeur de la ville de Vannes appuyée des communes du Cœur d'agglomération (Saint-Avé, Séné, Theix-Noyal, Arradon, Plescop et Ploeren). La densité élevée sur le secteur de la Presqu'île de Rhuys apparaît portée par Sarzeau et Arzon. Tandis qu'Elven et Grand-Champ ressortent dans le secteur des Landes de Lanvaux. A noter les influences aux interfaces du territoire en particulier à l'Ouest du Golfe du Morbihan avec le pôle d'Auray, ainsi qu'à l'Est avec Muzillac et Questembert.

Nombre d'équipements et services par commune

Densité d'équipements et services pour 1000 hab. par commune

- Moins de 28 pour 1000 hab.
- De 28 à moins de 35 pour 1000 hab.
- De 35 à moins de 42 pour 1000 hab.
- 42 et plus pour 1000 hab.

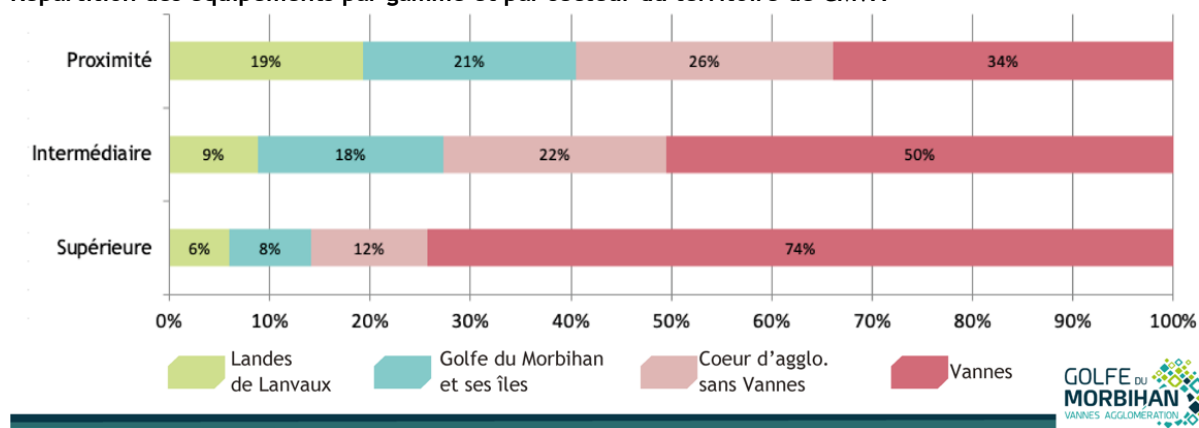
GOLFE DU MORBIHAN
VANNES AGGLOMÉRATION

septembre 2014

Une forte concentration des équipements et services supérieurs sur Vannes qui suscitent de forts besoins de se déplacer

La couverture en équipements et services en fonction des gammes atteste d'un contraste net entre la ville de Vannes et le reste du territoire qui concentre les trois-quarts de la gamme supérieure et la moitié de la gamme intermédiaire. Sur la gamme de proximité, la répartition est plus homogène avec un niveau de densité qui est inférieur sur le secteur des Landes de Lanvaux (en particulier sur le bassin de vie d'Elven par rapport).

Répartition des équipements par gamme et par secteur du territoire de GMVA



A RETENIR Si la répartition des services est plus équilibrée que celle des emplois, les services supérieurs restent concentrés à Vannes et génèrent de nombreux flux. Par ailleurs, les mobilités du quotidien pour accéder aux emplois en cœur d'agglomération conduit à limiter un report de l'offre de services de proximité sur les communes périurbaines à la même intensité que le report démographique.

1.8 UNE FREQUENTATION TOURISTIQUE QUI GÉNÈRE DES FLUX

De par sa bonne accessibilité (desserte TGV), sa proximité avec les métropoles de Rennes ou Nantes, mais surtout de par ses atouts patrimoniaux et son littoral, l'attractivité touristique est un marqueur fort du territoire de GMVA.

GMVA a ainsi accueilli environ 1 500 000 visiteurs au cours de l'année 2022 (soit près de 27% de la fréquentation touristique du Morbihan). Le territoire recense également 9 000 000 de nuitées (marchandes et non marchandes).

Pour soutenir la fréquentation touristique, le territoire s'appuie sur une importante offre de logements et hébergements touristiques :

- 52 hôtels en 2023, principalement concentrés autour du golfe et à Vannes, disposant de 1 847 chambres,
- 40 campings en 2023, principalement concentrés autour du golfe, disposant de 6 077 emplacements,
- 23 142 résidences secondaires en 2020 qui représentent 20,8% des logements du territoire et jusqu'à 75% sur plusieurs communes littorales,
- 3 708 logements en meublés de tourisme en 2023 La forte fréquentation touristique peut conduire ponctuellement et localement la population des communes à doubler, quintupler, voire décupler lors de la période estivale ou lors d'événements majeurs comme la semaine du Golfe. A titre d'exemple, il est estimé que la population d'Arzon passe de 2 300 habitants à l'année à près de 30 000 en été ; celle de Sarzeau de 8 900 à 50 000 ; celle de l'île aux Moines de 630 à 6 000.

Ces pics de fréquentation génèrent des flux supplémentaires du territoire, des problématiques de saturation (notamment sur la Presqu'île de Rhuys) et de stationnement. Ils impliquent la recherche de solutions pour réguler les flux et limiter la perception d'un sur-tourisme qui a eu tendance à se renforcer localement ces dernières années.

L'Office du Tourisme du Morbihan a réalisé une étude en 2022 sur la perception du tourisme dans le Département. Celle-ci met en évidence une adhésion relativement faible de la population de GMVA au développement du tourisme ; en particulier du fait des nuisances générées en matière de circulation considérées par 58% des personnes interrogées.

1 500 000

visiteurs au cours de l'année 2022

9 00 000

de nuitées
(marchandes et non marchandes) (2022)

52 hôtels (2023)

40 campings (2023)

21% de
résidences
secondaires (2020)

82% des
hébergements
marchands du
territoire sur les
communes littorales
(2022)

17/47

A RETENIR Une fréquentation touristique importante qui génère des flux supplémentaires sur le territoire et participe à des épisodes ponctuels de saturation des axes de circulation et des offres de stationnement.

PARTIE 2 ANALYSE DES DÉPLACEMENTS

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

2.1 DE NOMBREUX DÉPLACEMENTS DOMINÉS PAR LA VOITURE

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

D'après l'enquête ménage déplacement (EMC2) réalisée en 2023, les habitants de Golfe du Morbihan Vannes Agglomération réalisent quotidiennement 570 000 déplacements en lien avec le territoire communautaire parmi lesquels 519 000 se font au sein du territoire et 51 000 en entrée-sortie du territoire.

Ce volume total de déplacement traduit une mobilité quotidienne moyenne de 3,66 déplacements par habitant (en baisse par rapport aux 3,98 déplacements observés en 2008). Un déplacement moyen dure 21 minutes et permet de parcourir 9,4 kilomètres.

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

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

- le développement du covoiturage, avec une part modale automobile passager passant de 8% à 11%,
- une forte augmentation de l'usage du vélo, qui passe de 2% à 5%, et dont l'usage est aujourd'hui surreprésenté pour une agglomération de taille comparable
- dans une moindre mesure, un développement (après le ralentissement de la période Covid-19) des transports collectifs (5% à 6%) et de la marche (25% à 26%).

Chaque jour, les habitants du territoire réalisent 5.3 millions de kilomètres dont 3.4 millions de km au volant d'une voiture, moyen de transport privilégié plus la longueur de trajets est importante. Les trajets de plus de 10 km (dont la longueur est trop importante pour les modes actifs) ne représentent que 34% des déplacements, mais sont à l'origine de 77% de la distance kilométrique totale réalisée en automobile. Seuls les trajets inférieurs à 1 kilomètre (qui représentent 21% du nombre de déplacements quotidiens) sont dominés par des déplacements ; au-delà la voiture est systématiquement majoritaire.

570 000

déplacements quotidiens pour la population de Golfe du Morbihan Vannes Agglomération

dont **519 000** au sein du territoire

5,3 millions de kilomètres parcourus chaque jour par les habitants du territoire

3,6 déplacements par jour et par habitant en moyenne

51% des déplacements réalisés au volant d'une voiture

5% des déplacements réalisés en vélo

18/47

2.2 D'IMPORTANTES DÉPLACEMENTS VENUS DE L'EXTÉRIEUR

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

Chaque jour, les habitants des EPCI extérieures réalisent 212 000 déplacements pour venir ou repartir de Golfe du Morbihan Vannes Agglomération.

Ces déplacements sont très majoritairement réalisés en voiture (98%).

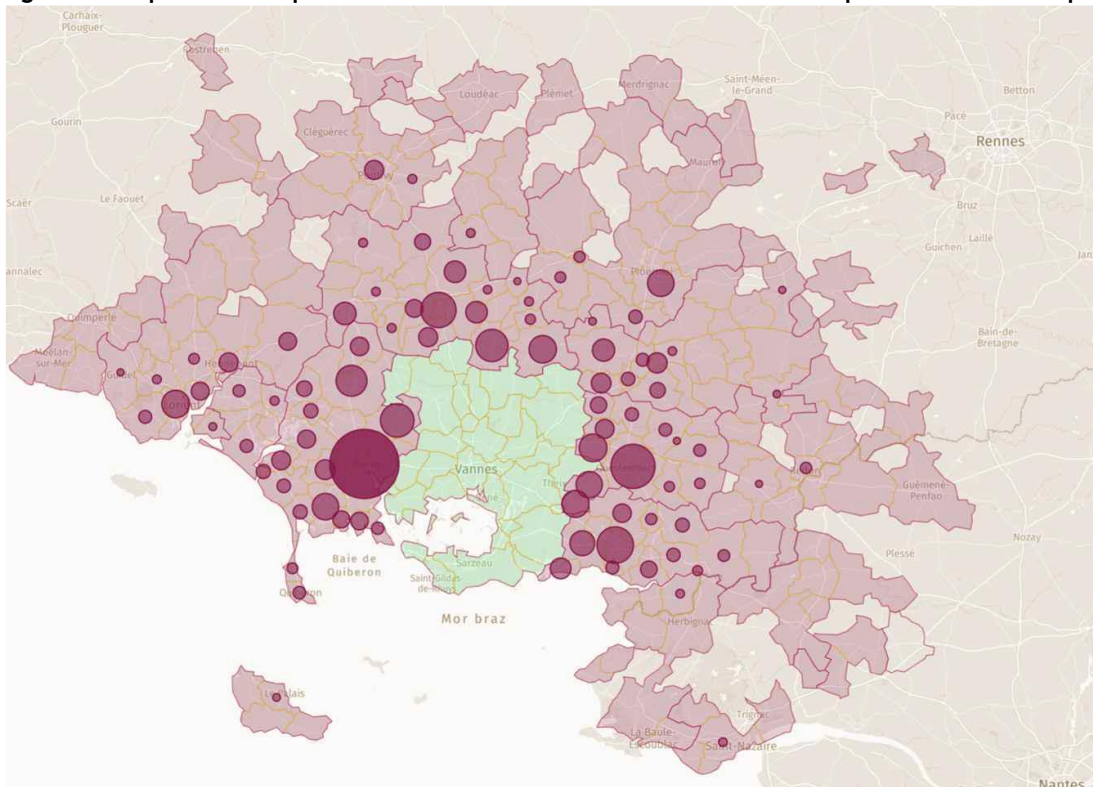
Avec une distance moyenne de 29 km, ces trajets génèrent quotidiennement 5 millions de km automobiles.

212 000

déplacements quotidiens sur le territoire de Golfe du Morbihan Vannes Agglomération réalisés par des habitants qui n'y habitent pas

98% de ces déplacements réalisés en voiture

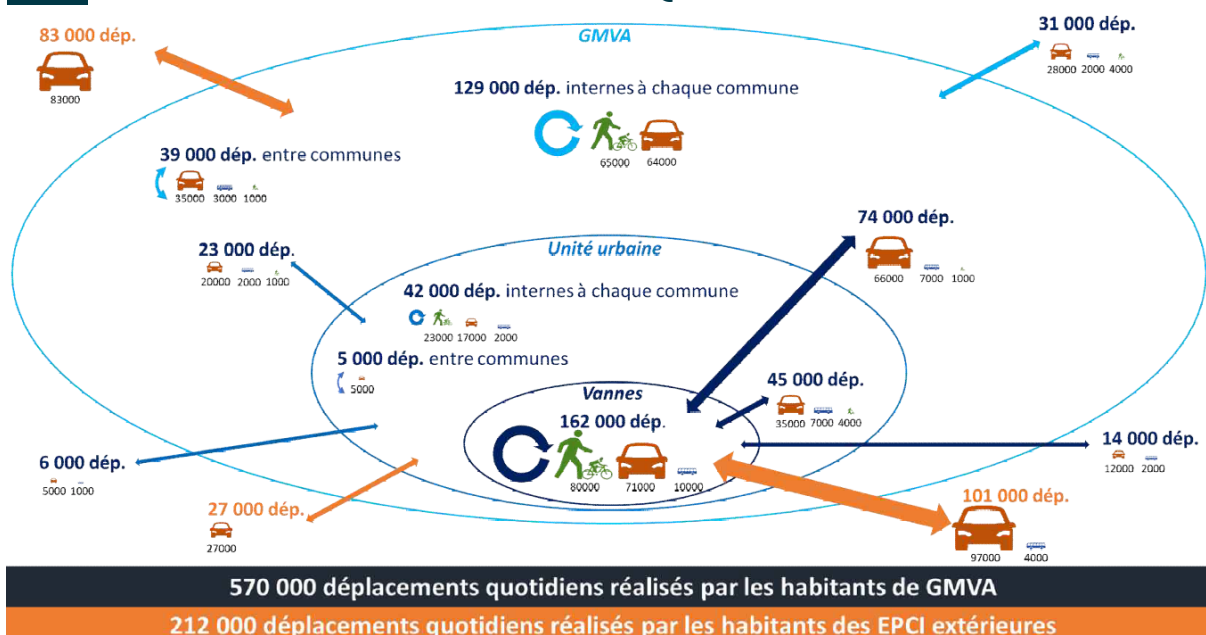
Origine des déplacements quotidiens à destination du territoire de GMVA depuis les EPCI limitrophes



Source : Modèle Entropy, GMVA, 2024

2.3 SYNTHÈSE DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

19/47



Clé de lecture :

En seconde couronne :

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

PARTIE 3 INFRASTRUCTURES & RÉSEAUX DE TRANSPORT

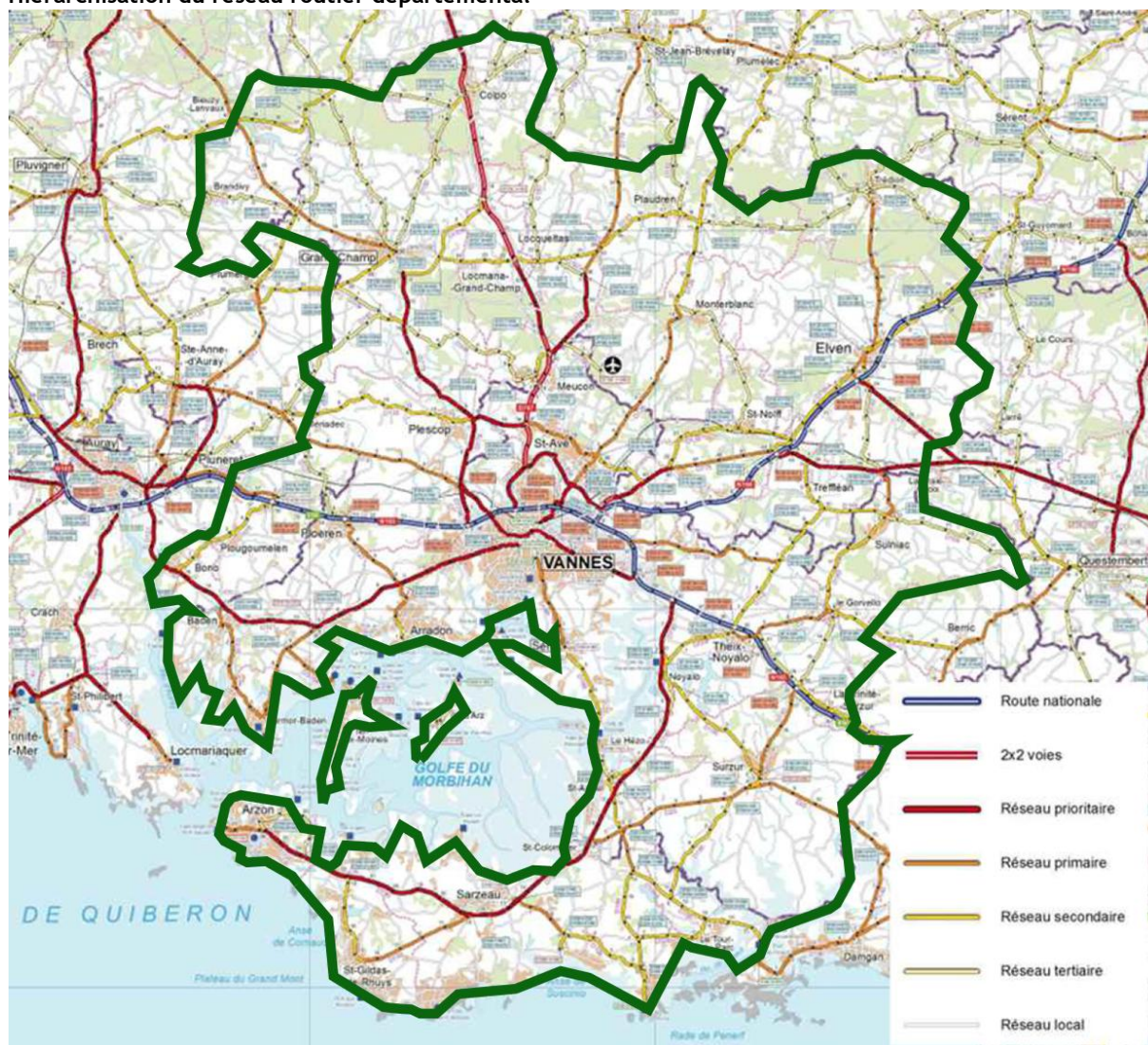
3.1 RÉSEAU ROUTIER, CONDITIONS DE CIRCULATION ET CONSÉQUENCES POUR LE TERRITOIRE

Le réseau routier : principaux axes et projets

Le réseau routier intercommunal est majoritairement constitué du :

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

Hiérarchisation du réseau routier départemental



Source : CD Morbihan, 2018

20/47

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

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

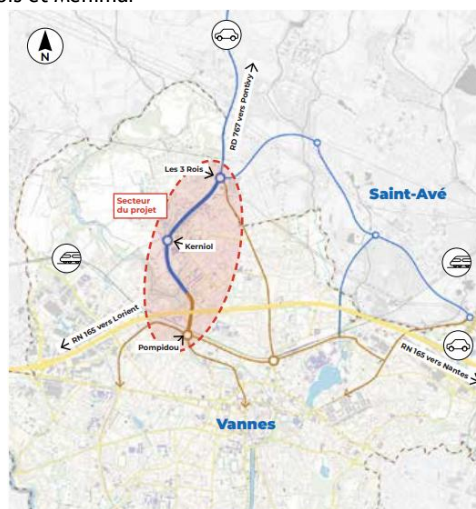
Le territoire est concerné par deux projets de voirie envisagés à court/moyen terme :

- Aménagement de l'échangeur du Liziec, porté par l'État,
- Aménagement de la RD767 entre les 3 Rois et Ménimur, porté par le Département du Morbihan. La RD 767 permet notamment de relier Vannes à Pontivy est fait aujourd'hui l'objet d'une mise en 2x2 voies dans le cadre du programme routier Triskell.

D'autres projets sont au stade de la discussion :

- Projet d'échangeur à Elven
- Contournement de Grand-Champ

Cartographie du projet d'aménagement de la RD767
Entre les 3 Rois et Ménimur



Source : CD Morbihan, 2024

Un important trafic routier

La carte ci-contre présente les volumes de trafics journaliers sur les réseaux nationaux et départementaux.

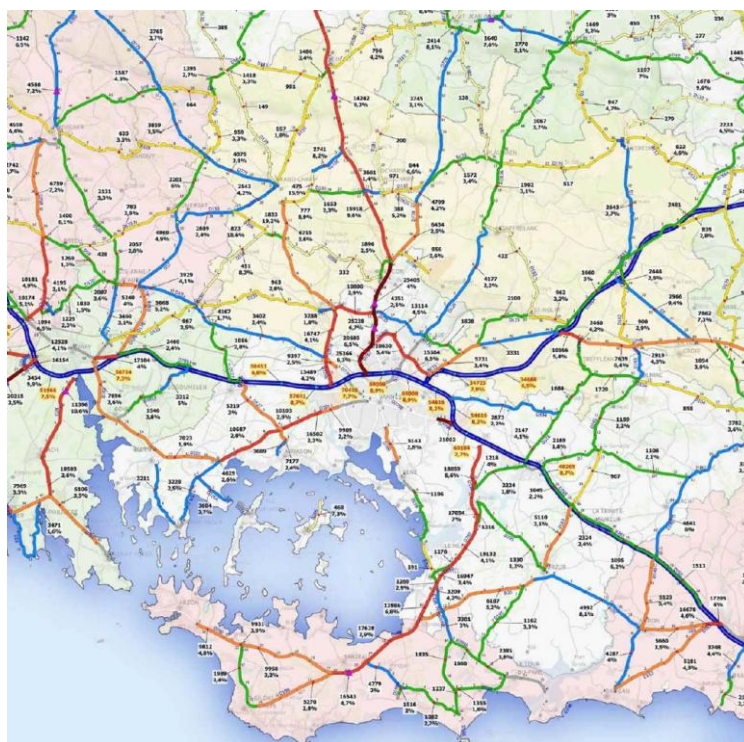
Les niveaux de trafic sont assez cohérents avec la hiérarchie du réseau et avec les besoins de mobilités identifiés (cf. [Partie 1](#)) et les flux qui traversent le territoire.

On relève :

- 50 000 à 70 000 véhicules par jour sur la RN165,
- 35 000 véhicules par jour sur la RN166
- 15 000 à 25 000 véhicules par jour sur le réseau Départemental prioritaire.

Le territoire connaît donc un important trafic routier du fait d'une forte dépendance à la voiture individuelle avec notamment 83% des trajets domicile-travail réalisés en voiture et 62% des déplacements réalisés en voiture (dont 51% en tant que passager).

Trafic routier, 2022



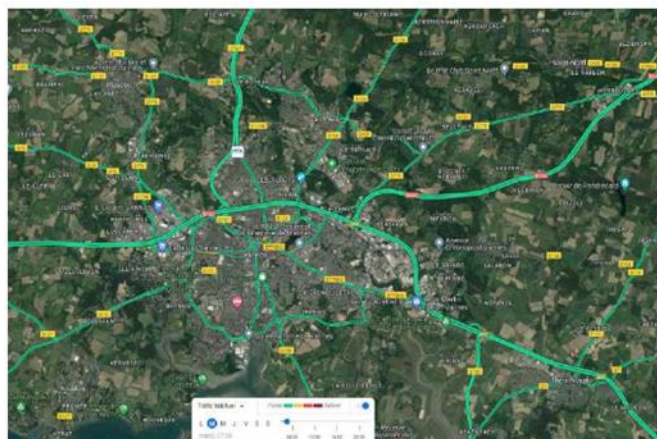
Source : CD Morbihan, 2024

Quelles conséquences pour le territoire ?

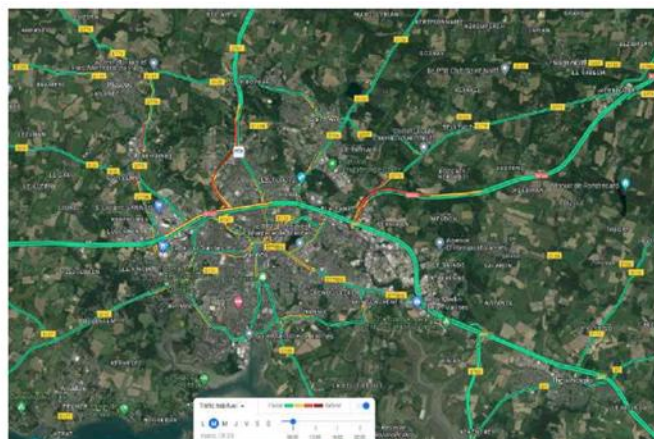
Des conditions de circulation ponctuellement difficiles et qui se dégradent

De par la répartition des fonctions résidentielles et économiques (cf. **Partie 1.6**), le territoire connaît des difficultés de circulation générées par les flux pendulaires aux abords de la RN165 :

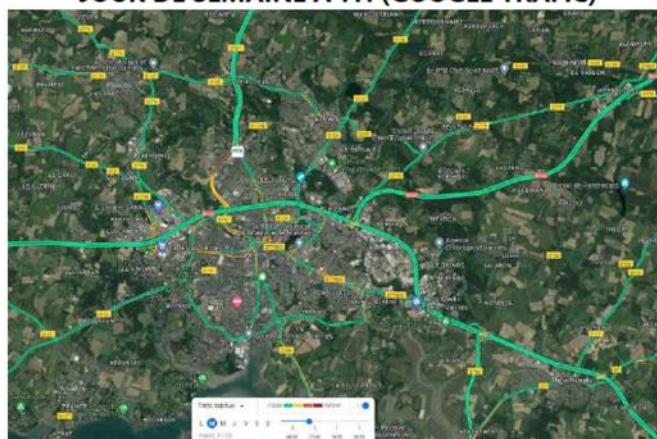
- le matin de 7H30 à 9H30 en direction de Vannes,
- le soir de 17H à 19H en sortie de Vannes,
- avec des ralentissements qui persistent en journée sur la RD767.



JOUR DE SEMAINE À 7H (GOOGLE TRAFIC)



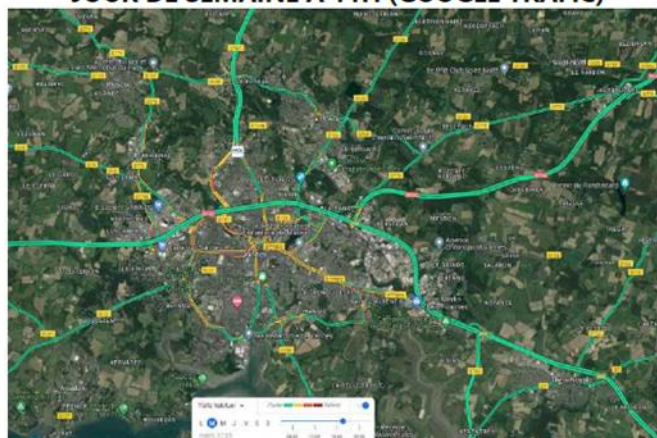
JOUR DE SEMAINE À 8H (GOOGLE TRAFIC)



JOUR DE SEMAINE À 11H (GOOGLE TRAFIC)



JOUR DE SEMAINE À 15H (GOOGLE TRAFIC)



JOUR DE SEMAINE À 17H (GOOGLE TRAFIC)



JOUR DE SEMAINE À 18H (GOOGLE TRAFIC)

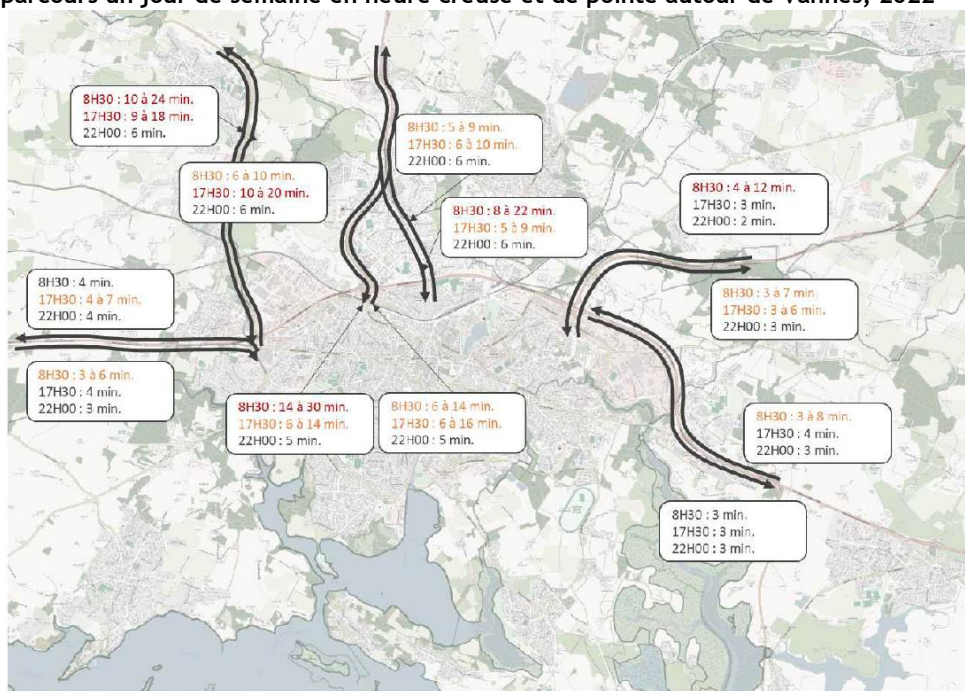
Source : Google Traffic, 2024

22/47

Ces pratiques de mobilités, combinées à la croissance démographique et son extension sur des zones de plus en plus éloignées des emplois du cœur d'agglomération, ont entraîné une dégradation accélérée des conditions de déplacement sur le territoire (saturations et embouteillages, hausse des temps de trajet, etc.) qui pénalise aujourd'hui les conditions de vie et l'activité économique du territoire. Cette dégradation est notamment perçue par les élus et habitants du territoire (cf. *Partie 4*).

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

Temps de parcours un jour de semaine en heure creuse et de pointe autour de Vannes, 2022



Source : Google Trafic, 2024

Les choix en termes de territorialisation des fonctions économiques et résidentielles auront donc une incidence directe sur l'évolution des conditions de mobilités. Le renforcement d'un dialogue partenarial avec les entreprises du territoire pourra également participer à optimiser les mobilités (évolutions des rythmes et horaires, association aux évolutions des offres de transport collectif, etc.).

Quelles conséquences pour le territoire ?

Une forte consommation énergétique et d'importantes émissions de GES liées au transport

La forte dépendance à la voiture individuelle se traduit par :

- **Une forte consommation énergétique liée aux mobilités.** La consommation totale d'énergie finale du territoire est de 3 503 GWh, soit 20,2 MWh par habitant. Avec 44% de la consommation énergétique (dont 43% liée au transport routier), le secteur des mobilités est de loin le premier consommateur du territoire devant le résidentiel (32%) et le tertiaire (14%). A noter néanmoins, que les consommations par habitant du transport routier sont équivalentes à celles de la Bretagne (7,9 et 8 MWh) et légèrement plus faibles que celles du Morbihan (8,8 MWh). Le périmètre du secteur des mobilités inclut l'ensemble des déplacements effectués sur le territoire, par les habitants, les visiteurs ainsi que les flux de transit, ainsi que les transports de personnes de marchandises effectués sur le territoire ; environ 68% de la consommation du secteur est associée au transport de personnes. Une grande majorité (91%) des consommations d'énergie finale du secteur sont issues des produits pétroliers (essence et gazole).
- **Une forte émission de Gaz à Effet de Serre (GES) liée aux mobilités.** Si le territoire est à l'origine de 815 ktCO₂e émises annuellement, soit 4,7 tCO₂e par habitant (dans une proportion inférieure de 30% environ à celles du Morbihan et de la Bretagne (6,6 tCO₂e par habitant), le secteur des transports est à l'origine de la majorité des émissions de gaz à effet de serre du territoire (47% pour le transport routier et 1% pour le transport non routier, notamment maritime). Parmi les émissions de GES liées au transport, 95% sont associées aux consommations de produits pétrolier.
- **Une qualité de l'air impactée.** Avec des émissions par habitant plus faibles que celles de la Bretagne pour les 6 polluants atmosphériques réglementaires, la qualité de l'air du territoire est globalement bonne avec peu ou pas de dépassement des seuils d'alerte et des émissions de polluants majoritairement en baisse, le transport reste une des principales sources de pollution avec 68% des émissions de Nox (oxydes d'azote) dues aux transports routiers.

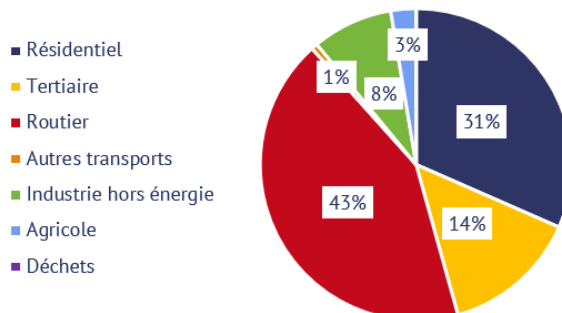
44% de la consommation totale d'énergie du territoire liée aux mobilités

48% de la consommation totale d'énergie du territoire liée aux mobilités

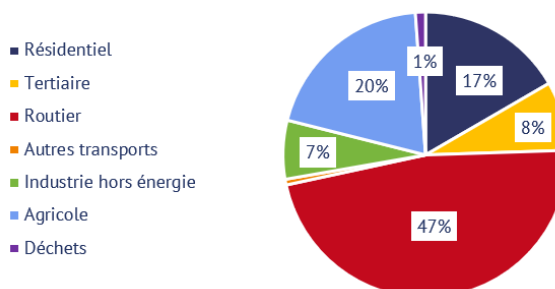
68% des émissions d'oxyde d'azote dues au transport routier

Le rayonnement du territoire au-delà du périmètre communautaire implique qu'une large partie des consommations énergétiques et émissions de GES liées au secteur des transport est en réalité imputable à des déplacements venus de l'extérieur du territoire.

Ventilation des consommations d'énergie finale par secteur, GMVA, 2020



Ventilation des émissions de gaz à effet de serre par secteur, GMVA, 2020



Vers des mobilités routières repensées ?

L'accélération du covoiturage

En dehors des offres de transport collectif et des modes actifs, pour faire face à la saturation des axes routiers et à l'autosolisme, le développement du covoiturage constitue une solution adaptée au territoire.

Il existe aujourd'hui 27 aires de covoiturage sur GMVA, totalisant 667 places de stationnement. Celles-ci sont relativement bien réparties sur le territoire. GMVA améliore en continu leurs équipements : 11 aires sont équipées de stationnement vélo et 4 aires sont équipées d'infrastructures de recharge des véhicules électriques.

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

Pour soutenir le covoiturage, GMVA a mis en place et finance depuis septembre 2023 un service de covoiturage (Blablacar Daily). Celui-ci permet, d'une part, à la personne covoiturée de voyager gratuitement (pour tout trajet en origine et/ou destination du GMVA) et, d'autre part, au covoitreur d'être rémunéré (1 à 2 € par trajet et par passager).

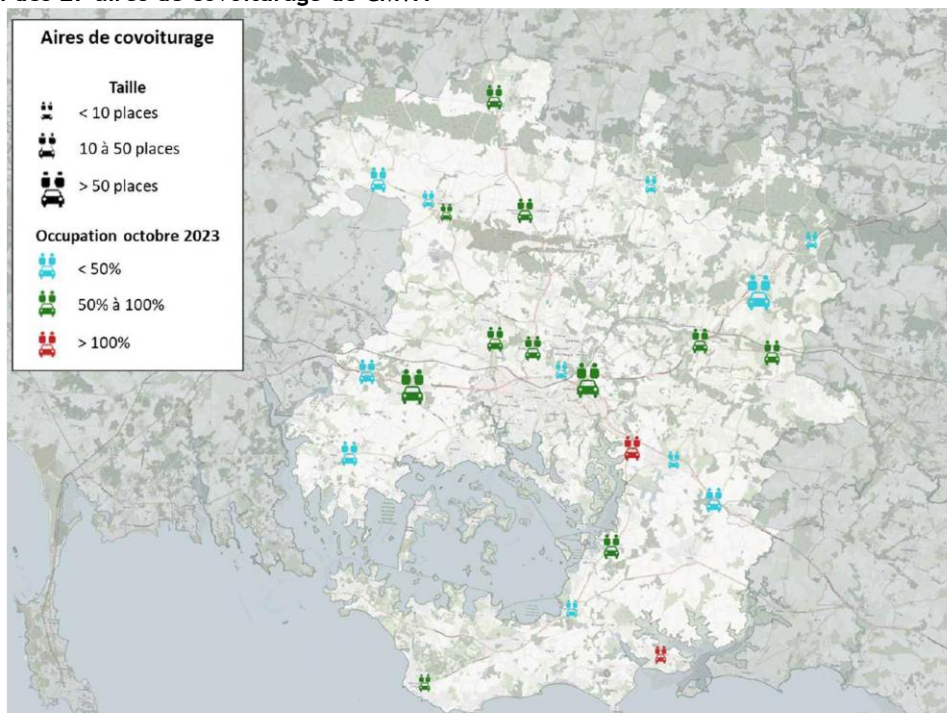
Ce service a eu un effet significatif sur l'usage du covoiturage, qui a été multiplié par 5 depuis sa mise en place. Le registre des preuves de covoiturage met par ailleurs en évidence des trajets dans un rayon d'environ 40 km autour de Vannes.

27 aires de covoiturage (2024)

667 places de stationnement sur les aires de covoiturage du territoire (2024)

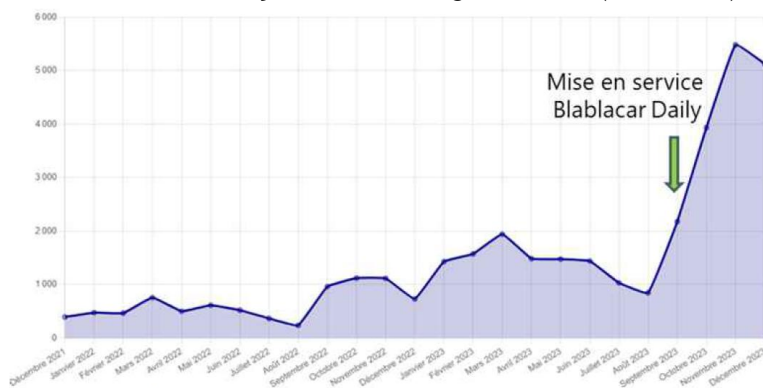
56% de taux moyen d'occupation des aires de covoiturage (OCTOBRE 2023)

Répartition des 27 aires de covoiturage de GMVA

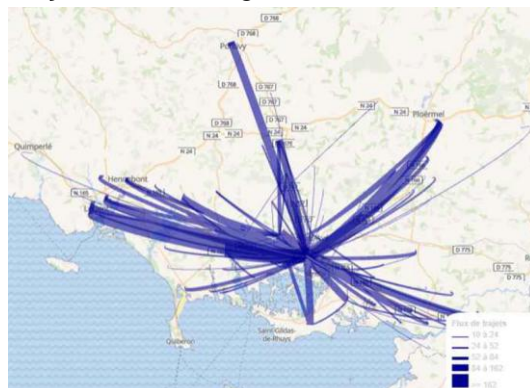


Source : GMVA, Traitement EGIS, 2024

Evolution des trajets en covoiturage sur GMVA (2022-2023)



Trajets de covoiturage - Décembre 2023



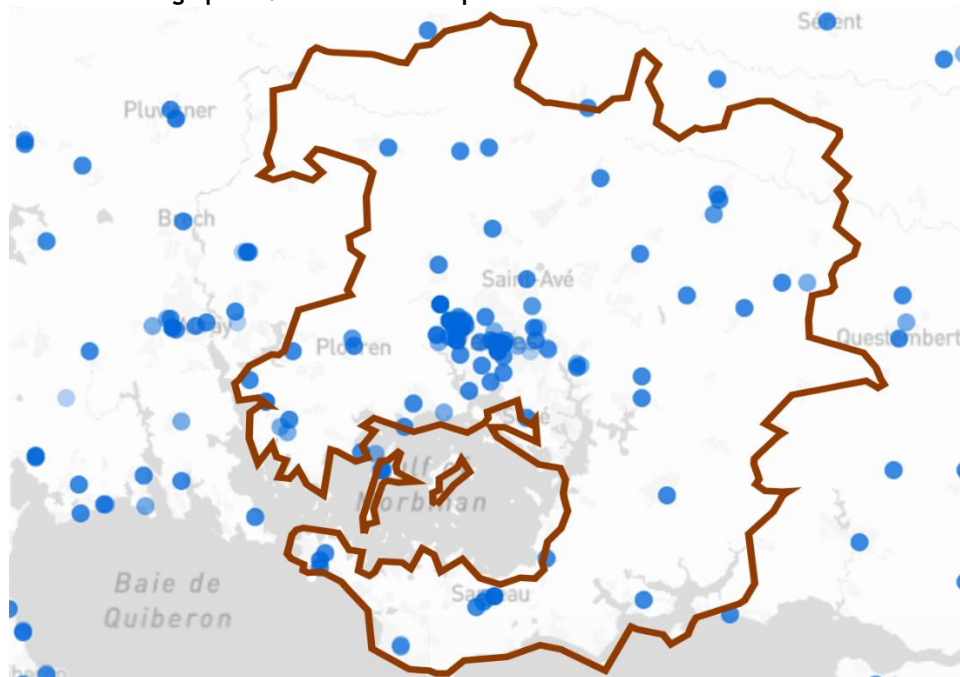
Source : Registre national des preuves de covoiturage, 2023

Vers des mobilités routières repensées ?

Une couverture renforcée en bornes de recharge électrique

Le déploiement de bornes électriques de recharge relève de la compétence d'élaboration et de mise en œuvre du Schéma Directeur de Développement des Infrastructures de Recharge des Véhicules Électriques (SD IRVE) pilotée de Morbihan Energies engagé depuis 2014 dans le déploiement départemental des stations de recharge pour véhicules électriques.

Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques



Source : Répertoire national des Infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) , 2024

Le territoire une station de production et de distribution hydrogène grand public (sur la zone du Prat à Vannes) ainsi qu'une station GNV (Gaz Naturel pour Véhicule).

A noter enfin, l'expérimentation sur l'Île aux Moines depuis août 2022 de mise à disposition d'un petit pick-up électrique en autopartage qui a compté plus de 160 réservations en 10 mois.

A RETENIR Le territoire bénéficie d'un important maillage routier cohérent avec son fonctionnement et les flux qui le traversent. En raison des dynamiques démographiques périurbaines des dernières décennies qui se poursuivent et d'une forte dépendance à la voiture individuelle, les conditions de mobilités se sont progressivement dégradées et l'impact énergétique et climatique des mobilités renforcés. Ces constats obligent à développer (en dehors du renforcement des offres de transports collectifs) des solutions pour réduire le volume des flux routiers et leurs impacts environnementaux.

3.2 TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS

Le réseau Kicéo

En janvier 2024, le réseau communautaire Kicéo est organisé autour de 19 lignes toutes desservant Vannes (à l'exception de la ligne 26 et la ligne 30) avec :

- **11 lignes urbaines** qui desservent les communes de Vannes et de la première couronne (Arradon, Plescop, Saint-Avé, Séné) avec :
 - 2 lignes fortes (L1 et L2) avec un cadencement d'environ 10 minutes et environ 160 services bi-sens quotidiens
 - 5 lignes secondaires (L3, L4, L5, L6a/6b, L7) avec un cadencement d'environ 20 minutes et environ 80 services bi-sens quotidiens
 - 4 lignes de maillage (L8, L10, L11, L12) avec un cadencement d'environ 30 à 40 minutes et environ 45 services bi-sens quotidiens

Plan schématique du réseau urbain Kicéo



19 lignes de bus Kicéo (2024)

dont **17** qui desservent Vannes

dont **11** lignes qui desservent Vannes et sa première couronne

dont **8** lignes périurbaines qui maillent le territoire

dont **1** ligne sur l'île d'Arz

27/47

- **7 lignes périurbaines**
 - la ligne 20 vers Elven avec 12 services A/R par jour
 - la ligne 21 vers Plougoumelen avec 12 services A/R par jour
 - la ligne 22 vers Surzur avec 12 services A/R par jour
 - la ligne 23 vers Lamor-Baden avec 12 services A/R par jour
 - la ligne 24 vers Port-Novalo à Arzon avec 28 services A/R par jour
 - la ligne 25 vers Grand-Champ avec 12 services A/R par jour
 - la ligne 26 entre Theix-Noyal et Sarzeau qui fonctionne seulement pendant les vacances d'été, d'automne et d'avril et qui constitue la seule ligne du territoire ne desservant pas Vannes, avec 6 services A/R par jour



Le réseau BreizhGo

En plus du réseau communautaire, 5 lignes régionales BreizhGo desservent le territoire communautaire ; le cabotage à l'intérieur de GMVA étant possible sur les lignes régionales. Cette desserte par les lignes régionales a fait l'objet d'un travail de coordination mené entre la Région Bretagne et GMVA, afin d'optimiser la synergie entre les services urbains et régionaux.

Le territoire est ainsi traversé par :

- la ligne BZ03 qui dessert Vannes, Locmaria-Grand-Champ et Colpo avec 20 services A/R par jour
- la ligne BZ04 qui dessert Vannes et Elven avec 16 services A/R par jour
- la ligne BZ08 qui dessert Vannes, Séné, Theix-Noyal et La Trinité-Surzur avec 18 services A/R par jour
- la ligne BZ09 qui dessert Vannes, Theix-Noyal, Treffléan, Elven et Sulniac avec 12 services A/R par jour
- la ligne BZ11 qui dessert Plaudren, Monterblanc, Saint-Avé et Vannes avec 12 services A/R par jour

29/47

Plan schématique du réseau BreizhGo dans le Morbihan



Source : Conseil régional Bretagne, 2024

Une offre limitée

De par son réseau et son cadencement, le réseau Kicéo propose une offre au territoire de 4,6 millions de kilomètres. Rapportée à la population, cette offre équivaut à 25,8 kilomètres offerts par habitant ce qui place le territoire de GMVA en dessous de la moyenne nationale pour des agglomérations comparables (28,9).

25,8
kilomètres d'offres
par habitant

Une inégale desserte et couverture en cohérence avec la répartition de la population

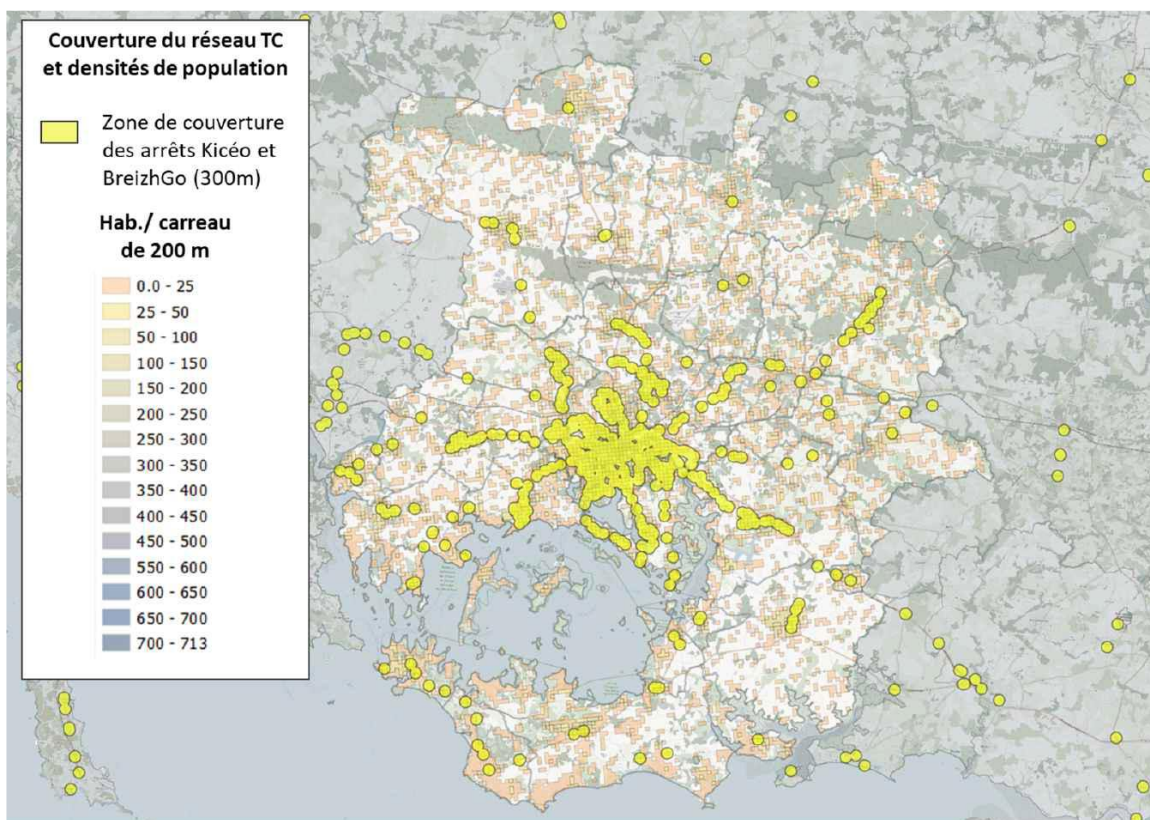
contre **28,9** en France
pour des agglomérations
comparables

L'organisation de l'offre de transport collectif routier (Kicéo et BreizhGo cumulés) traduit l'organisation du territoire et la répartition de la population :

- **en termes de maillage** avec une concentration des lieux de desserte dans le cœur urbain du territoire (à Vannes et dans sa proche couronne) et dans une moindre mesure le long des principaux axes du territoire et dans les centralités secondaires. Néanmoins, du fait de la faible concentration de la population sur le territoire (cf. Partie 1.2), seuls 56% des habitants du territoire résident à moins de 300 mètres d'un arrêt de bus. La grande majorité des zones denses sont pourtant couvertes, mais la multitude de zones peu denses explique ce niveau de couverture limité. Ce phénomène est moins prégnant sur l'agglomération centrale, ainsi sur Vannes, 91% des habitants résident à moins de 300 m d'un arrêt de bus.
- **en termes de cadencement** avec un meilleur niveau de fréquence sur le cœur d'agglomération en cohérence avec les plus fortes densités de population.

56% des
habitants du
territoire résident à
moins de 300 mètres
d'un arrêt de bus

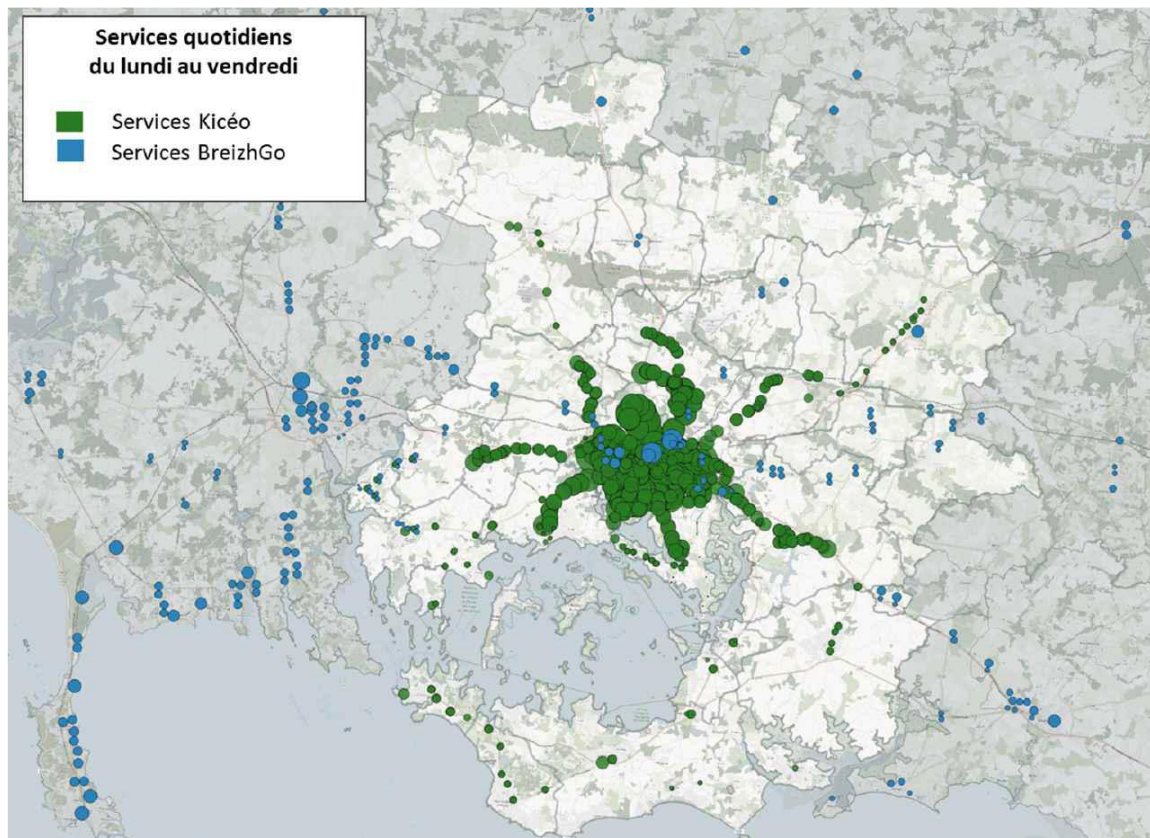
Zones à moins de 300 mètres d'un arrêt de bus



Source : Diagnostic PDU et Plan de Mobilité, EGIS, 2024

31/47

Nombre de services quotidiens du lundi au vendredi

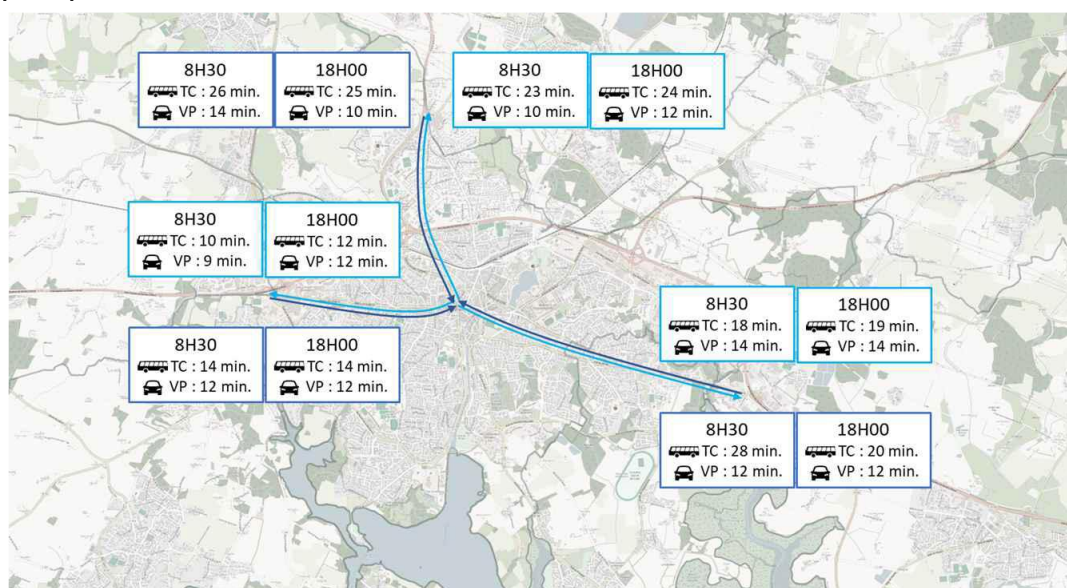


Source : Diagnostic PDU et Plan de Mobilité, EGIS, 2024

Une performance limitée

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

Temps de parcours en bus et en automobile entre les entrées de ville et la mairie de Vannes



Le niveau de performance des réseaux de bus incite donc faiblement à un report modal. Afin d'améliorer la vitesse commerciale des bus (et comme prévu au PDU 2020), GMVA a initié un programme d'aménagements routiers afin de faciliter leur circulation (couloirs bus) :

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

Une fréquentation à renforcer

L'enquête EMC2 a permis de mesurer que 6% des déplacements de la population communautaire s'effectuait en transport collectif (contre 5% en 2008).

En 2022, 7.5 millions de voyages ont été réalisés sur le réseau Kicéo, soit environ 35 000 voyages par jour) avec :

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

Ces chiffres de fréquentation rapportés à la population amènent à estimer la fréquentation moyenne à 39,6 voyages par an et par habitant, soit une fréquentation légèrement inférieure à la moyenne des territoires de cette strate démographique (49,5 voyages).

En dehors d'une politique tarifaire repensée, parmi les leviers permettant de renforcer la fréquentation, GMVA peut agir en développant des parking relais. Le territoire en compte aujourd'hui un seul qui, desservi par les lignes 2 et 6 qui dispose de 140 places, (dont 3 places PMR et 2 places équipées de bornes de recharge), ainsi que d'une aire de stationnement pour les deux-roues. Il est également ouvert aux covoitureurs. Il est desservi par la ligne 2 (cadencement 10 minutes) et la ligne 6 (cadencement 20 minutes). Les relevés d'occupation réalisés montrent un usage limité avec des taux d'occupation de l'ordre de 30%.

32/47

7,5 millions de voyages réalisés en 2022 sur le réseau Kicéo

35 000 voyages par jour réalisés en 2022 sur le réseau Kicéo

39,6 voyages par an et par habitant

Contre **49,5** en France pour des agglomérations comparables

1 parking relais
d'une capacité de **140** places

A RETENIR Si les offres de transport collectif du territoire dotent le cœur d'agglomération d'un bon maillage et d'un niveau de service performant, les communes plus éloignées bénéficient d'une offre moins importante et moins performante qui se traduit aujourd'hui par un report modal limité.

3.3 TRANSPORTS COLLECTIFS FERROVIAIRES

Une gare unique

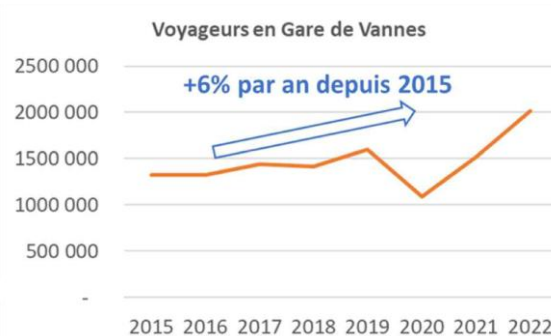
La gare de Vannes est l'unique gare en service sur le territoire.

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

Réseau ferroviaire autour de Vannes



Evolution de la fréquentation de la gare de Vannes



Source : Diagnostic PDU et Plan de Mobilité, EGIS, 2024

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



Un levier de connexion avec les territoires voisins

Comme vu dans la *Partie 1*, sur les 75 000 emplois de GMVA, si 75% sont occupés par des résidents du territoire, environ 25% (environ 20 000 emplois) sont occupés par des habitants extérieurs soulignant un fort rayonnement dans le sud Bretagne. Inversement sur les 67 000 actifs habitants de GMVA, 12 000 occupent un emploi situé en dehors du périmètre communautaire.

Les échanges les plus importants s'effectuent avec la CC Auray Quiberon Terre Atlantique, la CC Questembert Communauté, la CC Centre Morbihan Communauté et la CC Arc Sud Bretagne.

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

A RETENIR Si l'offre ferroviaire ne constitue pas une réponse aux enjeux internes de mobilités du territoire, elle offre des opportunités pour organiser le report modal des flux avec les territoires limitrophes (tous en croissance démographique). Les perspectives d'amélioration du trafic constituent un levier important pour réduire les flux routiers avec les secteurs d'Auray ou Questembert.

3.4 TRANSPORTS COLLECTIFS MARITIMES

En réponse à la géographie spécifique du golfe du Morbihan et à la présence des deux îles (île aux Moines et île d'Arz), la mobilité maritime constitue un enjeu important pour le territoire.

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

En complément, GMVA a mis en place des navettes maritimes fonctionnant d'avril à septembre entre Vannes/Séné et la Presqu'île de Rhuys (« les petits passeurs ») qui relie Saint-Armel à Séné et Vannes à Séné.

Si les offres de mobilités maritimes participent à soutenir la fréquentation touristique des deux îles, les déplacements des résidents des deux îles doivent également faire l'objet d'une attention particulière : aménagement des ports d'embarquement et débarquement (sur l'île d'Arz ou à Séné) pour des raisons de sécurité et d'adaptation aux grandes marées ; gestions des espaces de parking pour les insulaires et les touristes à Vannes ou à Séné ; etc.

Enfin, au-delà des deux îles, des offres de mobilités au sein du golfe pourraient être imaginées comme cela a pu être fait à Lorient Agglomération qui compte 5 lignes de bateaux qui fonctionnent toute l'année.



34/47

A RETENIR Le transport maritime constitue un impératif pour raccorder les îles d'Arz et aux Moines au continent, mais aussi une opportunité pour améliorer les temps de trajets entre les communes du Golfe et désengorger les routes qui le contournent, notamment en période estivale.

3.5 MODES ACTIFS

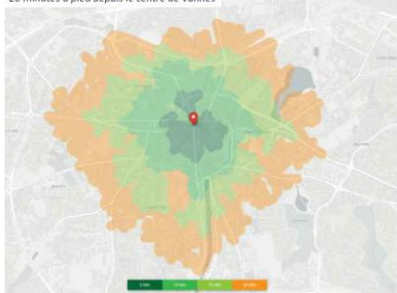
La marche

La marche constitue un mode totalement adapté aux déplacements de quartier, voire aux déplacements inter-quartiers de proximité. En termes d'usage, on notera que la marche à pied est un mode majeur puisqu'elle constitue, d'après l'enquête EMC2, 26% des déplacements du territoire (25% en 2008) et constitue le deuxième mode de déplacements après l'automobile (62% des déplacements dont 51% en tant que conducteur). La marche à pied est notamment privilégiée

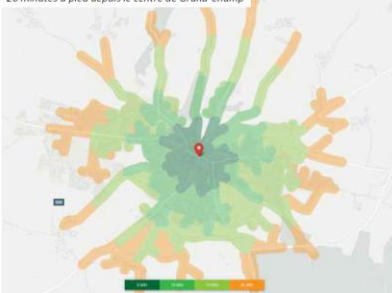
Pour les petites distances. Elle représente 89% des trajets inférieurs à 500 mètres. Sa part tombe à 49% pour les déplacements entre 500 mètres et 1 kilomètre.

Isochrones pédestres de 20 minutes autour de Vannes, Grand-Champ et Elven

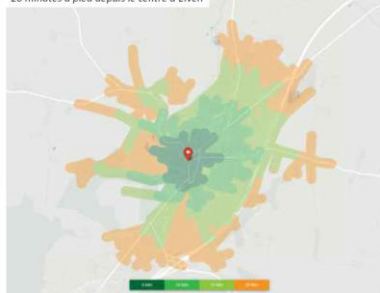
20 minutes à pied depuis le centre de Vannes



20 minutes à pied depuis le centre de Grand-Champ



20 minutes à pied depuis le centre d'Elven



Trois communes du territoire ont été évaluées dans le cadre du baromètre des villes marchables 2023 : Sarzeau qui a obtenu 12.4/20 ; Séné 14.7/20 ; et Vannes 10.5/20. On notera toutefois que le nombre de répondants est relativement réduit (30 à 50 avis par commune).



A RETENIR Si la pratique de la marche est déjà fortement répandue dans certaines communes du territoire, elle est à conforter à travers une amélioration des conditions offertes et des aménagements publics liés. A terme, elle sera un paramètre important de l’acceptation de la densification de l’urbanisme.

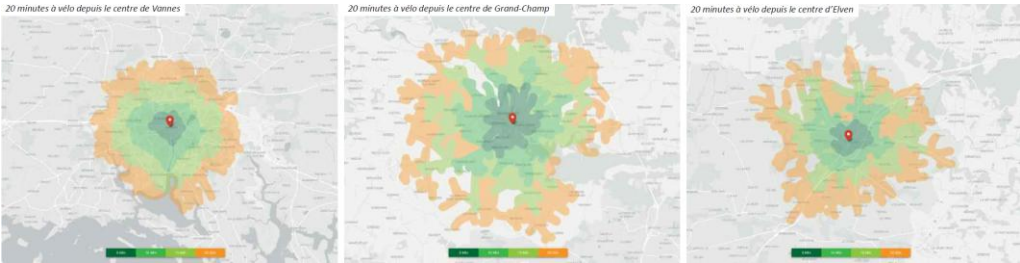
Le vélo

Le vélo constitue un mode totalement adapté aux déplacements urbains, voire aux déplacements interurbains de proximité. Comme indiqué dans la *Partie 1.1*, la topographie du territoire est plutôt favorable à l’usage du vélo, malgré la coupure générée par la RN165 (sur laquelle GMVA déploie progressivement des passerelles).

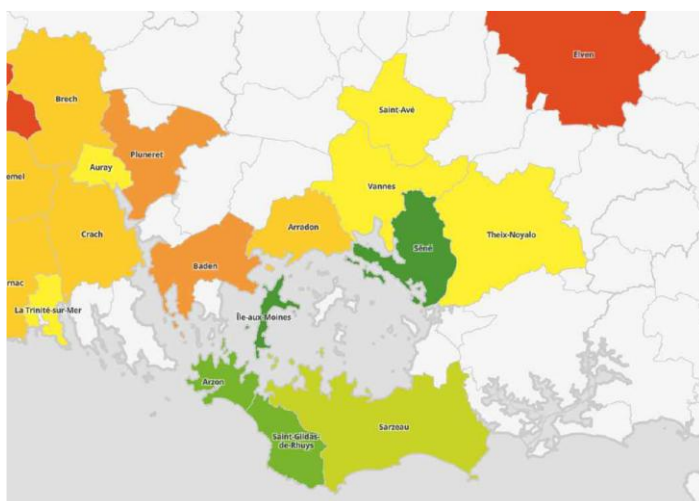
En termes d’usage, le vélo était en 2008 un mode minoritaire, avec 2% de part modale pour l’ensemble des déplacements de la population résidente. Sa part a significativement augmenté depuis et atteint 5%, dépassant ainsi la part modale observée dans la grande majorité des agglomérations de taille similaire.

Le vélo est notamment utilisé pour les petites distances : 7% des déplacements entre 0,5 et 1 kilomètre, 10% pour ceux entre 1 et 2 kilomètres. Par ailleurs, l’essor du vélo à assistance électrique permet aujourd’hui d’augmenter les distances de déplacements (entre 1 et 12 km) facilement.

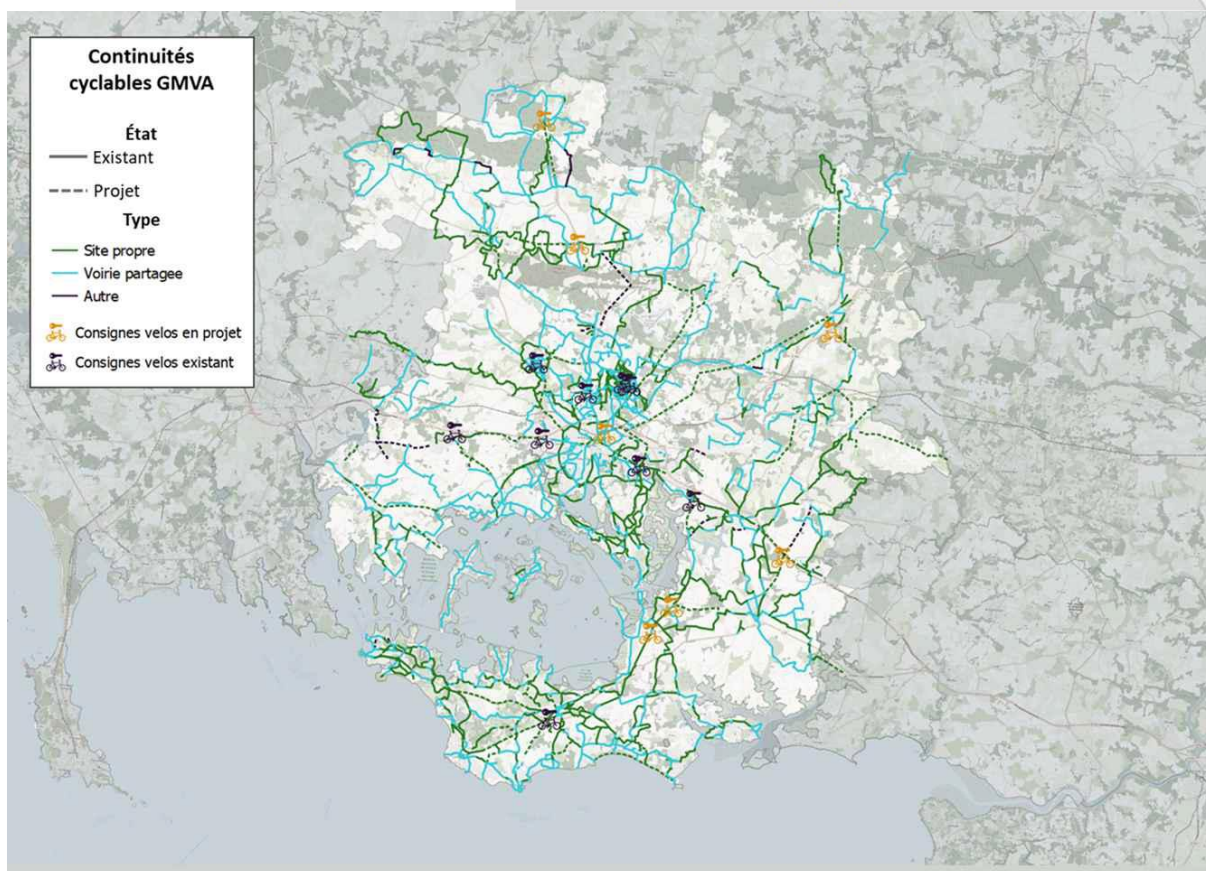
Isochrones à vélo de 20 minutes autour de Vannes, Grand-Champ et Elven



Onze communes du territoire ont été évaluées dans le cadre du baromètre des villes cyclables 2021, avec des résultats contrastés selon les communes entre des avis très positifs (en vert sur la carte) pour Séné ou Arzon par exemple, des avis mitigés (en jaune sur la carte) pour Vannes et des avis plutôt négatifs (en orange ou rouge sur la carte) pour Arradon, Baden ou Elven. Les aménagements récents, comme la piste cyclable Vanne-Arradon, ont pu faire évoluer cette perception.



Résultats du baromètre des villes cyclables 2021



36/47

Le réseau cyclable actuel est relativement dense, puisqu'il dispose de 800 kilomètres d'itinéraires adaptés à la pratique du vélo (dont 24 km réalisés depuis 2020) avec 300 kilomètres en site propre et 520 kilomètres en voie partagée.

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

En complément du développement des continuités cyclables, le plan vélo prévoit par ailleurs le renforcement du stationnement cyclable avec, entre autres la réalisation de 150 places de stationnement vélo sécurisées dans le cadre du projet d'aménagement de la gare de Vannes et le déploiement de consignes vélo.

Après l'arrêt en 2023 du service Vélocéo de vélos en libre-service, GMVA a mis en place un service de location de vélos moyenne et longue durée comprenant différents types de vélos (vélos à assistance électrique, vélos cargo à assistance

800 kilomètres d'itinéraires adaptés à la pratique du vélo

dont **300** kilomètres en site propre

140 kilomètres en site propre en projet dans le plan vélo de GMVA

460 vélos en location moyenne et longue durée

électrique (benne et longtail), vélos pliants à assistance électrique, vélos classiques). La flotte actuelle comprend 460 vélos et devrait s'agrandir dès 2024 au regard du bon fonctionnement du service.

A RETENIR Comme sur la plupart des agglomérations, la pratique du vélo s'est significativement renforcée ces dernières années. Cette tendance devra être soutenue dans les années à venir par la poursuite du maillage en voies cyclables sécurisées, en milieu urbain mais aussi en milieu périurbain et rural, et par le déploiement d'incitations et de facilitations (location, aides, stationnement, etc.)

PARTIE 4 LE REGARD DES ÉLUS ET DES HABITANTS

UNE OFFRE DE MOBILITÉS PERÇUE COMME INSUFFISANTE ET INADAPTÉE

4.1 LES PERCEPTIONS DES OFFRES DE MOBILITÉS

La notion de mobilités est associée aux divers modes de transport comme la marche, le vélo, la voiture, les transports en commun, le train etc., mais également à des aspects tels que l'accessibilité aux services, la connectivité entre les lieux, la qualité des infrastructures de transport, ainsi que les politiques et les impacts environnementaux associés. Dans ce cadre, elle recoupe également la question de l'intermodalité, qui désigne l'utilisation combinée de différents modes de transport au cours d'un même trajet, visant à optimiser l'efficacité et la commodité des déplacements.

Le constat d'une offre de mobilité « insuffisante et inadaptée » est largement partagé sur l'ensemble du territoire chez les élus comme chez les habitants :

- La question des transports en commun revient comme **l'un des premiers sujets d'insatisfaction et de préoccupation** en termes d'**itinéraire**, de **fréquence** et d'**amplitude horaire**.
- Le constat est fait de la **trop grande dépendance à la voiture** avec la nécessité partagée de diminuer l'usage individuel de la voiture.
- Près de **60%** des élus et des habitants considèrent l'offre de transport alternative à la voiture comme une **des principales faiblesses du territoire** et une **priorité d'amélioration**.

La dépendance à la voiture individuelle et les congestions

Une grande partie des insatisfactions concernant les mobilités relève des congestions liées aux **mobilités pendulaires entre la première et la deuxième couronne de Vannes**. Un plus grand développement des transports en commun apparaît donc comme un enjeu majeur pour les habitants. Le constat des problématiques de congestion a été notamment soulevé par les élus du cœur d'agglomération, conscients que les actifs de leur secteur proviennent en grande partie du rétro-littoral.

« L'été [...] en cas d'urgence comment faire avec les bouchons ? On a le sentiment d'être enfermés sur la Presqu'île ! »

Christelle, 52 ans, Porteur de Parole à Sarzeau

Les congestions sont également mal vécues pendant les **périodes estivales et touristiques** en particulier sur la Presqu'Île de Rhuys, mais également pour des communes du cœur d'agglomération, qui se perçoivent comme un espace

« L'enjeu serait quand même de développer les transports dans les communes adjacentes. Dès qu'on s'éloigne de Vannes et Arradon, c'est plus difficile et on est dépendant de la voiture »

Mathieu, 45 ans, rencontre habitants à Vannes

transitoire vers les zones touristiques, subissant les embouteillages mais ne tirant que peu profit de l'activité touristique.

Les transports en commun

Pour près **75%** des habitants répondants au questionnaire en ligne l'offre de transport en commun est jugée **INSUFFISANTE** ou **PEU SATISFISANTE**.

Les transports en communs sont également la première solution de déplacement promue par les élus dans le questionnaire en ligne. **77%** des répondants considèrent qu'il faudra à l'avenir principalement utiliser les transports en commun, loin devant les véhicules propres (39%), les véhicules partagés (32%) et le vélo ou la trottinette (32%)¹. De même, les transports collectifs constituent le service considéré comme le plus défaillant et obtient la deuxième moins bonne note (entre 8,2 et 9,7 sur 20).

¹ Trois réponses possibles maximum à la question « Pour mieux se déplacer en 2035, selon vous, il faudra principalement... »
Question 17 de l'enquête élus en ligne

Il est déploré en grande partie :

- Une fréquence perçue comme insuffisante entre la première et la deuxième couronne

En semaine, les horaires des bus sont perçus comme ne correspondant que peu aux heures de travail et d'école, ce qui peut entraîner des saturations des bus. Les embouteillages lors des migrations pendulaires de la deuxième couronne vers la première couronne sont en partie attribués à une offre de transports en commun insuffisante. Le même constat est fait le weekend, notamment pour faire des courses ou différentes activités.

« Le transport est le premier problème saillant, surtout en zone rurale. Il faudrait développer les transports en commun. Les horaires de bus à Saint-Avé ne concordent pas avec les horaires de travail des gens, ils n'ont pas de déplacement hors voiture. »

Flo et Stéphane, 46 ans, rencontre habitant à Grand-Champ

- Une offre à l'amplitude horaire insatisfaisante le soir

Les horaires des bus, peu étendus en soirée, posent un problème régulièrement souligné par les habitants pour les activités nocturnes et estivales.

« Habiter à 15 minutes en voiture de son travail et faire 50 mins en transports bus. »

Contribution en ligne habitant

« On ne pense pas aux gens qui travaillent l'été dans les commerces, le bus finit trop tôt, les commerces ferment à 19h30, donc on doit venir en voiture mais payant et peu de place comme à Paris : les gens vont refuser des emplois pour des raisons de transport. »

Stéphanie, 57 ans, rencontre habitants piscine Vanocéa

De plus, cela est également une problématique pour les personnes ayant une activité professionnelle aux horaires plus tardifs que les derniers bus.

« Les horaires de bus ne sont pas assez tardifs pour rentrer après la séance de 20h au cinéma à Vannes. Les navettes gratuites pour le stade de la Rabine et les feux d'artifices devraient passer par les zones très denses (Ménimur et Kercado) et elles sont soit trop petites ou il y a trop d'affluence. »

Nicolas, 33 ans Porteur de Parole à Elven

- Les itinéraires, le temps de transport et le maillage du réseau de transports en communs

Si des habitants admettent spontanément qu'il n'est pas possible de « mettre un arrêt à chaque porte », les itinéraires sont dans une certaine mesure également cause d'insatisfaction et un besoin de désenclavement de la troisième couronne a été relevé. Les temps de trajets en transports comparativement à la voiture sont perçus comme peu incitatifs également.

« Ma femme est malvoyante, elle utilise le transport à la demande mais depuis quelques temps les trajets se sont rallongés d'au moins 1h le soir quand elle rentre du travail, parfois on la fait même passer par Ploeren ! »

Rencontre habitant Monterblanc

Le service de transport à la demande Créacéo apparaît comme une bonne alternative pour de nombreux habitants mais des dysfonctionnements récents ont été soulignés avec un fort allongement des durées des trajets.

Plus encore, le maillage en étoile a été questionné y compris lors des ateliers

« On a des pôles d'appui mais pas de lien entre les communes. Tout passe vers Vannes. »

Atelier élus Bassin de vie d'Elven

élus, notamment en milieu rural, entre les communes et leurs pôles d'équilibres afin de mieux desservir les équipements intercommunaux ou les services tels que les banques alimentaires.

Les itinéraires cyclables

S'agissant du réseau cyclable, les avis sont plus nuancés que pour les transports en commun : pour **33%** des habitants répondants au questionnaire en ligne l'offre d'itinéraires cyclables est jugée peu satisfaisante voire insuffisante, tandis que **35%** des répondants se disent satisfaits. Néanmoins, les contributions spontanées en ligne font très fréquemment référence aux pistes cyclables, en particulier en lien avec les enjeux de transitions. De manière générale, il existe une volonté tant du côté des élus que des habitants de les développer.

Deux points d'insatisfaction sont soulevés, notamment par les habitants :

- La perception d'un manque de sécurité

La perception de la dangerosité de certaines sections du réseau cyclable a été largement exprimé par les habitants dans les contributions en ligne et les porteurs de parole. La proximité des voitures, leur vitesse, les passages de ronds-points et les discontinuités sont des éléments d'appréhension de la circulation à vélo. Ainsi,



la sécurisation des itinéraires et l'amélioration de la perception de la sécurité à vélo apparaissent comme des leviers préalables au report modal d'habitants vers ce type de mobilité active.

« Prendre le vélo chez nous à Saint-Nolff est d'un danger sans nom »
Contribution habitant questionnaire en ligne

▪ Le besoin d'une meilleure liaison entre communes

Bien que le réseau d'itinéraires cyclables soit perçu en développement, des discontinuités persistantes et une insuffisance des liaisons cyclables avec les communes de l'agglomération sont observées. Plusieurs habitants ont souligné qu'il était peu envisageable de réaliser plus de 10 km aller pour un déplacement quotidien. Il est apparu de la consultation citoyenne une nécessaire réflexion sur la cohérence et la connectivité des itinéraires existants, y compris en termes de liaisons entre les communes.

Concernant le covoiturage

Les opportunités offertes par le covoiturage sont identifiées par les élus qui se déclarent satisfaits de son développement au travers de la mise en œuvre de nouvelles aires. Cependant, la mise en place de solutions alternatives et le changement d'habitudes au quotidien présentent des défis : des aires de covoiturage saturées en semaine (l'exemple de l'aire de Kerboulard a été évoqué) et les horaires différents entre les usagers constituent également un frein.

« Les gens sont volontaires pour faire de bonnes choses. S'il y a un partage des voitures, c'est mieux pour développer le bus car il y a moins de monde sur la route. »

Habitante, Porteur de parole de Baden

Concernant le train

Le développement du ferroviaire a été évoqué dans le questionnaire en ligne habitant et lors de porteurs de parole, notamment à travers la remise en place des petites gares. Un certain regret de la ligne inactive sur la Presqu'île a été évoquée par les élus lors de l'atelier territorial de Sarzeau au regard des fortes problématiques de congestion automobile de ce secteur pendant l'été.

Concernant l'intermodalité

Une demande existe d'un développement accru de parking relais aux abords des arrêts de bus. De plus, les usagers soulèvent des problèmes d'accès aux bus avec les vélos.

40/47

Concernant le transport scolaire

Lors des ateliers territoriaux élus, il a été souligné que les transports scolaires n'étaient pas suffisamment mis

« On habite à 8km du bourg, et on est obligé de mettre notre fils au collège privé de Grand Champ car le ramassage scolaire pour le collège public est trop loin. A cause de ça, on paye le collège privé et le tarif extérieur à la cantine car on n'habite pas sur la commune. »

Flo et Steph, 46 ans, Rencontre habitant à Grand-Champ

en avant en tant que potentielle offre de transports en commun. Les itinéraires des bus et le fait que ceux-ci s'interrompent pendant les vacances est un sujet

de frustration pour des habitants du rétro-littoral, en particulier des parents dont les enfants ont peu d'autonomie de déplacement hors périodes scolaires.

4.2 LES POINTS DE VIGILANCE ET LES AXES DE REFLEXION

- **Encourager des changements de comportements** pour répondre aux enjeux des transitions en étudiant les freins à l'adoption de modes de transport alternatifs à la voiture.
- **Adapter l'offre de mobilité aux mutations du territoire** Dans un territoire aux dynamiques plurielles, faisant face à de nombreux enjeux (démographie, gestion de l'attractivité, coût élevé du foncier, faible offre de logements locatifs, etc.) il apparaît nécessaire de penser les évolutions du territoire à 360° en liant offre de service, offre de logement et offre de transport notamment.
- **L'offre de transport comme pierre angulaire de l'équilibre territorial** L'offre de transport est perçue comme un des vecteurs d'équilibre du territoire par sa capacité à mettre en lien les habitants, les emplois et les services.

« On ne peut pas faire du logement social si les habitants n'ont pas de voiture et qu'il n'y a pas de transport en commun »

Atelier Centre Landes de Laval

▶ À RETENIR



LES ATOUTS

- Un important maillage routier avec des axes structurants nationaux (RN165, RN166) et départementaux (RD767, RD778, RD779, ...)
- Un maillage de 27 aires de covoiturage offrant 667 places de stationnement soutenu par la mise en place récente de l'application Blablacar Daily qui a permis de multiplier par 5 la pratique sur le territoire
- Une offre de transport collectif qui s'appuie sur les 19 lignes du réseau Kicéo (complétées par les services Créacéo et Mobicéo) et les 5 lignes BreizhGo qui ...
 - ... permet une desserte dense et régulière du cœur d'agglomération
 - ... offre des solutions partielles aux territoires de seconde couronne
 - ... a récemment permis de doter l'île d'Arz d'une ligne terrestre
- Une gare de Vannes de plus en plus fréquentée (2 millions de voyageurs) qui répond aux mobilités depuis et vers l'extérieur du territoire
- Une pratique du vélo qui s'appuie sur les 800 km de continuités cyclables existantes sur le territoire et qui se renforce avec les 24 km réalisés depuis 2020, la création de places sécurisées dans le cadre du pôle multimodal de la gare de Vannes, le déploiement de consignes vélo et la création d'un service de location de vélos moyenne et longue durée
- Un cœur d'agglomération et des zones urbaines favorables à la mobilité active

41/47



LES FAIBLESSES

- Des conditions de mobilités qui se dégradent sur le territoire ...
- ... et des offres en transport collectif perçues comme un des principaux points faibles du territoire
- Une répartition de la population, avec des densités de population disparates et une part importante de secteurs très peu denses, peu favorable à une desserte par des lignes fixes de transports collectifs
- Une organisation et des dynamiques territoriales qui suscitent de forts besoins de se déplacer
 - Une croissance forte et historique de la population...
 - ... qui alimente la formation de couronnes périurbaines (y compris en dehors du territoire)
 - Une dissociation marquée des fonctions résidentielles et économiques ...
 - ... avec une concentration des emplois et de services structurants sur Vannes
- Une forte dépendance à l'automobile, du fait des distances de déplacements d'une part et des faibles densités de population recensées d'autre part
- Une offre de transport ferroviaire qui ne permet pas de déplacements internes au territoire
- Une offre de transport collectif par bus limitée...
 - ... qui propose une offre kilométrique inférieure à d'autres territoires comparables
 - ... qui maille partiellement le territoire en dehors du cœur d'agglomération eu égard à la faible densité de population sur certaines communes
 - ... qui dispose d'amplitudes de services à renforcer (soir de semaine, nuit et dimanche)

- ... qui est insuffisamment compétitive par rapport à la voiture
- Seulement 400 kilomètres sur 940 de voies cyclables en site propre
- Des mobilités vers les îles d'Arz et aux Moines limitées et répondant principalement aux besoins touristiques
- Des mobilités majoritairement dépendantes des énergies fossiles avec des impacts en termes :
 - de coût pour les ménages notamment des secteurs avec les plus forts besoins de se déplacer habités par des populations socialement plus fragiles
 - d'environnement et d'émissions de gaz à effet de serre (27% des émissions du territoire liées au transports de personne)
- Une activité touristique qui contribue ponctuellement et localement à dégrader davantage les conditions de circulation



LES OPPORTUNITÉS

- L'application du Zéro Artificialisation Nette (ZAN) et de la Stratégie Nationale Bas Carbone qui vont contraindre le territoire à se densifier, à questionner son organisation et ainsi permettre de développer des offres de transport plus adaptée et renforcer les mobilités actives
- Des projets d'aménagement routier qui vont permettre de désengorger certains axes saturés ... mais aussi attirés de nouveaux flux de voitures
- Une généralisation progressive des moteurs non-thermiques pour limiter les émissions de GES liées aux mobilités.
- Des perspectives d'amélioration de la performance des transports en bus avec de nouveaux sites propres en projet en faveur du report modal.
- Vers un renforcement de la desserte ferroviaire Sud Bretagne avec le projet d'aménagement du Pôle d'Échanges de la gare de Vannes et le renforcement programmé de l'offre TER dans le cadre de l'Alliance Bretagne Sud Mobilité à horizon septembre 2025.
- Le développement de nouvelles mobilités collectives : mobilités maritimes dans le golfe ; etc.
- Une accélération de la pratique du covoiturage avec la mise en service de Blablacar Daily qui pourrait se renforcer davantage.
- Un renforcement de la pratique du vélo avec davantage de déplacements quotidiens réalisés et réalisables en vélo, notamment électrique, et davantage d'aménagements dédiés. Le plan vélo actuel de GMVA prévoit la réalisation de 170 km supplémentaires, dont 140 km en site propre.
- L'application d'un nouveau contexte législatif (loi LOM, Stratégie nationale bas carbone) qui engage les territoires vers de nouvelles formes de mobilités plus sobre.

42/47



LES MENACES

- La poursuite de la croissance de la population aux franges internes et externes du territoire qui pourrait renforcer les flux vers Vannes, et par conséquent une hausse du nombre de véhicules-kilomètres parcourus (et un renforcement des émissions de GES et des problématiques de saturation des axes majeurs de circulation)
- Un vieillissement de la population qui se renforce et qui concerne plus particulièrement la façade maritime et qui conduira la perte d'autonomie d'une partie de la population.
- Le développement de situation de précarité énergétique liée aux mobilités.
- Une hausse de la fréquentation touristique qui pourrait aggraver les problématiques de saturations ponctuelles des axes routiers, notamment sur le littoral.

▶ À RETENIR



LES ENJEUX

ENJEU 1 L'ACCOMPAGNEMENT VERS UN REPORT MODAL ET UNE EVOLUTION DES PRATIQUES DE MOBILITES

La forte dépendance à la voiture individuelle, notamment dans les secteurs hors cœur d'agglomération, conduit aujourd'hui à la dégradation des conditions de circulation ; alimente un risque de précarité énergétique pour les ménages les plus fragiles et un risque de perte d'autonomie pour les plus âgés ; et participe à la surconsommation énergétique et la sur-émission de gaz à effet de serre.

Le report modal répond donc à un triple enjeu sociétal, social et environnemental. Il est donc indispensable de l'accompagner par la poursuite du déploiement de solutions permettant de rompre avec l'autosolisme (covoiturage, parking relais, etc.) ; le renforcement d'une offre de transport collectif plus dense, plus fréquente, plus performante mais aussi plus adaptée à la diversité du territoire ; et l'incitation à une mobilité individuelle à plus faible impact environnemental (maillage en bornes de recharge pour véhicules non-thermiques, etc.).

ENJEU 2 LE DEPLOIEMENT DE SOLUTIONS ADAPTEES AUX DIFFERENTS ESPACES

La diversité du territoire (cœur urbain, littoral, landes de Lanvaux, îles) impose de penser les solutions de mobilités au regard de cette hétérogénéité. Des solutions adaptées devront être imaginées pour permettre le report modal et le changement des pratiques de mobilités dans chacun des territoires et selon plusieurs critères : densité et profils de population, logiques de bassin de vie et de rythme de vie, etc. La spécificité du golfe et des espaces insulaires devra être notamment prise en compte par l'optimisation et le développement de transports maritimes.

Par ailleurs, la fréquentation touristique devra inciter à prendre en compte la saisonnalité des offres de mobilités.

ENJEU 3 LA DENSIFICATION DU TERRITOIRE & LA (RE)CONNEXION DES LIEUX DE RÉSIDENCE DES ACTIFS ET DE LOCALISATION DES EMPLOIS-SERVICES

Repenser les mobilités d'un territoire sans penser les logiques de son aménagement et de son organisation n'aurait pas de sens. Pour permettre le report modal et imaginer des offres de transports attractives et pertinentes, alternatives à l'autosolisme, il est indispensable de rompre avec le modèle d'aménagement des dernières décennies qui a conduit à l'étalement urbain, la dédensification de la population et, à l'inverse, la densification des fonctions d'emplois et de services.

Ces logiques ont conduit à augmenter irrémédiablement les besoins de se déplacer. Les principes de sobriété foncière, portés par l'objection du Zéro Artificialisation Nette, devront permettre d'imaginer de nouveaux modèles d'organisation du territoire (densification, mixité fonctionnelle, reconnexion lieux d'habitation et d'emplois, etc.) et doter le territoire de conditions plus favorables pour accompagner le report modal.

ENJEU 4 LA PRISE EN COMPTE DES FLUX ET DES DYNAMIQUES SUPRA-TERRITORIAUX DANS L'ÉVOLUTION DES MOBILITÉS DU TERRITOIRE

Avec un bassin de vie qui dépasse les limites communautaires, les flux qui traversent le territoire de GMVA s'inscrivent dans des logiques supra-territoriales. Repenser les mobilités internes au territoire sans prendre en compte les échanges avec l'extérieur ne permettrait pas de traiter la dégradation des conditions de circulation sur le territoire de manière efficace.

43/43