



Etude pour l'élaboration du Plan Global des Déplacements (PGD) de la Communauté de Communes de la Presqu'île de Rhuys



Rapport final & Plan d'actions

Mars 2012

Siège social (Besançon)

27 rue Clément Marot – Parc Astrea - 25000 Besançon

Tél. : 03 81 83 24 71 - Fax : 03 81 51 10 64

Email : contact@item-conseil.fr



Agence Ouest (Rennes)

4, square René Cassin – 35000 Rennes

Tél. : 09 72 13 21 75

Email : rennes@item-conseil.fr

Sommaire

Contexte et déroulement de l'étude.....	3
Synthèse du diagnostic.....	4
Rappel des enjeux et objectifs.....	10
Liste des actions.....	11
Présentation d'une fiche-action.....	12
LE PLAN D' ACTIONS :	
Volet Transports collectifs et covoiturage.....	13
Action 1 : Développer l'usage de la ligne TIM* Arzon-Vannes grâce à un contrat d'axe.....	14
Action 2 : Mettre en place un transport collectif local cohérent avec l'offre TC* interurbaine.....	20
Action 3 : Faire de l'intermodalité une réalité.....	27
Action 4 : Renforcer les outils de développement du covoiturage et de l'autostop.....	32
Volet Modes doux.....	38
Action 5 : Mettre en œuvre un schéma cyclable cohérent, permettant une pratique utilitaire du vélo.....	39
Action 6 : Améliorer les conditions de stationnement et le jalonnement pour les vélos.....	45
Action 7 : Faciliter et sécuriser les déplacements des piétons et personnes à mobilité réduite (PMR).....	50
Actions transversales.....	55
Action 8 : Articuler urbanisme, environnement, tourisme et déplacements.....	56
Action 9 : Définir les politiques de stationnement (été et hiver).....	60
Action 10 : Etablir un plan de communication pluri-annuel sur les déplacements.....	65
Action 11 : Mettre en place des outils de suivi et d'évaluation du PGD.....	68
Coûts et échéancier.....	72
SYNTHESE : LE SCENARIO FINAL RETENU	75

* Sigles utilisés dans ce document :

-AOT : autorité organisatrice de transports
 -PDE/PDIE : plan de déplacements (inter)-entreprises
 -PDU : plan de déplacements urbains
 -PGD : plan global de déplacements
 -PLU : Plan Local d'Urbanisme
 -PAVE : plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics
 -PMR : personne à mobilité réduite
 -P+R : parking relais ou park-and-ride
 -SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
 -SDA : schéma directeur d'accessibilité
 -TAD : transport à la demande
 -TC : transport en commun
 -TCSP : transport en commun en site propre
 -TIM : Transports Interurbains du Morbihan

A noter que la hiérarchisation réseau viaire ne fait pas l'objet d'une fiche-action à part entière puisque son organisation est déjà claire et qu'aucun aménagement lourd d'infrastructures n'est souhaité (ne pas augmenter la capacité du réseau viaire mais tenter de réduire la circulation automobile).

Contexte et déroulement de l'étude

Cette étude menée à l'échelle des 5 communes de la presqu'île, rassemblant près de 14 000 habitants a pour principaux objectifs :

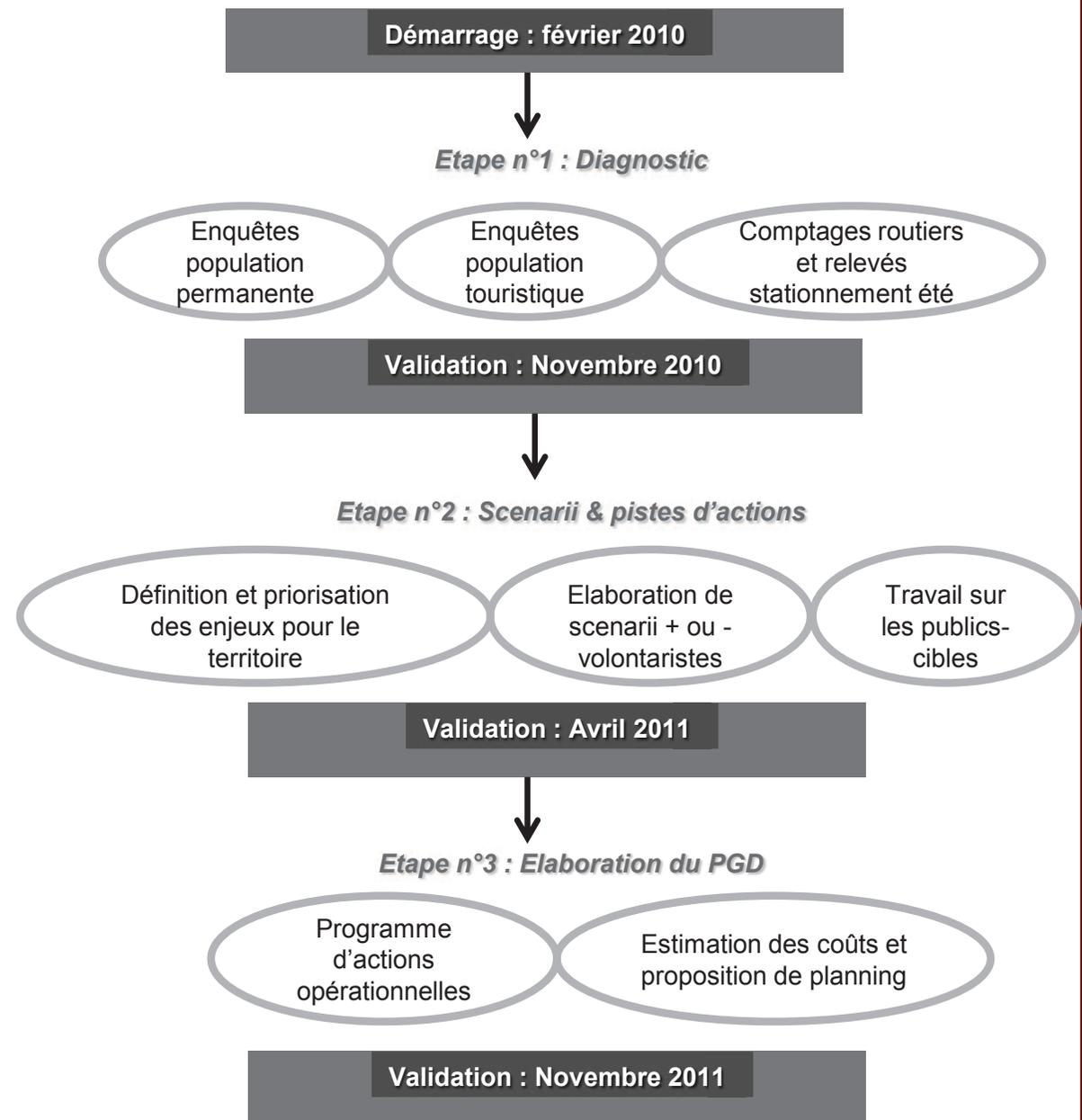
✓ de définir les principes d'organisation des déplacements des personnes, du transport de marchandises, de la circulation et du stationnement,

✓ d'assurer un usage coordonné de tous les modes de déplacements et de promouvoir les modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie,

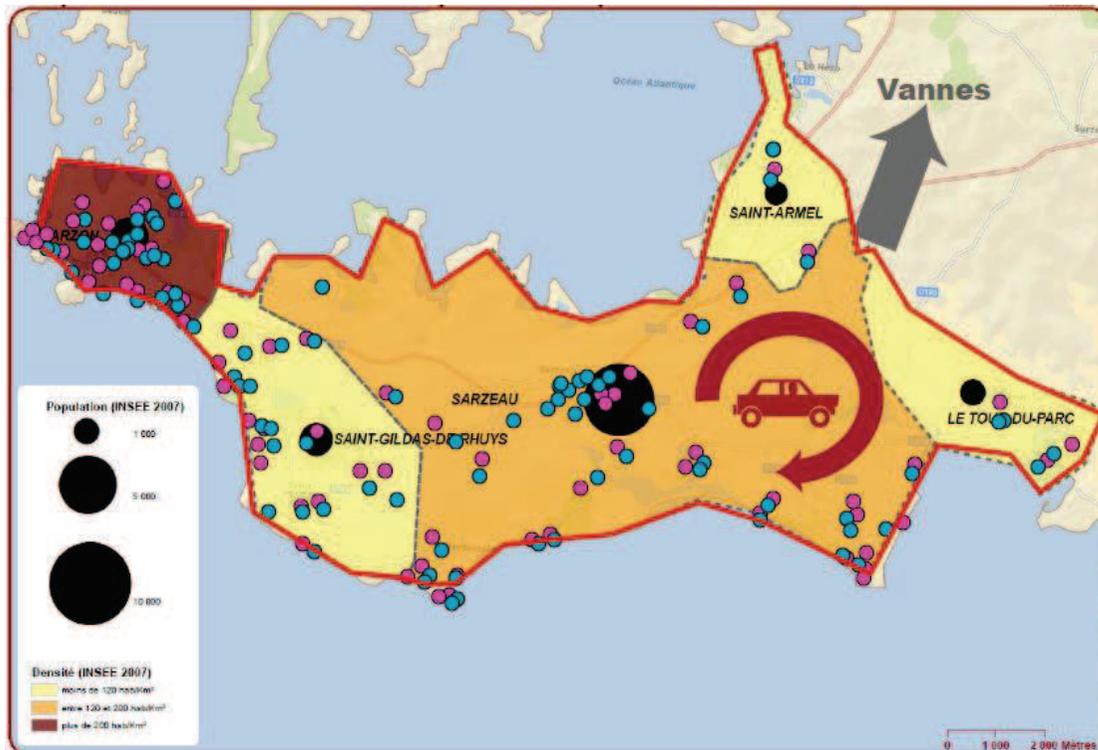
...en prenant en compte les enjeux locaux :

✓ développer une offre de transport compatible avec les spécificités du territoire (saisonnalité des flux, géographie du territoire..) et plus globalement avec les enjeux de développement durable, de planification et de prospective, notamment à l'échelle du SCOT de la Communauté de communes en cours d'élaboration,

✓ permettre de définir une politique locale des déplacements adaptée à toutes les catégories de population (actifs, touristes, chaland, scolaires, retraités) et faciliter sa mise en œuvre opérationnelle à travers des solutions adaptées localement.



Synthèse du diagnostic : le contexte territorial



Un territoire près de **13 000** habitants (+ 40 % depuis 1990), dont **30 %** de + de 65 ans, et 3 332 emplois pour 4 052 actifs résidents.

Un territoire très touristique avec une forte proportion de résidences secondaires : **63%**.

ATOUS

Un ensemble de 5 communes aux densités variables ;

Un territoire offrant de multiples services et équipements à la population ;

Des sites et équipements touristiques

Un réel bassin de vie et de déplacements: Près de 7 trajets sur 10 sont intracommunautaires ;

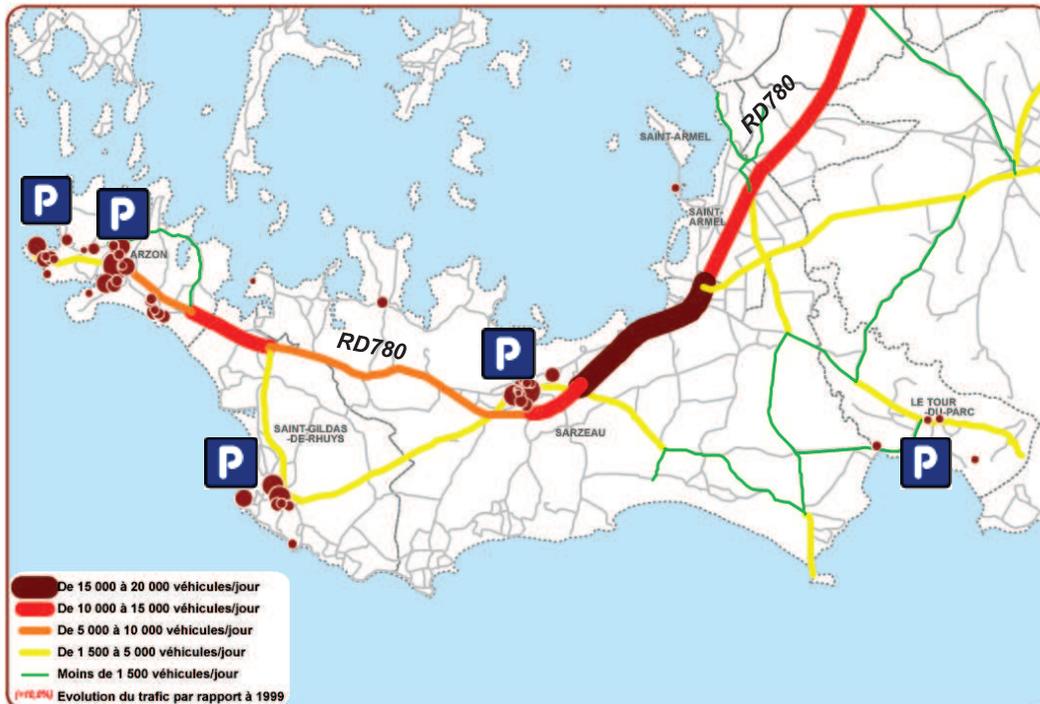
Un positionnement géographique particulier (Presqu'île), à l'écart des trafics de transit

FAIBLESSES

Une forte dispersion de l'habitat, néfaste à l'utilisation des modes alternatifs à l'automobile

Une qualité paysagère dégradée par la présence de certains véhicules en stationnement illicite dans les centres bourgs et les sites touristiques de pleine nature

Synthèse du diagnostic : le réseau viaire



Une **bonne desserte routière** pouvant conforter l'usage de l'automobile.

ATOUPS

RD780

Un réseau routier structuré autour d'un axe fort : la RD 780, véritable porte d'entrée du territoire et axe structurant du réseau intercommunal



Un réseau bien maillé permettant de desservir l'ensemble des communes



Pas de problème structurant de stationnement, la politique étant de répondre à la demande des usagers (y compris en saison estivale)

FAIBLESSES



Un trafic important en période estivale et de weekend



Un sentiment d'insécurité routière lors des traversées des voies départementales, notamment dans les traversées de bourgs

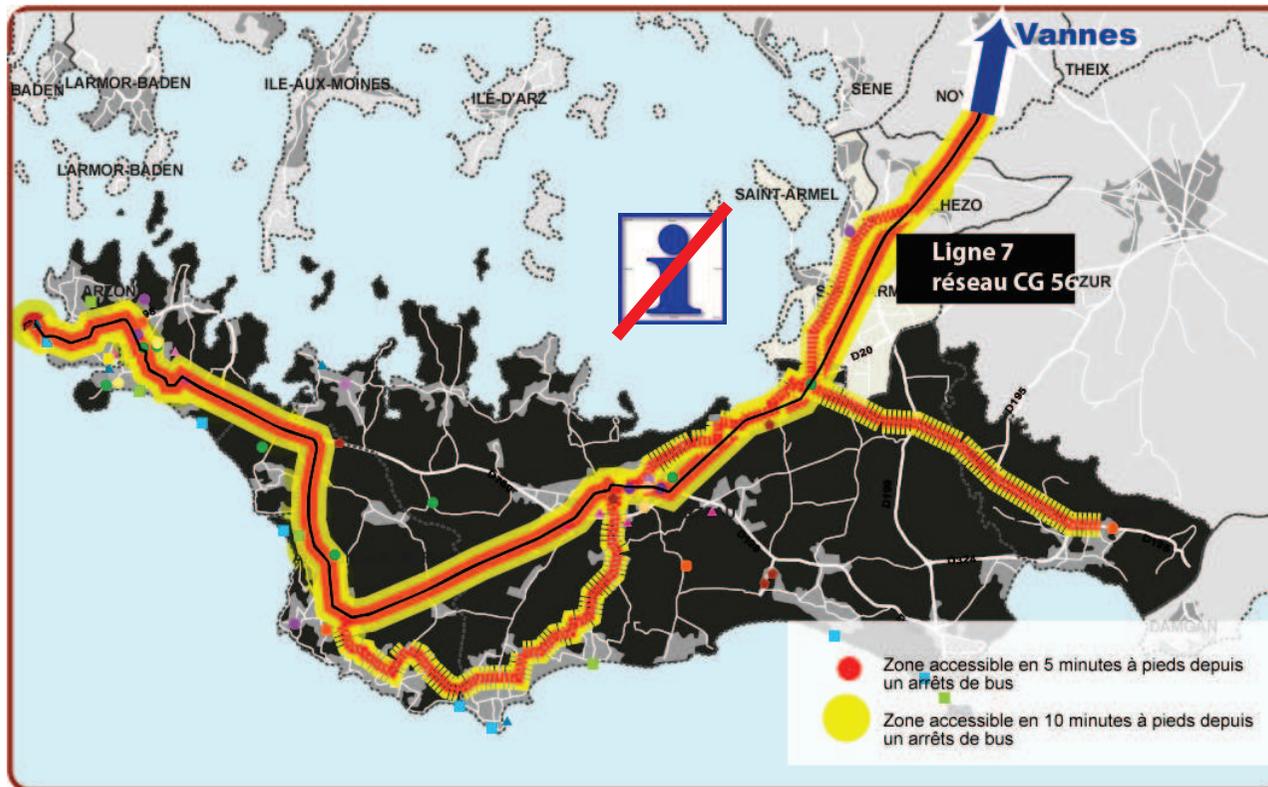


L'absence de problème structurant de stationnement n'exclut pas les problèmes locaux liés aux arrêts minutes à proximité des commerces, des lieux touristiques, etc.



Forte variabilité de l'occupation des espaces de stationnement selon les périodes de l'année

Synthèse du diagnostic : les transports collectifs



Une offre de TC qui répond essentiellement aux besoins des scolaires,
très faiblement utilisée par les actifs du territoire.

ATOUTS

Une offre de transports en commun limitée à une seule ligne sur le territoire communautaire à vocation scolaire et touristique

Une offre TC avec rabattement vers Vannes, plutôt bien adaptée pour les scolaires

FAIBLESSES

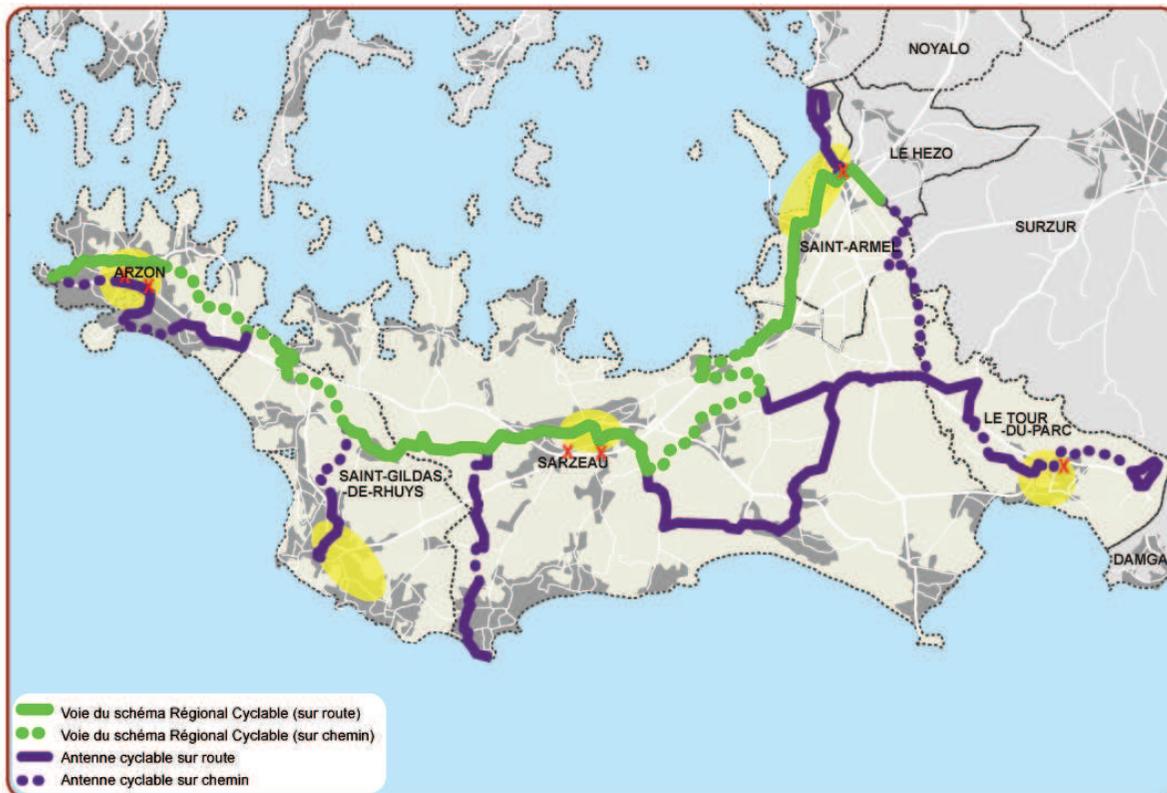
Une offre de transports en commun peu concurrentielle face à la voiture individuelle (qualité de desserte, temps de parcours, etc.)

Des secteurs non desservis, des points structurants difficiles d'accès

Une très faible utilisation des transports collectifs par les actifs du territoire car l'offre ne répond pas aux besoins des pendulaires

Un manque de lisibilité du réseau et une méconnaissance des lignes existantes

Synthèse du diagnostic : les modes doux



Un territoire communautaire propice au développement des **déplacements doux**, mais qui ne permet pas aujourd'hui **une pratique quotidienne**

ATOUTS



Des secteurs pacifiés dans les centres bourgs (zones 30, espaces de rencontre à 20 Km/h....)



Présence d'itinéraires cyclables à vocation ludique et touristique



Un schéma cyclable projeté à l'échelle de la presqu'île

FAIBLESSES



Des problèmes structurants contraignants (manque d'aménagements dans certains lieux, forte insécurité routière pour les modes doux, notamment aux abords des axes de transit, etc.)



Absence de réseau cyclable structurant, malgré une volonté communautaire



Des aménagements qui ne prennent pas forcément en compte l'accessibilité au regard des prescriptions de la loi Handicap 2005

Synthèse du diagnostic : les pratiques de mobilité (enquêtes)

Population permanente

(enquêtes représentatives : 321 personnes)

- **77 % des déplacements sont réalisés à l'échelle communautaire**
- **Près de 70 % des actifs travaillent sur le territoire communautaire**
- **80 % des habitants utilisent la voiture quel que soit le motif**
- **des ménages fortement motorisés (80 %) et bien équipés en vélo (2,1 vélos par foyer)**
- **3 % utilisent le vélo pour se déplacer, 52 % la marche pour les déplacements de proximité**
- **1 % utilisent les TC**
- **88 % des interrogés sont satisfaits des conditions de déplacements**
- **les difficultés majeures recensées sont la circulation en période estivale et le manque d'aménagements cyclables**

Population non permanente

(enquêtes flash : 353 personnes)

- **Plus de 80 % des déplacements sont réalisés à l'échelle communautaire**
- **62 % des enquêtés séjournent plus d'1 semaine, 35 % disposent d'une résidence secondaire**
- **88,4 % des touristes utilisent leur voiture pour venir sur la Presqu'île**
- **L'utilisation de la marche et du vélo est davantage pratiquée pour accéder aux activités littorales (63 % et 11%) et aux besoins de proximité (48 % et 19 %)**
- **1 enquêté sur 2 ne connaît pas l'offre de transport en commun proposée,**
- **Les principales difficultés de déplacements ressenties touchent majoritairement la pratique à vélo (58%)**

Synthèse du diagnostic : les attentes en matière de mobilité (enquêtes)

Population permanente

(enquêtes représentatives : 321 personnes)

- **30 % des enquêtés souhaiteraient moins utiliser la voiture personnelle** (contre 4 % aujourd'hui)
- **60 % des enquêtés souhaiteraient davantage pratiquer le vélo ou la marche** (contre 30 % aujourd'hui)
- **Davantage d'actions prioritaires en faveur de la population permanente que touristique**
- **Le développement d'un schéma cyclable de loisirs et utilitaire et des modes alternatifs à la voiture particulière semblent des actions prioritaires à mettre en œuvre**
- **Intérêt de la prise en compte de la dimension environnementale (60 %) : utilisation du vélo dans les déplacements courts...**

Population non permanente

(enquêtes flash : 353 personnes)

- **Une volonté de pratiquer davantage les modes doux (72 %)**
- **Volonté moindre d'utiliser les navettes maritimes ou le car**
- **Les actions modes doux sont à mener en priorité (50 %), puis les actions sur les TC (31 %)**
- **Les actions préconisées : développement du réseau cyclable, développer une navette bus interne au territoire**

Rappel des enjeux et objectifs

Quatre grands enjeux pour les déplacements sur le territoire:

Enjeu social
(accès à la mobilité,
budget transport des
ménages...)

**Enjeu
aménagement et
développement**

**Enjeu
qualité de
vie**

**Enjeu
environnemental
et énergétique**

Objectifs prioritaires 1

Développer l'usage des TC
Echelle communautaire

Développer l'usage des TC
Echelle extracommunautaire

Encourager le partage de la voiture
(covoiturage, autostop, autopartage)

**Permettre l'intermodalité entre les
différents moyens de déplacements**

Objectifs prioritaires 2

Développer la pratique du vélo

Développer la pratique de la marche
Accessibilité et schéma piéton

**Hierarchiser le réseau viaire selon
les usages souhaités**

**Aménager des espaces publics de
qualité, ne favorisant pas l'automobile**

Mieux gérer le stationnement

Utiliser les nouvelles technologies

Objectifs transversaux:

Communiquer et sensibiliser

Connaître les publics cibles et leurs attentes

Structurer le territoire

Favoriser un urbanisme durable

Evaluation et suivi du PGD

Méthodes de travail en interne (CCPR)– Ingénierie

Liste des actions du PGD *(en rouge les actions prioritaires)*

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

Action
N°

Lecture des fiches-actions :
Nom de l'action



Le contexte

1/3

Constats du diagnostic : spécificité ou problème identifié lors du diagnostic, qui explique la proposition de l'action

Objectifs : résultats attendus de l'action

Orientations retenues en termes d'aménagement : priorités retenues suite aux discussions et débats lors de la phase de définition des enjeux pour le territoire.

Les mesures à mettre en place

2/3

Explication des différentes mesures à mettre en place pour que l'action aboutisse. Ces mesures peuvent être soit réalisées en parallèle ou être réalisées par étape.

La mise en œuvre (aspects organisationnels et financiers)

3/3

Acteurs

	Maître d'ouvrage	Partenaire
CCPR	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CG 56	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Région	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Etat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

En couleur apparaisse(nt) la ou les collectivité(s) maître d'ouvrage, qui finance(nt) ou qui apporte(nt) son soutien à l'action. 'Autre' étant un acteur qui peut varier en fonction de l'action et dont le nom est précisé.

Coûts

- Détail du coût de chaque mesure intégrée à l'action
- Estimation du coût global de l'action
- Précision si des subventions sont possibles

Echéancier

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

Inscription de l'action dans le temps, en fonction des priorités et des moyens de la Communauté de Communes.

Sont indiqués ici les freins à la mise en place de l'action : une note de 1 à 5 est donnée, 1 étant un frein peu important et 5 un frein très important.

Sont indiqués également les intérêts à la mise en place de l'action : une note de 1 à 5 est donnée, 1 indiquant que l'action représente peu d'intérêt pour le thème concerné, 5 indiquant que l'action est très intéressante pour le domaine concerné.

Les freins

Financier	1	2	3	4	5
Décisionnel	1	2	3	4	5
Opinion	1	2	3	4	5

Les intérêts

Réponse aux besoins	1	2	3	4	5
Cadre de vie	1	2	3	4	5
Report modal	1	2	3	4	5

Indicateurs de suivis

Indicateurs quantifiables permettant d'analyser l'évolution de l'action

Volet Transports collectifs et covoiturage



Développer l'usage de la ligne TIM Arzon-Vannes grâce à un contrat d'axe



Le contexte

Constats du diagnostic :

Une offre non adaptée à l'ensemble des besoins (8 services/jour), devant également assurer le transport scolaire, qui n'est pas compétitive face à la voiture individuelle

Une utilisation relativement faible des TC (part modale de 2% dans les déplacements pendulaires), néanmoins une fréquentation en hausse sur la ligne 7 ces dernières années (+28% en 4 ans), avec 87% des voyages effectués vers ou depuis Vannes et 13% effectués à l'intérieur de la presqu'île.

Une méconnaissance des TC par les habitants (50% des enquêtés ne connaissent pas l'offre sur le territoire)

Un pôle d'attraction majeur pour le territoire : Vannes (pour les flux domicile-travail, les flux scolaires et d'autres types de déplacements (achats, loisirs, démarches administratives ou de santé, accès des touristes à la presqu'île...))

Orientations retenues en termes d'aménagements :

- La question du transport collectif est une des priorités du PGD de la Presqu'île de Rhuys. Elle concerne l'ensemble des motifs de déplacements. La CCPR souhaite ici affirmer sa reconnaissance pour la ligne 7 et sa volonté d'en développer l'usage.

- La ligne 7 est la seule ligne de TC circulant sur la Presqu'île de Rhuys, mais elle dessert (à des niveaux différents) les 5 communes du territoire, donc une grande majorité de la population locale. Cette ligne structurante est amenée à se développer avec une augmentation du nombre de services dès 2012.

- Les transports collectifs sont, outre un moyen de réduire les émissions de gaz à effet de serre, une solution de mobilité essentielle pour les populations non-motorisées ou n'ayant pas le permis de conduire... or le PGD vise à améliorer la mobilité de tous et particulièrement des personnes en difficultés.

Objectifs :

- Définition d'un programme d'amélioration concerté pour la ligne TIM 7 organisée par le CG56, en collaboration avec la CCPR et Vannes Agglo.

- Amélioration de la performance de la ligne

- Augmentation de la fréquentation (clientèle commerciale notamment les actifs)

- Renforcer l'attractivité des TC, réduire la dépendance du territoire à la voiture, limiter les émissions de GES et réduire le budget des ménages consacré aux déplacements.

Action

1

Développer l'usage de la ligne TIM Arzon-Vannes grâce à un contrat d'axe



Les mesures à mettre en place

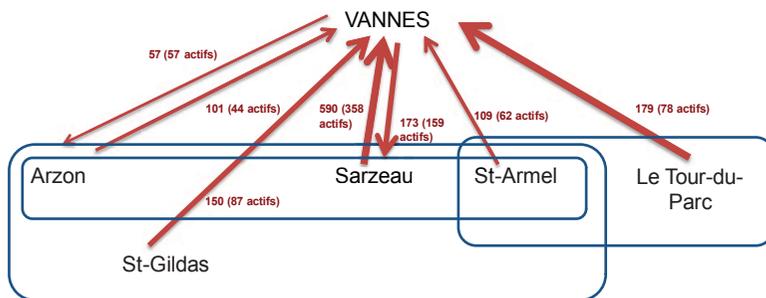
Mesure n°1 : Essayer d'évaluer les attentes et de quantifier la demande en TC sur la liaison Presqu'île-Agglomération de Vannes



Zoom sur les trajets domicile-travail : Quel potentiel de voyageurs sur la ligne 7 parmi les actifs?

Flux domicile-travail (actifs) et domicile-école (scolaires) - INSEE

* uniquement les flux > 10 personnes



On a donc, en suivant le tracé de la ligne 7 :

- Arzon-St Gildas-Sarzeau-St Armel >>> Vannes : 551 actifs

- Vannes >>> St Armel-Sarzeau-St-Gildas-Arzon: 240 actifs

- Le Tour du parc – St-Armel >>> Vannes : 140 actifs

Mesure n°2 : Identifier, en coopération avec les AOT concernées, les faiblesses et freins actuels à l'utilisation de la ligne :

Les difficultés actuelles sont de plusieurs ordres. Elles concernent surtout :

- Les exigences et contraintes du transport scolaire : desserte des établissements scolaires à des horaires précis, organisation des correspondances entre la ligne 7 et les lignes scolaires locales, ...

- La circulation sur la RD780: la vitesse commerciale des véhicules de TC est dépendante des problèmes de congestion ou de ralentissement sur l'axe routier principal, particulièrement en période touristique.

- La circulation à l'entrée ou à la sortie de l'agglomération vannetaise: quelques kilomètres en milieu urbain où le trafic est dense peuvent considérablement ralentir les cars (20 min environ). Toutefois, Vannes agglomération prévoit dans son PDU de renforcer les aménagements de voirie en faveur des bus.

Ces trois contraintes engendrent des temps de parcours peu concurrentiels face au temps de trajet en voiture (de 30 à 50 min en TC contre 20 min en VP). Les horaires, calés sur ceux des établissements scolaires, semblent par ailleurs inadaptés aux actifs (trop tôt le matin, pas assez tard le soir).

Objectif Chiffré

5% de part modale TC dans les déplacements domicile-travail, au lieu de 2% actuellement.

Cette augmentation constituerait, malgré la faiblesse des chiffres, une réelle avancée en matière de déplacements (à titre indicatif : part modale des TC dans les grandes agglomérations dotées de vrais réseaux de transport: environ 10%).

En supposant que l'on atteigne une part modale de 5% pour les TC dans les flux pendulaires vers Vannes, on aurait ainsi environ 20 usagers réguliers supplémentaires sur la ligne 7, soit environ 9 000 voyages par an... effectués en TC et non plus en automobile.

Développer l'usage de la ligne TIM Arzon-Vannes grâce à un contrat d'axe

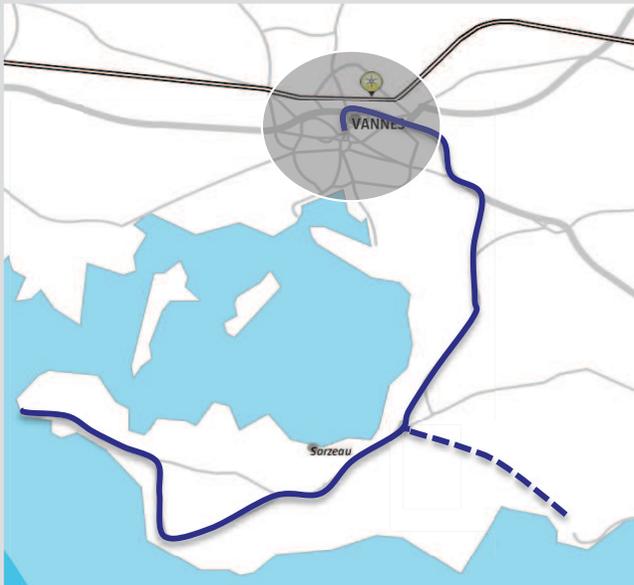


Les mesures à mettre en place

Mesure n°3 : Mettre en place un contrat d'axe Rhuy-Vannes

Qu'est-ce qu'un CONTRAT D'AXE ?

Un contrat d'axe est le support d'un engagement entre différentes parties prenantes relatif à une infrastructure de transport structurante. Cette notion ne se limite pas à l'infrastructure mais comprend également l'espace situé à proximité. Ainsi, le contrat d'axe est un concept global se situant à l'interface du champ des transports et de l'urbain associant au sein d'un partenariat plusieurs acteurs dans le but d'organiser le territoire autour d'une infrastructure de transport. Source : CERTU



Contexte :

La ligne TIM 7 évolue et proposera dès 2012 de nouveaux services, notamment :

- 2 voire 3 allers-retours par jour (matin et soir) entre Vannes et Sarzeau, effectués en minibus (cible: les actifs entrants et sortants),
- 1 A/R supplémentaire le matin du lundi au vendredi,
- des services rajoutés en période de vacances scolaires de manière à stabiliser le service sur l'année.

LES POINTS ESSENTIELS DU CONTRAT D'AXE RHUYS-VANNES :

- ✓ **Un objectif partagé** : S'engager ensemble dans une démarche pluriannuelle visant à développer l'usage des TC et à réduire l'usage individuel de la voiture.
- ✓ **Les principes** : la synergie, la coordination, la réciprocité des engagements, le partage du risque de l'ajout de services sur la ligne, et l'optimisation des financements.
- ✓ **La durée envisagée** : 3 ans (reconductible)
- ✓ **Les signataires** : Département, CCPR, communes (?), Vannes Agglo, la CTM (Compagnie de Transports du Morbihan). Le contrat d'axe sera intégré dans plusieurs documents planification : l'Agenda 21 du CG56, le PGD de la CCPR, le PDU de Vannes Agglo.
- ✓ **Les engagements de chacun (projet)** :
 - **Le département** s'engage à densifier l'offre sur la ligne 7, à soutenir la mise en place de transports locaux complémentaires au réseau structurant, à mettre en place et à animer un comité de suivi du contrat d'axe.
 - **Vannes Agglo** s'engage à participer à la complémentarité des réseaux TIM et TPV, à contribuer financièrement à l'amélioration de la ligne 7, à communiquer à son niveau, à aménager des arrêts et à faciliter la circulation des cars en ville.
 - **La CCPR** s'engage à contribuer financièrement à l'amélioration de la ligne 7, à communiquer à son niveau et à recruter un animateur déplacement, à mettre en place un transport local complémentaire, à intégrer les problématiques de déplacements et particulièrement les TC dans ses décisions d'urbanisme.
 - **Les communes de la CCPR** s'engagent à communiquer à leur niveau, à intégrer les problématiques de déplacements et particulièrement les TC dans leurs décisions d'urbanisme, à aménager des arrêts de cars aux normes et à faciliter la circulation des cars.
 - **La CTM** s'engage à être force de proposition pour atteindre les objectifs fixés, et à participer au suivi du contrat d'axe.

Développer l'usage de la ligne TIM Arzon-Vannes grâce à un contrat d'axe



Les mesures à mettre en place

Mesure n°4 : Proposer des améliorations au niveau de l'urbanisme, de la voirie, des points d'arrêts : c'est participer activement au contrat d'axe

Pour accompagner l'augmentation de l'offre de la ligne 7 (dès 2012), des améliorations peuvent être proposées par la CCPR à différents niveaux:

Une complémentarité entre le train et le car

La mise en place d'un accord de commercialisation avec la SNCF pour la ligne 7 (prévu à court terme) permettra de combiner plus facilement le train et le car pour accéder à la presqu'île (un seul titre de transport, un seul paiement, horaires concordants). Cela permettra aussi de mieux faire connaître la ligne à l'extérieur du territoire (enjeu touristique).

Des cars en site propre sur la Presqu'île ?

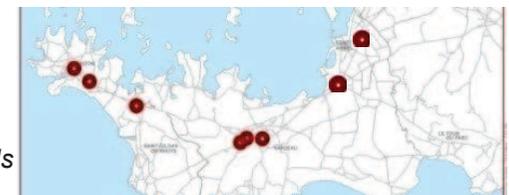
Un transport en commun en site propre (TCSP) est un transport en commun qui emprunte une voie ou un espace qui lui est réservé.

Une solution peu envisageable actuellement...

- Fréquence de passage des cars trop faible, ne justifiant pas des aménagements lourds et coûteux (de l'ordre de 50 000 € par intersection)
- Acquisitions foncières nécessaires si création de voies réservées aux TC
- Coopération nécessaire avec le service des routes du département (éviter la multiplication des ronds-points)

... Mais des aménagements qui méritent réflexion

- 7 des 8 carrefours giratoires empruntés par la ligne 7 sont situés sur la RD780, axe connaissant un trafic important, notamment en période estivale. En estimant un gain de 40 secondes par giratoire si la circulation des TC est séparée de celle des autres véhicules, le temps de parcours pourrait donc être réduit d'environ 5 min.
- Des aménagements ponctuels envisageables à Sarzeau et Port-Navalo à court terme



Exemple de carrefour giratoire donnant la priorité aux véhicules TC et PL à Limoges



Des points d'arrêts plus accessibles et mieux équipés

Bien qu'elles ne soient pas les autorités organisatrices de transport (AOT) de la ligne 7, la Communauté de Communes et les communes de la Presqu'île de Rhuys auront un rôle déterminant dans l'amélioration des arrêts de car (les communes étant gestionnaires de la voirie communale). Elles transmettront au Conseil Général des remarques concernant:

- La localisation souhaitable des arrêts, en fonction des zones d'habitat et équipements;
 - Les problèmes de sécurité pour les déplacements piétons à proximité des arrêts;
 - Les problèmes d'accessibilité rencontrés par les PMR ;
 - Les arrêts où la mise en place de parkings-relais ou abris vélos semble nécessaire.
- Un programme d'amélioration des arrêts pourra ainsi être élaboré.



Une complémentarité entre le train et le car

La mise en place d'un accord de commercialisation avec la SNCF pour la ligne 7 (prévu à court terme) permettra de combiner plus facilement le train et le car pour accéder à la presqu'île (un seul titre de transport, un seul paiement, horaires concordants). Cela permettra aussi de mieux faire connaître la ligne à l'extérieur du territoire (enjeu touristique).



Et à terme... perspectives d'évolution:

- Connexion de la ligne 7 avec le réseau urbain de Vannes, au Poulfanc, et amélioration de la desserte de la ville (zones d'activités, pôles d'emplois...)

Action

1

Développer l'usage de la ligne TIM Arzon-Vannes grâce à un contrat d'axe



Les mesures à mettre en place

Mesure 5 : Promouvoir le réseau TIM à l'échelle locale : c'est l'un des engagements de la CCPR dans le contrat d'axe

Communiquer sur l'offre existante

Pour inciter la population (à la fois permanente et touristique) à utiliser la ligne TIM 7 :

- L'information sur les sites Internet (du Conseil général, de la CCPR, des communes, des offices du tourisme, sur BreizhGo...) est déjà présente, mais il convient de renforcer les liens cliquables entre ces sites internet. Le numéro de téléphone mis à disposition par le CG56 doit aussi être inclus dans cette information.

- L'information sur d'autres supports, à l'échelle du territoire communautaire, peut elle aussi être renforcée : presse locale et bulletins municipaux, brochures de tourisme, affichage et mise à disposition des fiches horaires dans les lieux publics (mairies, administrations...)

- Pour aller plus loin, la CCPR pourrait inciter les entreprises ou grands équipements à communiquer sur les TC, en affichant par exemple les horaires à l'arrêt le plus proche, les possibilités d'abonnements... selon le type de clientèle visée (actifs, jeunes, résidents d'un quartier, touristes...).

Donner une image plus positive aux TC

Il ressortait des enquêtes réalisées une image relativement négative des TC : des temps de trajets jugés trop longs, un tiers des habitants disait ne vouloir jamais utiliser les TC, et pour 17% des usagers des TC interrogés, le car n'est pas un choix.

Mettre en avant les tarifs avantageux du réseau TIM

Si les temps de parcours des cars ne sont actuellement pas concurrentiels face à l'automobile, la question du coût des déplacements est en revanche beaucoup plus favorable aux transports collectifs, et le sera sûrement plus avec la hausse des prix du pétrole. En effet, avec le tarif unique à 2€, le car est nettement plus intéressant que l'automobile, en particulier au-delà d'une vingtaine de Km.

Exemple : Arzon-Vannes c'est 4 € en voiture mais 2 € (ou moins) en car

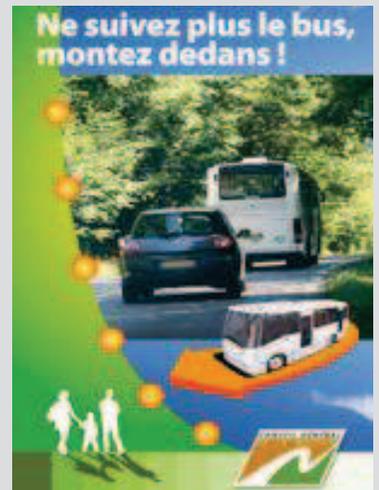
Sur un mois, Arzon-Vannes c'est 168 € en voiture mais 45 € (tarif abonné) en car... soit 123 € d'économie!

Par contre, pour les trajets effectués avec la ligne 7 mais à l'intérieur du territoire de la presqu'île (Sarzeau-Arzon, St-Gildas-Arzon, St-Armel-Sarzeau, etc.) une réflexion pourrait être menée. En effet, le tarif unique de 2€ à l'échelle du département du Morbihan est généralement attractif, mais peut constituer un frein pour des trajets réalisés localement. Ainsi, il pourrait être demandé au CG des tarifs plus adaptés: 1€ pour un trajet interne à la presqu'île, ou 2€ pour un aller-retour, ou 2€ pour une journée...

Et à plus long terme... il pourra être intéressant de rejoindre la tarification régionale Korrigo. Rennes et le réseau TER (donc Vannes) l'utilisent déjà, et les agglomérations de Brest, Lorient et Quimper la mettront en place en 2012... Cela contribuerait à la modernisation du réseau TIM et donc à l'amélioration de son image.

Objectif Chiffré

60% des habitants auront connaissance du réseau de TC en 2012 (contre 50% en 2010)



Action

1

Développer l'usage de la ligne TIM Arzon-Vannes grâce à un contrat d'axe



La mise en œuvre

Cette action est à mettre en lien avec les actions 2 (mise en place d'un TC local), 3 (intermodalité), 10 (plan de communication sur la mobilité) et 11 (suivi et évaluation du PGD).

Acteurs

	Maître d'ouvrage	Partenaire
CCPR	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communes	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
CG 56 et CTM	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Région	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Etat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vannes Agglo	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

La réussite de cette action suppose une concertation importante entre les signataires du contrat d'axe : la CCPR, Vannes Agglo, le CG56 et la CTM.

Coûts

Coûts d'analyse de l'offre, de la demande et des solutions : coûts internes

Coûts d'aménagements visant à renforcer la circulation des TC sur la presqu'île

Contribution de la CCPR au renfort de la ligne : entre 2 000 et 20 000 € (à définir).

Coûts de la promotion de la ligne 7: 20 000 € dont 10 000 € par la CCPR (estimation), pouvant être intégrés au volet communication du PGD.

Echéancier

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

Avril 2012 : offre améliorée sur la ligne 7 – Campagne de communication sur les nouveaux services (minibus)

2012 : Diagnostic des arrêts et propositions d'améliorations

Juillet 2012 : lancement d'un TC local

Septembre 2012 : lancement du TAD local

Indicateurs de suivis

- **Evolution de la fréquentation** (% de clientèle commerciale, nb nouveaux usagers)
- % d'habitants connaissant le réseau TIM
- Niveau de satisfaction selon les usagers et les non-usagers
- Coût d'exploitation de la ligne au regard de la fréquentation
- Temps de parcours de la ligne, nombre d'arrêts de car aménagés et accessibles

Les freins



Les intérêts



Mettre en place un transport collectif local cohérent avec l'offre TC interurbaine



Le contexte

Constats du diagnostic :

- Une forte proportion de déplacements effectués à l'intérieur de la Presqu'île: 67%, or la ligne TIM 7 ne peut répondre à ce type de besoins
- Aucun système de rabattement vers la ligne TIM 7 actuellement
- D'après l'enquête réalisée auprès des habitants de la Presqu'île, 15,3 % des enquêtés ne prennent pas le car parce qu'il n'existe pas d'arrêt à proximité de leur domicile
- En saison touristique, une offre TC très limitée ne permettant pas aux touristes ou aux résidents secondaires de venir sur la presqu'île sans voiture

Orientations retenues en termes d'aménagements :

- Le TC local est un projet majeur du PGD. Il répond à des demandes de déplacements fortes, bien identifiées, mais son organisation demandera évidemment d'être adaptée progressivement (expérimentation du transport à la demande ou de lignes régulières, adaptation du niveau de service...). Le transport local répond aussi à un objectif d'accessibilité, notamment pour les personnes à mobilité réduite (PMR).
- Le développement d'un TC local est également un atout non négligeable pour l'attractivité touristique de la presqu'île de Rhuys. Il peut permettre notamment de « marquer » le territoire comme un territoire prenant mieux en compte le respect de l'environnement et les autres enjeux du développement durable.
- La mise en place d'un TC local est dépendante de l'évolution de la ligne TIM 7. Elle est également à mettre en lien avec l'organisation du transport scolaire.
- Après réflexion et concertation avec le CG56, il est proposé d'organiser 4 services de transport complémentaires :
 - un service régulier permanent (1-2 j/sem)
 - un service régulier renforcé l'été
 - un transport à la demande permanent hors été (1-2 j/sem)
 - un transport à la demande pour les week-ends et ponts

Objectifs :

- Desservir toutes les communes de la Presqu'île par un service de TC
- Proposer une offre de transport collectif adaptée au contexte local, permettant d'accéder aux pôles extérieurs au territoire, mais également aux principaux pôles d'attractivité de la communauté de communes et aux sites touristiques subissant souvent les nuisances dues à l'usage de l'automobile et des problèmes de stationnement (dégradation des milieux naturels...)
- Rendre possible un tourisme sans voiture

Mettre en place un transport collectif local cohérent avec l'offre TC interurbaine



Les mesures à mettre en place

Mesure n° 1 : Définir les besoins de mobilité à satisfaire, les lieux à desservir et le niveau de service souhaité du TC local

▪ Pour la population permanente, toute l'année :

Le transport collectif local dessiné ici vise à répondre au mieux aux besoins de déplacements identifiés, avec :

- la desserte des pôles d'emplois, des services et équipements du territoire (notamment les équipements sportifs et les centres nautiques, où la demande est forte pour les activités extrascolaires du mercredi après-midi et du samedi) ;
- un rabattement facilité vers et depuis la ligne 7 (arrêts mutualisés) ;
- des liaisons plus fréquentes entre les trois principales communes du territoire (Sarzeau, Arzon et St-Gildas-de-Rhuys) où les flux pendulaires, scolaires et autres types de flux sont les plus denses ;
- un complément intéressant pour l'organisation du transport scolaire par le CG56 (le TC local permettrait par exemple de transporter un nombre très réduit d'élève vers une ligne de transport scolaire, à un horaire plus adapté, ce qui éviterait les détours des cars dans des hameaux où la circulation est difficile).

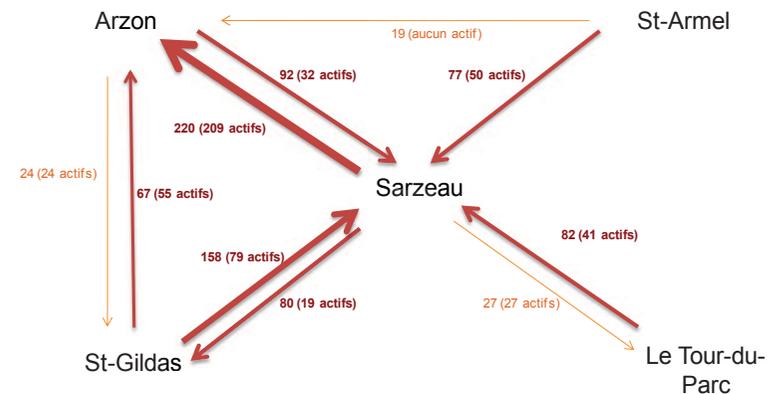
▪ et de façon plus spécifique, pour la population touristique :

Il sera sans doute nécessaire de redimensionner l'offre de TC en termes :

- de parcours (meilleure desserte des lieux touristiques)
- de niveau de service (fonctionnement quotidien, sur une période de 2 ou 3 mois, amplitude horaire élargie (le soir), adaptation aux jours de marché...)
- de matériel roulant (capacité, équipement...)

Flux domicile-travail (actifs) et domicile-école (scolaires >2ans) - INSEE

* uniquement les flux > 10 personnes



▾ Pour les déplacements DT et DE réalisés à l'intérieur de la Presqu'île, les trajets les plus fréquents sont donc : Sarzeau-Arzon (essentiellement des actifs), puis St Gildas - Sarzeau (50% d'actifs et 50% de scolaires), puis St Gildas - Arzon (en nb d'actifs).

Les échanges les plus denses se font entre les 3 principales communes de la Presqu'île (Arzon, Sarzeau, St-Gildas).

Action 2

Mettre en place un transport collectif local cohérent avec l'offre TC interurbaine



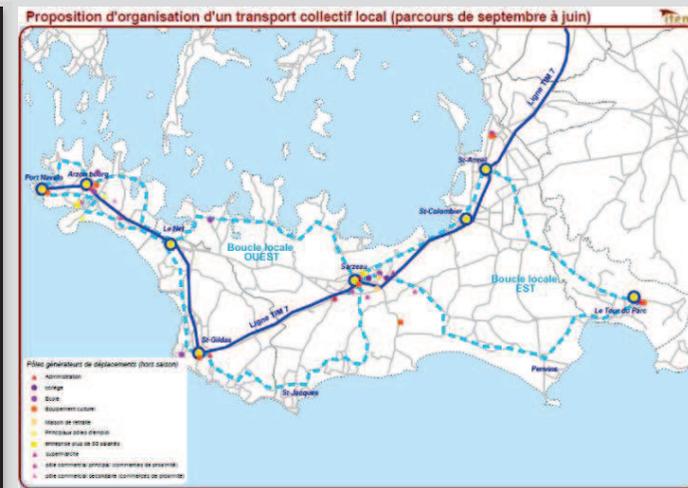
Les mesures à mettre en place

Mesure n° 2 : Schémas de principe d'organisation du transport local – 4 exemples : VERSION PROVISOIRE (septembre 2011)



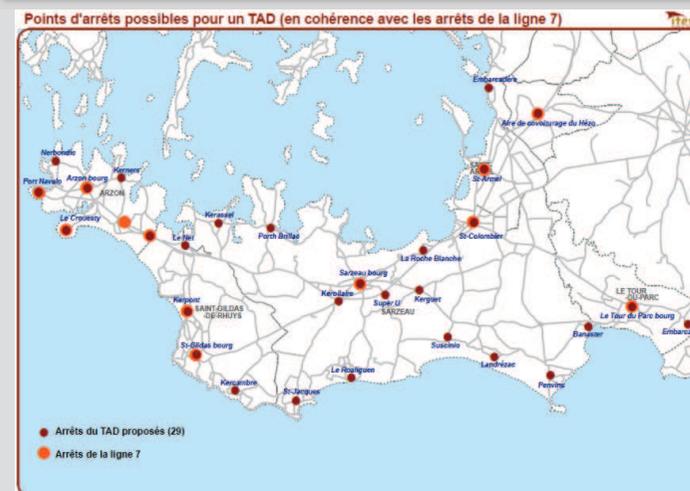
Variante 1: Des lignes de bus régulières, avec une offre de service importante (convient pour l'été):

- 2 boucles se rejoignant à Sarzeau
- Un niveau de service relativement élevé: en moyenne 8 à 10 bus/jour dans chaque commune, tous les jours
- Matériel roulant : petit car
- Tarif possible: 1€/trajet



Variante 2: Des lignes de bus régulières, avec une offre de service limitée:

- 2 boucles se rejoignant à Sarzeau (pôle d'échange)
- Un niveau de service minimum: fonctionnement 3 jours ou 3 demi-journées par semaine + 1A/R le samedi
- Matériel roulant: petit car
- Tarif possible: 1€/trajet



Variante 3: Un transport à la demande assuré par un minibus

- Transport d'arrêt à arrêt, avec une trentaine d'arrêts proposés (dont les arrêts de la ligne 7)
- Un fonctionnement du lundi au samedi (9h-12h et 14h-18h par exemple)
- Matériel roulant: minibus
- Tarif possible: 2€/trajet



Variante 4: Un transport à la demande assuré par les artisans taxis

- Principe du porte-à-porte, sur tout le territoire
- Un fonctionnement du lundi au samedi (9h-12h et 14h-18h par exemple)
- Matériel roulant: taxis
- Tarif possible: 2€/trajet

Action 2

Mettre en place un transport collectif local cohérent avec l'offre TC interurbaine



Les mesures à mettre en place

Mesure n° 2 : Schémas de principe d'organisation du transport local : VERSION AFFINEE (janvier 2012)

Service régulier permanent



Quatre boucles desservant l'ensemble des communes vers Sarzeau (notamment le jeudi matin pour le marché).

Cible : population permanente

Service régulier renforcé l'été



Trois boucles desservant l'ensemble du territoire et les sites touristiques. Fonctionnement tous les jours en juillet et août.

Cible : population permanente et touristiques

Transport à la demande permanent hors été



Principes de lignes virtuelles (mêmes circuits que le service régulier, mais qui fonctionne uniquement sur réservation)

Cible : population permanente

Transport à la demande permanent hors été



Même circuit que le service régulier et même principe que le TAD permanent, pour week-ends et ponts (vendredi soir et dimanche soir, avec correspondances train)

Cible : touristes et résidents secondaires

Mettre en place un transport collectif local cohérent avec l'offre TC interurbaine



Les mesures à mettre en place

Mesure n°3 : Déterminer les moyens techniques, humains et financiers nécessaires

Rôle et compétence de la CCPR pour l'organisation des transports collectifs : quels choix possibles ?

Délégation de compétence	Le CG reste l'AOT principale, La CCPR devient AOT de second rang	Subvention possible du déficit d'exploitation d'un TC local, par le Conseil Général (30%/an)
Prise de compétence Transports	La CCPR devient AOT principale, un Périmètre de Transport Urbain (PTU) est créé, sur lequel la CCPR a en charge l'organisation des transports (y compris scolaires)	Financement par le Versement Transport (VT) et par le Conseil général pour le Transport scolaire

La délégation de compétence semble être le mode de gestion le plus approprié pour la CCPR (première expérience de transport collectif à cette échelle). La prise de compétence Transports poserait en effet plus de difficultés : l'organisation du transport scolaire est complexe et coûteuse, la coordination entre les AOT (CG56, Vannes aggro et CCPR) serait plus difficile avec la création d'un PTU supplémentaire.

NB : Pour affirmer l'identité du territoire, le nom du bus a aussi son importance (Rhuysbus, Tibus Rhuys?)

Moyens nécessaires (estimations CG)

Services	Coût annuel	Coût à la charge de la CCPR (hypothèse 30% de subvention du CG)
Service régulier permanent	46 000 €	32 000 €
Service régulier renforcé l'été	52 000 €	36 000 €
TAD permanent hors été	3 000 €	2 000 €
TAD week-ends et ponts	1 000 €	700 €
TOTAL	102 000 €	70 700 €

La politique tarifaire reste à déterminer.

Plusieurs solutions envisageables :
 -Billet unitaire à 2€ et réduction sur les abonnements
 -Billet au prix symbolique de 0,50€
 -Gratuité pour tous
 -...

Mettre en place un transport collectif local cohérent avec l'offre TC interurbaine



Les mesures à mettre en place

Mesure n°4 : Mettre en place un partenariat avec les acteurs du tourisme pour encourager l'usage des TC en saison estivale

Pour rendre le transport collectif local plus attractif, il faudra l'intégrer au plan global de développement touristique, en tant que :

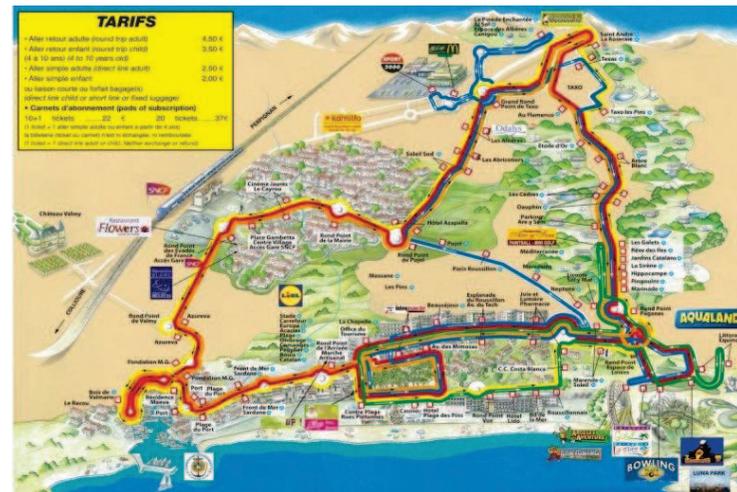
- Moyen d'accès vers le lieu de séjour,
- Moyen de déplacement pour des visites ponctuelles sur le territoire,
- Moyen de résoudre certains conflits d'usages liés au stationnement,
- Véritable composante des séjours sur la presqu'île (concevoir des produits touristiques incluant le transport, ainsi que les titres de transport, dans des formules de séjour).

Cela nécessite de mettre à disposition et de diffuser largement l'information sur l'offre de transport (arrêts, horaires, temps de parcours, tarifs...).

Il semblerait pertinent d'initier des partenariats avec les acteurs du tourisme et notamment les hébergeurs (campings, hôtels...). Le système mis en place à Argelès-sur-Mer constitue un bon exemple en la matière (voir ci-contre).

Référence : Les petits trains d'Argelès-sur-Mer (source: Trainbus.fr)

Depuis plusieurs années, les petits trains d'Argelès-sur-Mer sont devenus un réel moyen de déplacement vers les lieux touristiques. Ils favorisent notamment l'accès aux campings et aux plages de la commune, mais est aussi connecté avec la gare pour permettre aux touristes de ne pas utiliser leur voiture vers leur lieu de vacances. Le reste de l'année, les petits trains circulent à un niveau de service plus limité.



Details clés

- + de 20 ans d'expérience
- 920 000 passagers par an en constante augmentation
- 183 stations/arrêts, 12 trains
- Une augmentation croissante de nouveaux partenariats avec les acteurs économiques de la commune

Sur le plan organisationnel :

Un accord avec la plupart des campings de la commune permet aux vacanciers d'utiliser les petits trains. Pour certains campings, la partenariat va plus loin et permet aux campeurs d'utiliser les petits trains de façon illimitée (le coût du transport étant intégré aux tarifs des emplacements du camping).

Cette formule, envisageable à l'échelle de la presqu'île de Rhuys, pourrait se traduire par :

- Des tarifs attractifs et des possibilités d'abonnement à la semaine pour les vacanciers des campings localisés à proximité d'un arrêt du TC local ;
 - Des offres emplacement + transport illimité pour les campings desservis directement par le TC local.
- En fonction des partenaires intéressés, le parcours du TC pourrait être adapté pour capter plus d'usagers.

Action

2

Mettre en place un transport collectif local cohérent avec l'offre TC interurbaine



La mise en œuvre

Cette action est à mettre en lien avec les actions 1 (transport collectif vers les pôles extérieurs au territoire), 3 (intermodalité) et 10 (plan de communication sur la mobilité).

Acteurs

	Maître d'ouvrage	Partenaire	Financeurs
CCPR	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Communes	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
CG 56	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Région	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Etat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Autre: exploitant	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

L'organisation du TC local nécessite une coordination importante entre l'AOT principale (le CG) et l'AOT de second rang (la CCPR).

En fonction du circuit choisi (liaisons d'intérêt communal ou intercommunal), **le financement de ce TC sera à répartir** entre la Communauté de communes et les communes membres.

Coûts

Coût d'investissement : étude 10 000 € + aménagement des arrêts (qui devront respecter les normes d'accessibilité) : entre 0€ (TAD par taxis) et 150 000 € pour une vingtaine d'arrêts

Coût de fonctionnement du TC: variable selon le type de TC choisi et le niveau de service offert

Le Conseil Général du Morbihan peut participer au financement d'un transport collectif local (30% du déficit d'exploitation chaque année).

Coût de la promotion du TC, émission et vente des titres de transport: intégré au volet communication du PGD

Echéancier

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

Été 2012 : Mise en place du transport local régulier

Septembre 2012 : mise en place du transport à la demande

Indicateurs de suivis

- Nombre d'usagers et détail par horaires et par arrêt ; % d'actifs, de personnes âgées, de jeunes, parmi les usagers
- Nombre de réservations TAD
- Evolution de la vente de titres de transport
- Enquête de satisfaction (population permanente et touristique)

Les freins



Les intérêts



Faire de l'intermodalité une réalité



Transports
collectifs

Le contexte

Constats du diagnostic :

- Du fait de l'utilisation massive de l'automobile, d'une offre limitée en transport collectif et de l'absence de pôle d'échange multimodal sur le territoire, les pratiques d'intermodalité sont rares.
- Toutefois, même si ce type de déplacements est encore peu commun, il existe des besoins ou des attentes auxquels il faut répondre pour accroître l'usage des modes alternatifs.

Orientations retenues en termes d'aménagements :

- Partant d'une offre très limitée voire inexistante, l'intermodalité ne pourra se développer que progressivement.
- Il s'agit alors de mener des actions permettant à la fois:
 - de répondre aux besoins de déplacements,
 - de susciter de nouvelles pratiques de déplacements, incluant ou non la voiture.

Pour plus d'efficacité, les connexions entre les TC interurbains et les TC locaux devront s'appuyer sur quelques pôles d'échanges bien identifiés (il n'en existe actuellement aucun).

Objectifs :

- Développer les possibilités de conjuguer plusieurs modes de déplacements pour un même trajet.
- Définir les espaces les plus adaptés pour le passage d'un mode de déplacement à un autre.
- Communiquer sur ces futures possibilités de déplacement, pour initier une nouvelle culture de la mobilité.

Faire de l'intermodalité une réalité

Les mesures à mettre en place

Mesure n°1 : Encourager les différents systèmes d'intermodalité...

❖ Entre les différents réseaux de transports collectifs (train, car et bus)

Il s'agira à la fois de faire concorder les horaires et jours de fonctionnement, de combiner les tarifs et d'aménager des arrêts communs (sur lesquels toute l'information sur les TC sera affichée). L'objectif pourrait être, en 2015, de pouvoir réaliser un trajet Paris-Penvins en 3h30 par exemple (en tenant compte de l'amélioration de l'offre ferroviaire avec le projet Bretagne à Grande Vitesse, et des évolutions des TC au niveau local).

❖ TC / vélo

Trois approches sont possibles (mais pas forcément compatibles): permettre le transport des vélos dans les véhicules de TC (voir encadré), sécuriser le stationnement des vélos aux abords des arrêts de TC, et inciter les loueurs de vélos à proposer un service de dépose/reprise des vélos aux arrêts de TC, en saison estivale.

❖ TC / navettes maritimes

L'intermodalité entre cars et bateaux n'est pas possible actuellement. Mais avec la mise en place d'un TC local, renforcé en saison estival, la desserte des cales serait possible.

❖ Navettes maritimes / vélo

L'analyse des fréquentations des différents passeurs laissent apparaître un enjeu fort: plus de la moitié des passagers emportent leur vélo pour effectuer les traversées. Ainsi, la mise à disposition de parcs à vélo et de vélos en location serait utile. Mais c'est surtout le développement du réseau cyclable jusqu'aux embarcadères qui encourageait l'usage des modes doux.

❖ Voiture / Modes alternatifs

La voiture est un mode de déplacement qu'il est important de prendre en considération dans les pratiques intermodales. En effet, lorsqu'elle n'est utilisée que sur une partie d'un trajet, c'est déjà un gain en termes de circulation et d'environnement.

Différents moyens intermodaux intégrant l'automobile sont possibles sur la presqu'île: l'organisation de parkings-relais, la desserte des aires de covoiturage par les TC et par le réseau cyclable, des espaces de stationnement aux arrêts de TC, ...

Les portes-vélos sur les véhicules de TC, une solution envisageable ?

Si le transport de vélos par les véhicules de TC est plus connu outre-Atlantique ou en Australie, il existe néanmoins quelques exemples en France: les cars Nantes-Noirmoutier (44), Albi-Castres (81) ou encore Chalon-Mâcon (71)

Principes de fonctionnement possible :

- Système de réservation, avec obligation ou non d'arriver ¼ d'heure avant le départ
- Limitation possible du nombre d'arrêts où le chargement/déchargement est autorisé
- Chargement/Déchargement s'effectue: soit par les usagers eux-mêmes, sur conseils du chauffeur (permet de ne pas engager la responsabilité de l'exploitant), soit par un agent chargé de le faire (employé uniquement à cela), soit par le chauffeur.

Coûts d'installation variables selon le type de véhicule et le système choisi: de 3000 à 6000 €.

Ce système peut être envisagé à la fois pour les cars de la ligne 7 (gérée par le CG) et pour le futur TC local (cela a donc un impact sur le choix du matériel roulant).



photo 79 : Dispositif arrière sur car (Pays-de-Loire)

Source: ADC

Faire de l'intermodalité une réalité



Transports
collectifs

Les mesures à mettre en place

Mesure n°2 : Pour optimiser les possibilités d'intermodalité, aménager et valoriser de véritables pôles d'échanges

Plusieurs actions sont prévues pour amorcer le développement de l'intermodalité sur la presqu'île :

- Une mutualisation des arrêts de TC entre les lignes interurbaines, locales et scolaires ;
- Des navettes et parkings-relais en saison estivale (Arzon) ;
- De meilleures conditions de stationnement pour les vélos ;

...

Cela permet de distinguer les pôles forts du territoire, en termes de déplacements: il s'agit d'abord de Sarzeau, puis de quelques pôles secondaires stratégiques (Arzon, Le Net, ou encore St-Colombier à l'entrée de la presqu'île). Ces lieux permettront de structurer et de rendre plus lisible l'offre de transport (pour la population permanente mais aussi pour la population touristique ou en visite sur le territoire).

Les caractéristiques d'un pôle d'échanges (voir aussi schéma p.30):

- Un lieu de correspondance et d'intermodalité
- Une triple fonctionnalité: Transport, Services, Urbanité
- Une localisation stratégique (centrale)
- Un lieu d'information sur la mobilité
- Un espace public de qualité

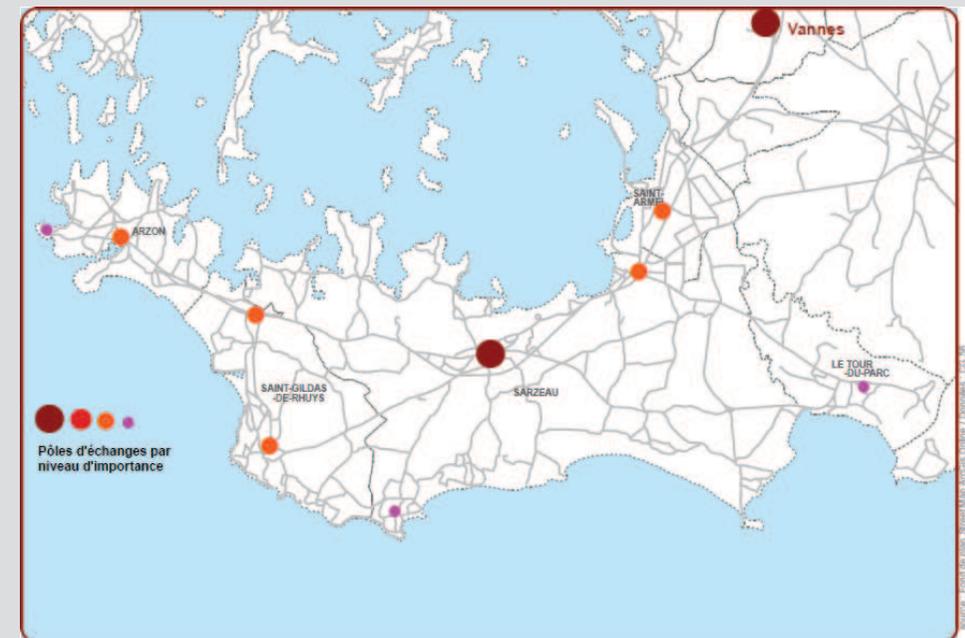


Gare de Betton, commune de
Rennes métropole



PEM de Dijon (projet)

Schéma de principe – les pôles d'échanges pressentis sur le territoire



Faire de l'intermodalité une réalité



Les mesures à mettre en place

Zoom sur les navettes maritimes et les passeurs

Pour l'intégration des navettes maritimes au PGD:

- Comment mieux les organiser en saison touristique?
- Peut-on prolonger les services hors saison?



Liaison	Gestion	Nb passagers 2009 (juillet-août)	Nb passagers 2010 (15 juin-19 sept)
Séné-St Armel	DSP	3 383 soit 55/jour	3 576 soit 37/jour
Le Tour-du-Parc - Damgan	Prestation de service	3 000 soit 48/jour	3 572 soit 37/jour
Locmariaquer - Port Navalo	Privé	4 894	
Kerners - île aux Moines	Privé	5 179	

Pour faciliter le travail réalisé conjointement pour le passeur du Lenn (Pays touristique de Rhuys-Vilaine) et pour le petit Passeur (Maison du tourisme), la CCPR pourrait devenir le porteur des projets de développement de ces deux passeurs (et à terme des autres navettes maritimes de la presqu'île).

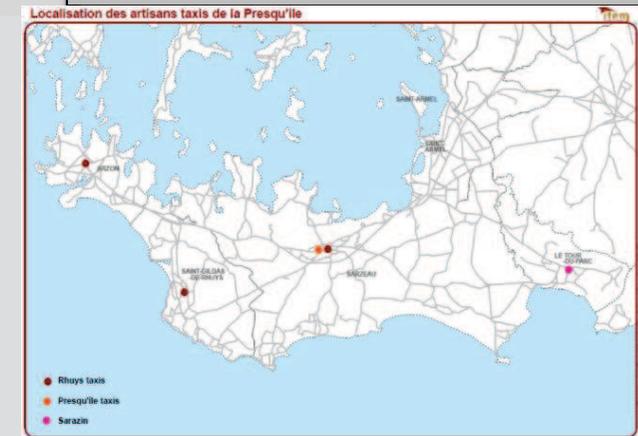
Actuellement, ce mode de transport ne répond qu'à des déplacements de loisirs (sauf exception). Les contraintes en termes de marées, d'accostage, de réglementation de circulation, de conflits d'usages et de personnel nécessaire à bord limitent fortement les possibilités de développement de l'offre. Néanmoins, une réflexion sur l'amélioration des services doit être menée.

Les liaisons maritimes rencontrent en effet un certain succès en période estivale, mais il serait intéressant de prolonger cette offre le reste de l'année, ou du moins du printemps à l'automne. D'autres liaisons vers des manifestations commerciales ou culturelles pourraient aussi être mises en place de manière non-régulière.

Et à plus long terme...
envisager une liaison maritime entre le Logeo et Vannes pendant l'été ?



Zoom sur le rôle possible des taxis



Les Transports à la Demande (TAD) constituent un service souple, moins onéreux qu'une ligne régulière, permettant de compenser la faiblesse des transports en commun pour les personnes qui veulent se déplacer de façon autonome et occasionnelle. Un tel projet peut être envisagé sur la Presqu'île de Rhuys: un service de TAD de porte-à-porte, assuré par les artisans taxis locaux, pour permettre à la population, et notamment aux personnes isolées, d'accéder aux principaux équipements et services du territoire ainsi qu'aux points d'arrêts des TC réguliers (rabattement).

Avantages :

- Intégration du rôle des artisans taxis dans le PGD ;
- Renforcement de leur activité ;
- Réponse adaptée aux caractéristiques territoriales (habitat diffus, certains lieux non accessibles aux véhicules de TC forte proportion de personnes âgées, difficultés de déplacement...)

Faire de l'intermodalité une réalité



La mise en œuvre

Cette action est à mettre en lien avec les actions 1 (transport collectif vers les pôles extérieurs au territoire), 2 (mise en place d'un TC local), 4 (covoiturage), 6 (stationnement des cycles) et 10 (plan de communication sur la mobilité).

Acteurs

	Maître d'ouvrage	Partenaire
CCPR	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
CG 56	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Région	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Etat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

La réussite de cette action suppose une **concertation importante** entre la CCPR et plusieurs AOT ou acteurs des transports: la Région, le CG56, Vannes Agglomération, gestionnaires des navettes maritimes, artisans taxis, loueurs de vélo...

Coûts

L'intermodalité n'induit pas forcément de surcoûts par rapport aux autres actions mises en place (valorisation des arrêts de TC, des aires de covoiturage, installation de stationnement vélo, espaces piétons qualitatifs...).

Echéancier

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

2011 : définition des futurs pôles d'échange de la presqu'île, en fonction de l'évolution des TC (ligne 7, TC local...)

2012 : réflexion sur les choix possibles pour développer l'intermodalité

2013 : aménagement des pôles d'échanges

Indicateurs de suivis

- Calcul de temps de parcours avec différents modes de déplacements
- Etude des pratiques intermodales (enquêtes)
- Nombre d'usagers des TC étant aussi usagers du vélo
- Flux piéton aux abords des lieux d'échanges
- Occupation des parkings-relais

Les freins



Les intérêts



Renforcer les outils de développement du covoiturage et de l'autostop



Le contexte

Constats du diagnostic :

- La RD780, axe unique et structurant pour la Presqu'île, concentre les flux automobiles.
- 80 % des déplacements domicile-travail sont réalisés en voiture.
- 70 % des actifs résidant et travaillant au sein du territoire réalisent leurs déplacements pendulaires en voiture.
- Les pratiques de covoiturage se développent spontanément, mais peuvent être renforcées avec un accompagnement des collectivités

Orientations retenues en termes d'aménagements :

- Le développement des pratiques de covoiturage passe autant par une sensibilisation et une promotion de la pratique que par la création de parkings ou d'aires de covoiturage.
- Il semble néanmoins pertinent de structurer le territoire en proposant un espace dédié au covoiturage dans chaque commune de la CCPR, afin de faciliter les pratiques mais aussi d'en susciter de nouvelles. Le covoiturage peut en effet gagner en lisibilité grâce à des aires officialisées et bien identifiées.
- Enfin, l'autostop étant une pratique courante sur la presqu'île et surtout sur la RD780, une réflexion sur la mise en place d'un système d'autostop organisé ou participatif peut être initiée par la CCPR.

Objectifs :

- Diminuer les charges de trafic sur la RD780
- Minimiser les impacts de la voiture individuelle
- Faciliter la pratique du covoiturage sur le territoire
- Susciter de nouvelles pratiques de covoiturage
- Diminuer la part d'autosolistes
- Permettre aux personnes non-motorisées de se déplacer

Action 4

Renforcer les outils de développement du covoiturage et de l'autostop



Les mesures à mettre en place

Mesure n°1 : Définir un schéma d'aires de covoiturage à l'échelle communautaire

Actuellement, une aire de covoiturage existe au Hézo (à l'entrée de la presqu'île), elle est desservie par la ligne TIM 7.

D'autres aires vont bientôt voir le jour sur le territoire (cf carte) :

-l'aire de St-Colombier, à proximité de l'intersection entre la D780 et la D20,

-des emplacements réservés sur les parkings des supermarchés de Sarzeau et Arzon (des accords de principe et conventions ont été convenus avec les gérants de ces établissements afin d'utiliser certaines places de parkings pour du covoiturage). A noter que le Conseil général du Morbihan aide à la mise en place de ces aires, et peut également les financer (marquage, panneaux, mâts).

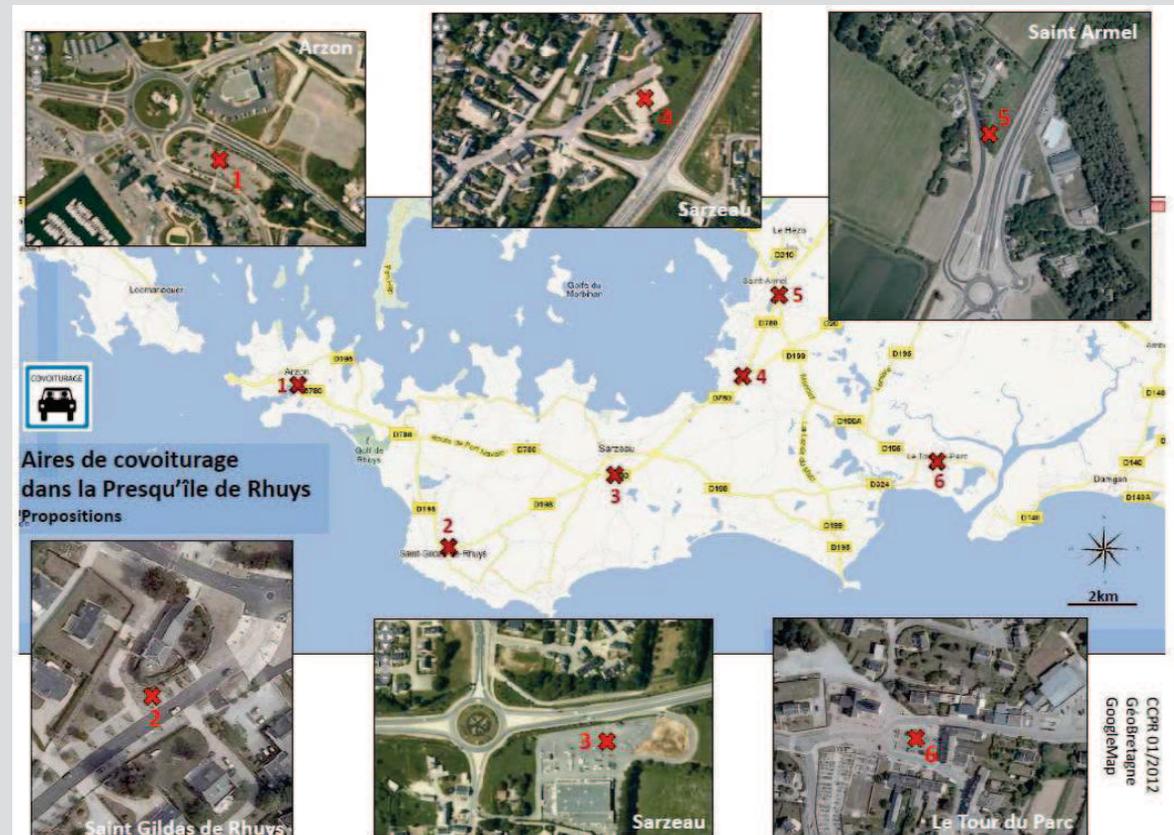


Exemple ci-contre à Pontivy.

Le schéma d'aires de covoiturage communautaire pourrait être complété par une aire à St-Gildas-de-Rhuys (4 places Rue St-Goustan), une aire au Tour-du-Parc (5 places réservées sur le parking de l'église) et une aire à St-Armel (le long de la route reliant le rond-point au bourg).

Une visite sur site avec le CG et les acteurs locaux a été organisée en janvier 2012.

Ces nouvelles aires de covoiturage devront bien entendu respecter la qualité environnementale et paysagère des sites concernés.



Pour une communication efficace, l'ouverture des nouvelles aires et places de covoiturage pourra se faire de façon simultanée.

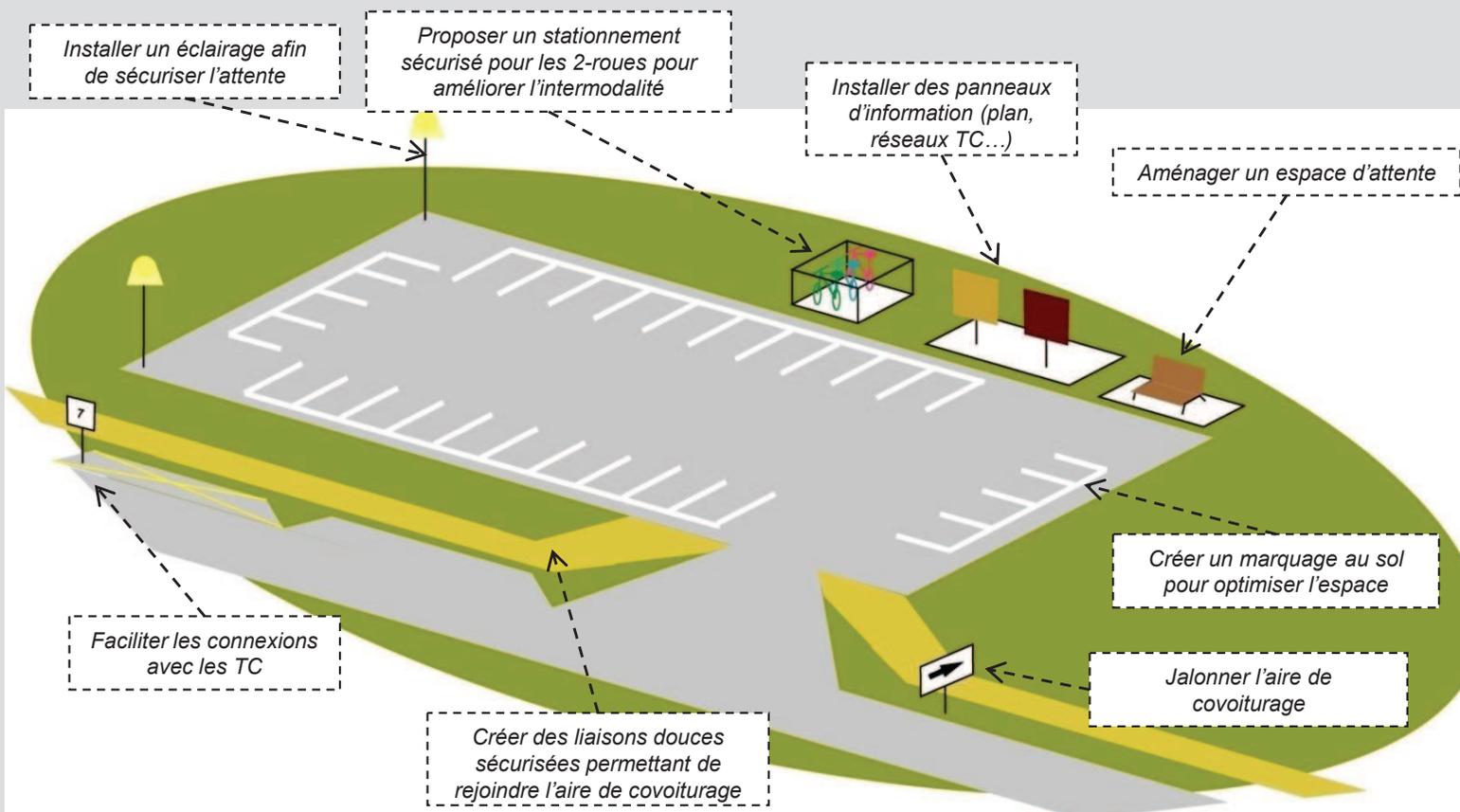
Renforcer les outils de développement du covoiturage et de l'autostop



Schéma d'aménagement d'une aire de covoiturage

Mesure n°2 : Jalonner et valoriser les aires de covoiturage

Afin de faciliter la pratique, une réflexion doit être menée sur l'aménagement des aires de covoiturage pour les rendre plus fonctionnelles et ainsi encourager les pratiques. Le schéma ci-dessous regroupe l'ensemble des préconisations à mettre en œuvre sur les aires de covoiturage (dans l'idéal). Ce niveau d'équipement n'est pas applicable à toutes les aires (notamment les aires situées en dehors des espaces urbanisés), mais donne quelques repères :



Outre un marquage au sol efficace visant à rentabiliser l'espace alloué au stationnement, des aménagements permettant de considérer l'aire de covoiturage comme espace d'échange peuvent aussi être mis en place : un espace abrité et un éclairage efficace pour améliorer l'attente, du stationnement vélo et des liaisons douces sécurisées, des plans (territoire, réseau TC) et panneaux d'informations pour les usagers non réguliers.

Ces aménagements doivent être accompagnés d'un jalonnement efficace permettant de mieux identifier les aires de covoiturage et d'éviter le stationnement sauvage.

Renforcer les outils de développement du covoiturage et de l'autostop



Les mesures à mettre en place (suite)



Zoom sur l'autostop organisé

Pour des responsabilités clarifiées et des pratiques plus sécurisées



L'autostop organisé ou participatif, qu'est-ce que c'est ?

L'autostop participatif est une synthèse entre la liberté et la simplicité d'organisation de l'autostop et la solidarité du covoiturage. Grâce au repérage des aires au bord des principaux axes sur lesquelles l'auto-stoppeur peut se placer, automobiliste et auto-stoppeur peuvent facilement s'identifier et pratiquer ce mode de déplacement beaucoup plus facilement.

Quelques règles s'accompagnent à ce système de transport, notamment la mise à disposition d'un logo amovible à mettre sur les voitures et d'une ardoise pour l'auto-stoppeur. Ces initiatives permettent de faciliter les déplacements des auto-stoppeurs déjà présents sur le territoire ainsi que d'autres habitants sans moyen de transport, mais également de sécuriser les pratiques et d'être identifiable.

L'autostop participatif est également une réflexion citoyenne et collective sur l'environnement et l'impact écologique des transports individuels, une solution à l'augmentation du prix des carburants et des transports, une alternative à l'inadaptation et au prix des transports en commun en milieu rural et une aide au déplacement qui est un facteur de liens sociaux.



↳ L'exemple de Moissac

La ville de Moissac dans le Tarn et Garonne a mis en place un dispositif de covoiturage facilitant les déplacements des habitants, notamment des plus jeunes. Cette initiative a été développée suite à la demande de certains citoyens pratiquant l'auto-stop.

Opérationnel depuis octobre 2010, "Covoiturons sur le pouce" a d'abord été organisé sur la ville de Moissac, puis s'est très vite étendu à d'autres communes et communautés de communes. Aujourd'hui, douze collectivités participent à l'opération et chacune maîtrise ses choix : emplacements des arrêts, moyens de communication...

Le principe est simple : les usagers intéressés s'inscrivent dans un lieu public ouvert à cet effet (mairie, syndicat d'initiative, CCAS...) et signent une charte de bonne conduite. Des documents leur sont alors remis : une carte de membre, un livret d'information sur les moyens de transports ainsi qu'un brassard ou un autocollant qui leur permettront de se faire identifier sur les "Arrêts sur le pouce" emplacement signalés pour le covoiturage. Ces dernières sont en général des arrêts de bus, affichant le logo "Covoiturons sur le pouce".

Au bout d'un an, fin 2010, le service compte quelque six cents inscrits. La communication reste la clé de la réussite d'un tel projet. Une réflexion est en cours pour créer une association entre les collectivités partenaires de manière à renforcer ce système.

Sur la Presqu'île de Rhuys...

-La CCPR pourrait intervenir en amont du projet, en établissant des règles claires et précises entre autostopeurs et automobilistes (sous la forme d'une charte par exemple), et en diffusant des objets permettant aux participants de se reconnaître entre eux (ardoises et brassards pour piétons, macarons pour automobilistes).

-Des arrêts pourraient ensuite être aménagés le long de la RD780 pour permettre une attente sécurisée de l'autostoppeur et un arrêt facilité de l'automobiliste.

Renforcer les outils de développement du covoiturage et de l'autostop



La mise en œuvre

Cette action est à mettre en lien avec les actions 3 (intermodalité), 6 (stationnement des cycles) et surtout 10 (plan de communication sur la mobilité).

Acteurs

	Maître d'ouvrage	Partenaire
CCPR	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CG 56	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Région	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Etat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres: gérants parkings	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Les acteurs auront à la fois un rôle d'aménagement (aires de covoiturage) et d'accompagnement des pratiques (promotion des outils, diffusion des informations, ...).

Coûts

Coût variable selon la taille et le type d'aire à créer (parking créé ex-nihilo ou simple marquage et jalonnement sur des espaces de stationnement existants, ce qui semble plus adapté au territoire de la Presqu'île).

Prix indicatifs pour l'aménagement d'une place de parking sur stabilisé (hors foncier) :

- Revêtement : 350 €
- Marquage : 150 €
- Panneau de signalisation covoiturage: 100 €
- Panneau de jalonnement vers l'aire : 100 €
- NB: coût d'une place sur parking classique: 2 300 €

Le Conseil Général du Morbihan peut participer au financement des aires de covoiturage (convention et signalétique notamment).

Echéancier

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

Court-terme :

- Printemps 2012 : décision des communes sur les sites potentiels de covoiturage
- Avant l'été 2012 : inauguration des aires et places de covoiturage sur tout le territoire
- Septembre 2012 : 1^{ère} bourse au covoiturage

Moyen-terme :

- Promotion du covoiturage dans le cadre des PDE et PDIE

Indicateurs de suivis

Comptage régulier :

- des requêtes effectuées sur les plateformes de covoiturage
- des personnes présentes aux animations sur le covoiturage
- des véhicules stationnés sur les aires de covoiturage

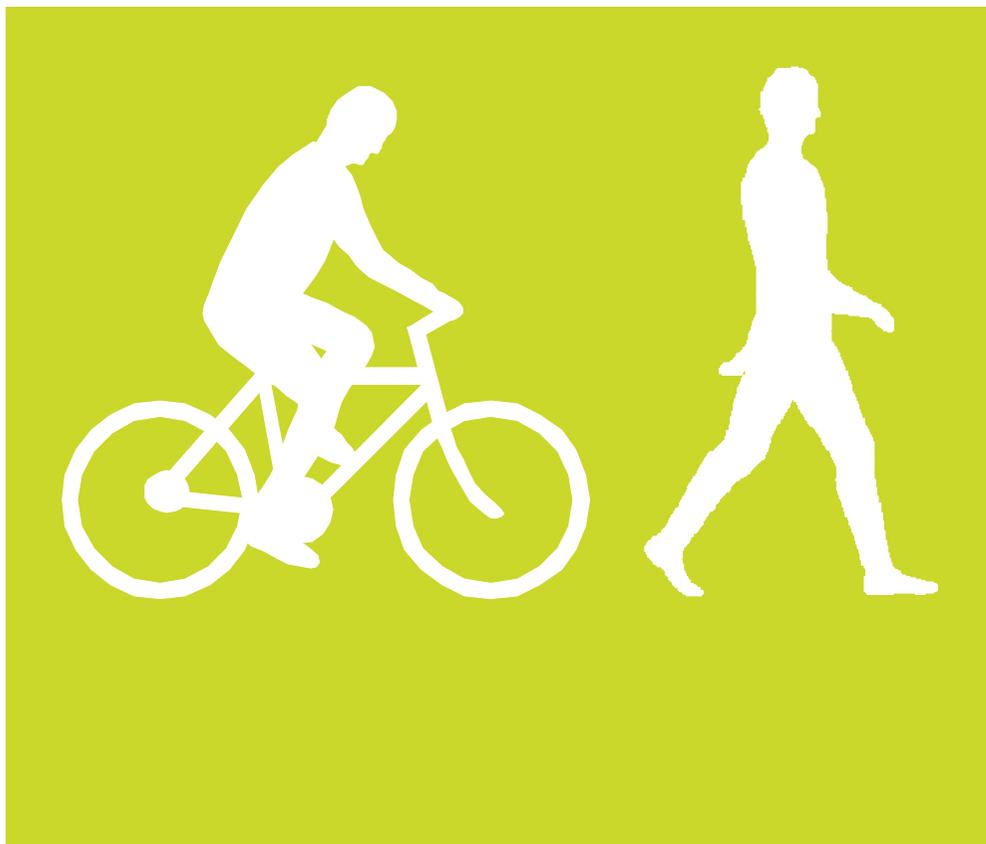
Les freins



Les intérêts



Volet Modes doux



Mettre en œuvre un schéma cyclable cohérent, permettant une pratique utilitaire du vélo



Le contexte

Constats du diagnostic :

- Une armature déjà assez forte en matière d'aménagements cyclables (Plan vélo du Conseil Général, aménagements réalisés par les communes...), mais un réseau à vocation clairement touristique
- L'usage du vélo sur le territoire est beaucoup plus de loisirs qu'utilitaire: la part du vélo est faible pour les trajets domicile-travail notamment (< 4%), même pour les actifs travaillant dans leur commune de résidence (< 5%)
- Pour certains types de trajets, l'usage du vélo semble avoir régressé: c'est le cas des trajets vers les collèges de Sarzeau.

Objectifs :

- Conforter et encourager la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens et utilitaires en proposant de nouveaux itinéraires
- Sécuriser les déplacements des cyclistes par des aménagements spécifiques

Orientations retenues en termes d'aménagements :

- Bien distinguer l'usage touristique et l'usage utilitaire du vélo (c'est ce dernier qu'il s'agit de renforcer dans le cadre d'une politique globale de déplacements). Cependant, les réseaux touristiques et fonctionnels doivent être bien connectés pour assurer la continuité des itinéraires cyclables.
- Deux logiques de mises en œuvre :
 - un objectif de sécurisation à court terme : il s'agit de compléter l'armature existante par les sections ou barreaux manquants >> aménagement linéaire
 - un objectif de desserte des pôles générateurs, en parallèle : il s'agira de mener une réflexion sur l'accès aux pôles structurants qui ont une attractivité forte pour les modes doux >> aménagements dans un rayon d'environ 3 Km autour de chaque équipement.

Action 5

Mettre en œuvre un schéma cyclable cohérent, permettant une pratique utilitaire du vélo

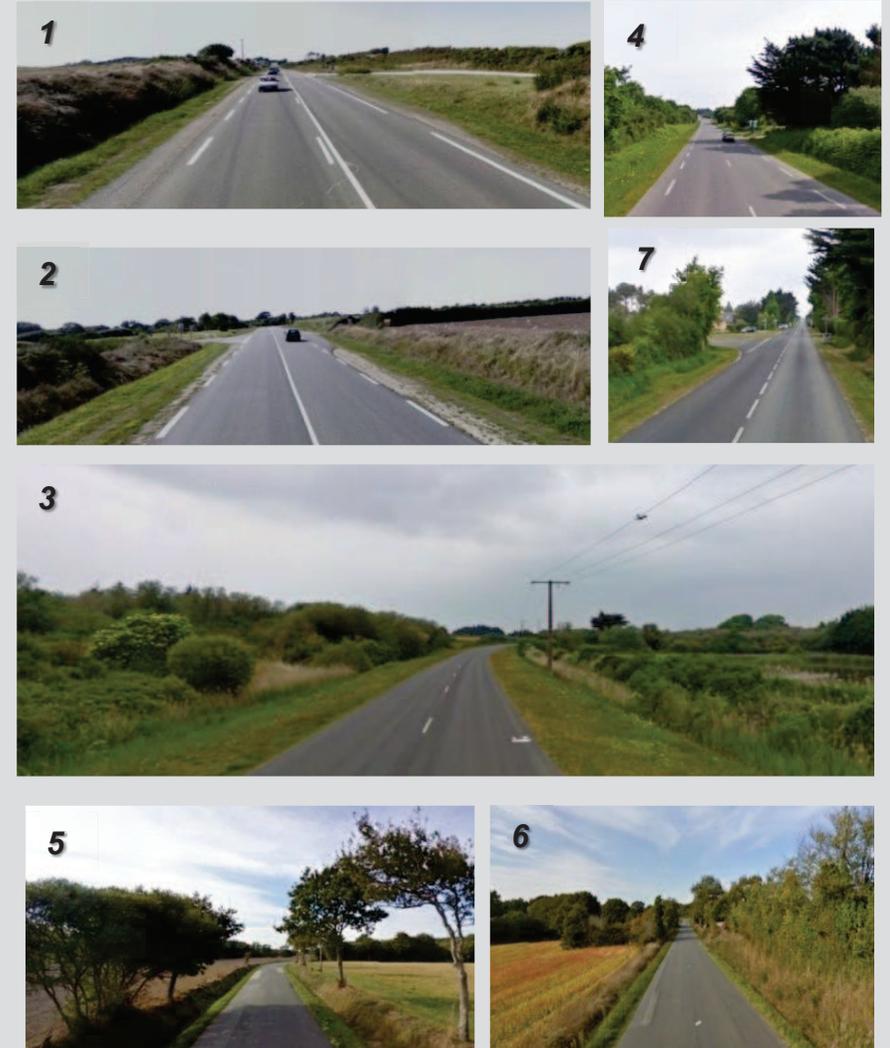
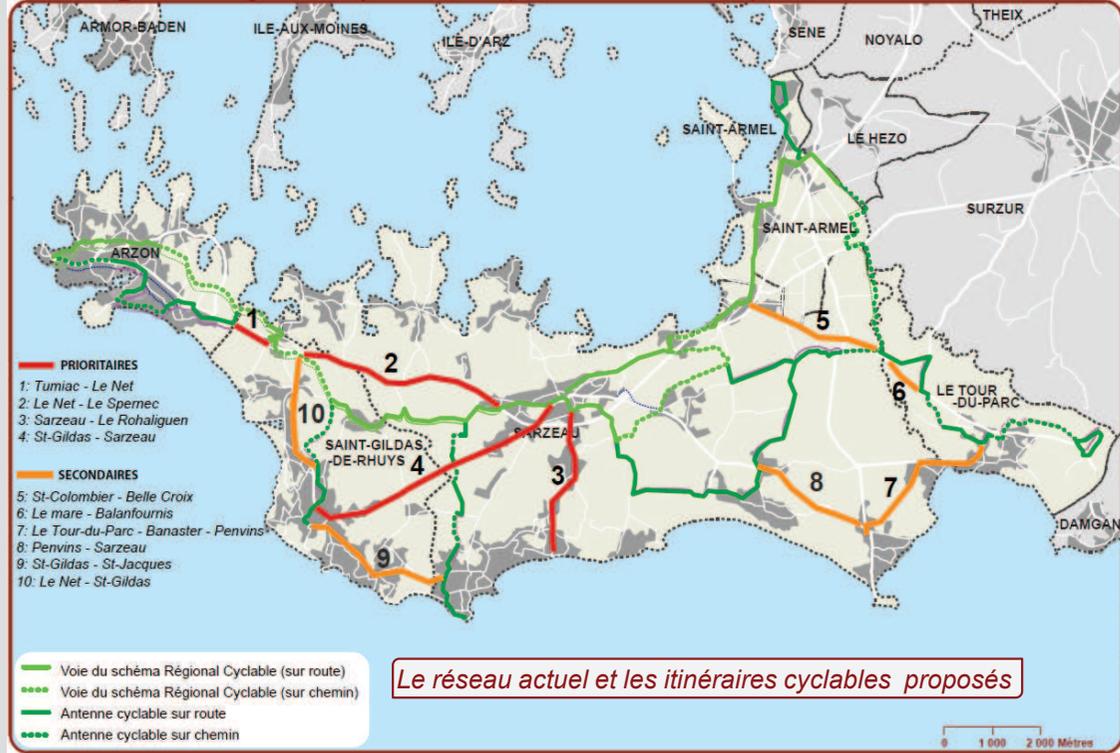


Les mesures à mettre en place

Mesure n°1 : Définir les axes à aménager en priorité

La continuité d'un itinéraire cyclable est ce qu'il y a de plus important pour réduire les risques d'accidents, et pour conforter l'utilisateur novice dans la pratique du vélo. L'action prioritaire en faveur des vélos visera donc à résoudre les ruptures cyclables existantes et à favoriser les trajets les plus directs.

Aménagements cyclables prioritaires (réseau fonctionnel)



Objectif Chiffré Une part modale du vélo de 5% en 2020

Action
5

Mettre en œuvre un schéma cyclable cohérent, permettant une pratique utilitaire du vélo



Les mesures à mettre en place

Mesure n°2 : Choisir les aménagements les plus adaptés, en fonction de la largeur de voirie, du trafic routier, de la vitesse, de la dangerosité du parcours...

Exemples de préconisations d'aménagement pour les liaisons cyclables prioritaires :

Pistes cyclables mono ou bi-directionnelles:

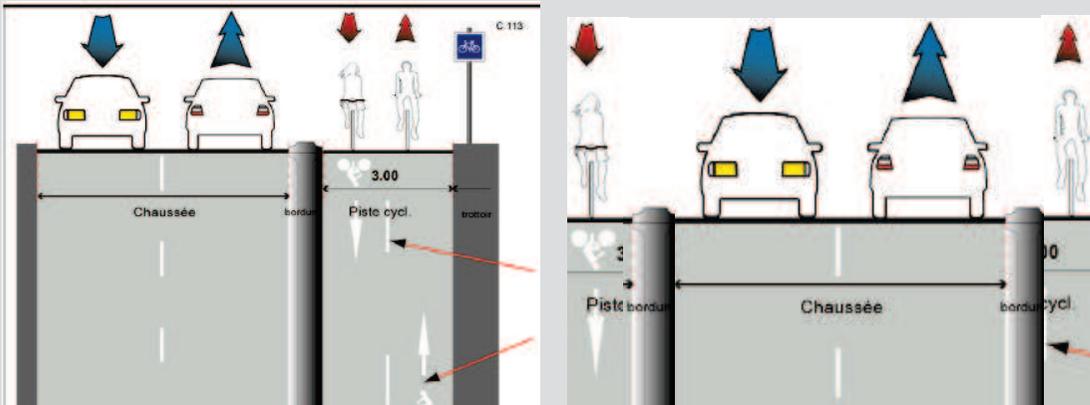


schéma technique 8 : Piste cyclable bidirectionnelle sur chaussée avec bordure

Source schémas :
Guide technique vélo
du CG56

Partage de la route:

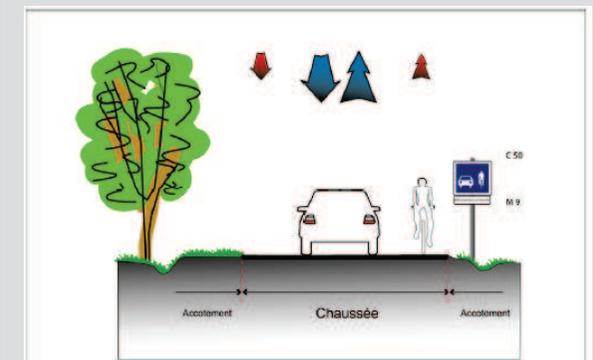


Schéma technique 51 : partage de la route sur voirie rurale

Source schémas :
Guide technique vélo
du CG56

Action 5

Mettre en œuvre un schéma cyclable cohérent, permettant une pratique utilitaire du vélo



Les mesures à mettre en place

Le traitement des intersections, un enjeu important pour la sécurité des cyclistes :

La cohabitation entre vélos et voiture: quelles solutions en milieu urbain?

Giratoire avec piste cyclable intérieure :



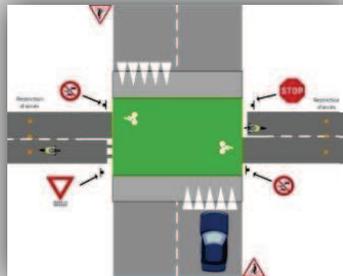
Giratoire avec piste cyclable extérieure :



Exemple du rond-point de Kerollaire: quel aménagement possible?



Les croisement entre voies cyclables réservées et routes départementales: une situation fréquente sur la presqu'île (franchissement de la RD780 notamment)



Le contresens cyclable

une bonne pratique ?

Les **contresens cyclables** existent déjà depuis plusieurs années dans de nombreuses villes européennes. L'expérience montre que la **circulation des différents usagers s'y déroule sans encombre** et que les accidents impliquant des cyclistes n'y sont pas plus fréquents.

Le contresens qu'est ce que c'est ? Sur le plan réglementaire, c'est une "voie à double sens dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cycles non motorisés" (CERTU)

Avantages pour les cyclistes:

- réduction sensible des distances,
- meilleure lisibilité des itinéraires,
- Une plus grande perméabilité des quartiers,
- ... et surtout une sécurité accrue, car les contresens permettent souvent d'éviter de grands axes ou des tourne-à-gauche dangereux.

Les autres usagers profitent aussi d'une meilleure sécurité, grâce à la réduction de la vitesse des véhicules motorisés.



En complément de ces aménagements sécurisants, il est nécessaire de sensibiliser les usagers du vélo sur l'équipement et les mesures de sécurité à appliquer pour circuler à vélo : casque, gilet jaune, lumières, ...

Action
5

Mettre en œuvre un schéma cyclable cohérent, permettant une pratique utilitaire du vélo



Les mesures à mettre en place

Mesure n°3 : Chiffrer et planifier les aménagements

N°	Liaison	Situation	Longueur	Aménagement préconisé	Coût (hors foncier) à la charge des communes
1	Tumiac – Le Net	Le long de la RD780 (vitesse 90 Km/h)	1,2 Km	Piste cyclable sur accotement	1200m * 190 €/ml = 228 000 €
2	Le Net – Le Spernec	Le long de la RD780 (vitesse 90 Km/h)	4,9 Km	Piste cyclable sur accotement	4900 * 190€/ml = 931 000 €
3	Sarzeau - Le Rohaliguen	Voie communale	3 Km	Bande cyclable	Intégré dans un aménagement
4	St-Gildas - Sarzeau	Le long de la RD198 (le plus direct)	6,1 Km	Piste cyclable sur accotement	6100 * 190 €/ml = 1 159 000 €
Total prioritaire			15,2 Km		2 318 000 € HT
5	St-Colombier - Belle Croix	Par le rue de Ker en Trea'ch (50 ou 70 Km/h)	2,2 Km	Partage de la route	2200 * 2,5 €/ml = 5 500 €
6	Le Mare- Balanfournis	Route de Belle Croix	1 Km	Partage de la route	1000 * 2,5 €/ml = 2500 €
7	Le Tour du Parc - Penvins	Par la RD324 et la route de Banastère (C114)	3,8 Km	Piste cyclable et partage de la route	1800 * 190 €/ml + 2000 * 2,5 €/ml = 347 000 €
8	Penvins - Sarzeau	De Penvins à Kermoisan, le long de la RD198	3,5 Km	Partage de la route	3500 * 2,5 €/ml = 8 750 €
9	St-Gildas – St-Jacques	Le long de la RD198 (le plus direct)	3,3 Km	Partage de la route	3300 * 2,5 €/ml = 8 250 €
10	Le Net - St-Gildas	RD198 – jusqu'aux Govelins	2,1 Km	Piste cyclable sur accotement	2100 *190 €/ml = 399 000 €
Total secondaire			15,9 Km		771 000 € HT
TOTAL			31 Km		3 089 000€ HT hors subventions

Le coût d'aménagement d'un véritable réseau cyclable est important, c'est pourquoi il sera nécessaire de prioriser les travaux en fonction de la demande identifiée et des enjeux de sécurité posés.

A titre indicatif, pour la réalisation du réseau proposé, le coût à dégager par les communes est, budgétisé sur 10 ans, d'environ 309 000 € par an.

Et en parallèle... une desserte plus fine des pôles générateurs

Pour mieux répondre aux besoins de déplacements, la construction du réseau cyclable communautaire devra se baser sur les liaisons linéaires entre les bourgs ou hameaux, mais aussi sur l'amélioration des voies d'accès de chaque équipement structurant.



Action

5

Mettre en œuvre un schéma cyclable cohérent, permettant une pratique utilitaire du vélo



La mise en œuvre

Cette action est à mettre en lien avec les actions 3 (intermodalité) et 6 (stationnement des cycles).

Acteurs

	Maître d'ouvrage	Partenaire
CCPR	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CG 56	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Région	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Etat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Coûts

Le financement du réseau cyclable est à la charge des communes, toutefois il peut être inclus dans les aménagements de voirie et ne représente pas dans ce cas un surcoût.

Coûts de référence:

Piste: 190 €/ml

Bande: 25 €/ml

Partage de la route : 2,5 €/ml

Le Conseil Général du Morbihan peut participer au financement de certains aménagements cyclables (à hauteur de 50 % du montant subventionnable HT).

- Dépense subventionnable plafonnée à 60 000 € HT/km pour les pistes cyclables en site propre,

- Dépense subventionnable plafonnée à 10 000 € HT/km pour les bandes et itinéraires cyclables.

Echéancier

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

2011: Analyse des ruptures d'itinéraires et des zones accidentogènes, Définition des liaisons cyclables à aménager en priorité

2012, 2013 et 2014 : Réalisation d'1/3 des aménagements (11 Km environ) chaque année, et aménagements ponctuels pour assurer la continuité des itinéraires (intersections)

2015 : Renforcement du jalonement vélo, de façon homogène sur tout le territoire

Indicateurs de suivis

- Comptage des vélos pour mesurer l'évolution de la pratique sur certains axes
- Linéaire cyclable aménagé
- Accidentologie des cyclistes

Les freins



Les intérêts



Améliorer les conditions de stationnement et le jalonnement pour les vélos



Le contexte

Constats du diagnostic :

Une pratique du vélo essentiellement touristique sur le territoire, particulièrement en saison estivale

Des itinéraires bien jalonnés, mais un réseau cyclable amené à se développer, nécessitant plus de jalonnement

Orientations retenues en termes d'aménagements :

Le stationnement et le jalonnement pour les vélos ne constituent pas une mesure phare du PGD, mais ce sont des éléments essentiels pour encourager la pratique cyclable. En effet, le manque d'information sur les itinéraires, le manque de stationnement vélo sur le lieu de destination, ou encore la crainte de se faire voler son vélo, sont des freins à la pratique cyclable.

La saisonnalité étant fortement marquée dans la pratique des modes doux, il apparaît difficile de bien dimensionner l'offre de stationnement vélo pour répondre à la fois aux besoins touristiques et aux besoins permanents.

Objectifs :

Améliorer les conditions de stationnement des vélos en adaptant les équipements (arceaux, abris couverts ou sécurisés...) aux usages

Favoriser l'intermodalité entre le vélo et les autres modes de déplacements, grâce à un stationnement adapté

Renforcer le jalonnement des itinéraires cyclables pour encourager la pratique du vélo

Améliorer les conditions de stationnement et le jalonnement pour les vélos



Les mesures à mettre en place

Mesure n°1 : Définir un programme d'amélioration du stationnement vélo



Étape n°1: Recenser l'existant et repérer les manques en termes de stationnement

Afin de proposer des mesures pour améliorer le stationnement des cycles au sein du territoire, il faut d'abord connaître les équipements existants. Cela implique un important travail de relevés de terrain afin de :

- Localiser le stationnement existant,
- Comptabiliser le nombre de places disponibles,
- Décrire le matériel implanté (arceaux, abri, ...) ainsi que son niveau de sécurité,
- Nombre de vélos stationnés au moment du comptage.

Étape n°2 : Définir les lieux d'emplacement des espaces de stationnement pour les vélos

Le réseau cyclable a été défini à partir des pôles structurants du territoire. Afin d'avoir une action cohérente en faveur des modes doux, il est nécessaire d'implanter en priorité des parcs de stationnement sur ces mêmes lieux, et ensuite de compléter le maillage avec des stationnement ponctuels dans la zone dense et les centres bourgs.

Étape 3 : Adapter le niveau d'aménagement en fonction des besoins

En fonction du site, l'aménagement doit répondre à des besoins divers, faisant varier l'importance de trois critères :

- **sécurité** (efficacité de l'aménagement contre le vol et les dégradations)
- **commodité** (simplicité à fixer les vélos, espacement pour les manipuler)
- **proximité** (distance entre le parc et l'entrée du pôle). Il faudra favoriser la mise en œuvre de micro-parcs de stationnement (arceaux) sur l'ensemble du territoire pour répondre à ce besoin de proximité (devant certains commerces, bureaux de poste ...).

Usage	Sécurité	Commodité	Proximité
Courte durée	1 2 3	1 2 3	1 2 3
Moyenne durée	1 2 3	1 2 3	1 2 3
Longue durée	1 2 3	1 2 3	1 2 3

Niveau 1 : priorité faible ; Niveau 3 : priorité forte

Type d'équipement	Arceaux	Abri	Box
Services administratifs, publics et sociaux	X		
Collèges		X	
Université et services étudiants		X	
Équipement culturel, sportif et de loisirs	x	X	
Équipement touristique	x	X	
Entreprises > 50 salariés		X	x
Commerces / Zone Commerciale	x	X	
Principaux arrêts des TC, aire de covoiturage		x	X
Etablissement de Santé		X	

Améliorer les conditions de stationnement et le jalonnement pour les vélos



Les mesures à mettre en place

Dans les **centres urbains, les centres-bourgs, les zones commerciales et les commerces de proximité**, les arrêts sont généralement de **courte durée** (moins de 20 minutes). L'utilisateur doit donc rapidement atteindre son lieu de destination depuis le parc de stationnement (en effet, un stationnement à 100 m d'un commerce ne sera pas utilisé pour un achat de très courte durée). Aussi, l'utilisateur doit pouvoir attacher/détacher rapidement son vélo, du fait du faible temps d'arrêt. Ces pôles étant très fréquentés, et le parc généralement visible par l'utilisateur, la sécurité n'est pas une priorité.

Dans les **administrations, les établissements de santé, les équipements culturels et sportifs**, les arrêts sont généralement de **moyenne durée** (de 20 minutes à quelques heures). L'utilisateur ne peut donc pas surveiller son vélo, et le degré de sécurité doit donc être assez élevé. La commodité et la proximité de l'aménagement sont des éléments à ne pas négliger pour ce type de déplacements.

Dans les **pôles d'échange des TC, les établissements scolaires, les lieux de travail**, les arrêts sont souvent de **longue durée**. Les usagers doivent être sûrs que l'aménagement garantisse une sécurité optimale pour leur vélo, d'autant qu'il s'agit de pôles où la fréquentation varie fortement. L'aménagement doit protéger efficacement contre les intempéries. La distance entre le stationnement vélo et l'entrée principale doit rester raisonnable mais une proximité immédiate n'est pas impérative.

Étape 4 : Chiffrer le coût global d'aménagement (hors entretien) de parcs à vélo :



Pour favoriser l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens, leur stationnement doit faire l'objet d'une attention particulière dans les **documents d'urbanisme**. Ceux-ci comprendront des dispositions afin de faciliter le stationnement des vélos selon les principes évoqués dans l'action 9 norme U12 des PLU. Exemple de normes de stationnement vélo pouvant figurer dans les PLU :

Pour l'habitat collectif : par logement de moins de 3 pièces : 1 place ou 1 m², par logement de 3 pièces ou plus : 2 places ou 2 m².

Pour les activités de bureau : 2 places ou 2 m² pour 100 m² de SHON.

Pour les activités commerciales : l'emplacement ou le local devra avoir, au minimum, une surface de 3 m².

Arceaux	Abris vélos	Box sécurisé	TOTAL
90 nouveaux arceaux sur la presqu'île (plages, bourgs, commerces de proximité, ...) à 200 € l'unité	10 abris couverts de 5 places (administrations, équipements sportifs...) à 2 500 € l'abri	20 box sécurisés (arrêts de TC, embarcadère des navettes maritimes, aires de covoiturage...) à 760 € le box	Au total, environ 250 places vélos supplémentaires
18 000 € HT	25 000 € HT	15 200 € HT	58 200 € HT

Améliorer les conditions de stationnement et le jalonnement pour les vélos



Les mesures à mettre en place

Mesure n°2 : Soigner le jalonnement vélo

Les indications à destination des cyclistes ne doivent pas se limiter à des panneaux indiquant les voies autorisées ou réservées aux cyclistes.

Il faut donner des informations sur les directions (communes, routes), ainsi que la distance à parcourir et si possible, une estimation du temps de parcours. Les panneaux des sentiers cyclables touristiques du plan vélo constituent une base pour la mise en place d'un réel jalonnement sur le territoire communautaire.

Les personnes se déplaçant à vélo doivent aussi pouvoir repérer facilement les équipements structurants du territoire (scolaires, sportifs, culturels, ...) et connaître l'itinéraire le plus approprié pour s'y rendre. Plus ce jalonnement sera homogène à l'échelle de la Communauté de Communes, plus le repérage sera facile.

Enfin, c'est le stationnement des cycles qu'il conviendra d'indiquer, en particulier dans les centres urbains, là où les arrêts de courte durée sont fréquents.

Concernant le jalonnement du réseau cyclable à vocation utilitaire, le coût est estimé à :

Longueur des nouveaux itinéraires	Estimation du linéaire total à jalonner pour le réseau 'fonctionnel'	Coût
34 Km	50 Km	75 000 € HT



Objectifs Chiffrés

100% du stationnement vélo recensés en 2012

50% des pôles structurants équipés en parc à vélos d'ici 2015

50 % du linéaire cyclable jaloné en 2015

Améliorer les conditions de stationnement et le jalonnement pour les vélos



La mise en œuvre

Cette action est à mettre en lien avec les actions 3 (intermodalité) et 5 (réseau cyclable).

Acteurs

	Maître d'ouvrage	Partenaire
CCPR	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CG 56	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Région	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Etat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Loueurs de vélos	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Partenariat à mettre en place avec les loueurs de vélos de la presqu'île.

Coûts

- Coût moyen de la mise en place d'un arceau : 200 € HT (note: coût moyen d'une place de stationnement automobile sur voirie : 2 300 € HT)
- Coût moyen d'un abri vélo couvert (5-10 places) : de 2 500 à 5 000 € HT
- Coût moyen d'un abri vélo sécurisé : 760 € par box minimum
- Jalonnement : 1,5 € / ml

La CCPR pourra réaliser des achats groupés de mobilier.

Echéancier

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

2011: recensement et analyse de l'existant (stationnement et jalonnement)

2012: définition d'un programme d'aménagements (priorisé) et choix du mobilier

Avant l'été 2013: installations des stationnements et du jalonnement prioritaire

2014-2015: autres aménagements

2015: inventaire et analyses des pratiques

Indicateurs de suivis

- Nombre d'aménagements existants
- Taux d'occupation des parcs vélos
- Linéaire cyclable jalonné
- Nombre de places de stationnements vélos/ habitants

Les freins

Financier	1	2	3	4	5
Décisionnel	1	2	3	4	5
Opinion	1	2	3	4	5

Les intérêts

Réponse aux besoins	1	2	3	4	5
Cadre de vie	1	2	3	4	5
Report modal	1	2	3	4	5

Faciliter et sécuriser les déplacements des piétons et PMR



Le contexte

Constats du diagnostic :

Malgré la présence de liaisons douces et d'aménagements permettant de limiter la vitesse et de sécuriser les cheminements piétons, il subsiste des zones de difficultés pour les piétons, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

Objectifs :

- Favoriser la marche sur de courtes distances, au détriment de l'automobile
- Répondre aux obligations législatives (loi Handicap 2005) : chaque commune doit réaliser son Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics.
- Accorder une plus grande place aux piétons (usagers les plus vulnérables) sur le réseau de voirie.

Orientations retenues en termes d'aménagements :

- Le potentiel de développement de la marche est non négligeable sur des trajets de courtes distances (domicile-travail, domicile-école, achats de proximité...). Il s'agit ainsi de renforcer la fonction utilitaire de la marche, parallèlement à la fonction touristique et de loisirs qu'elle occupe actuellement.
- Les PAVE représentent une opportunité pour réaliser un réel schéma piéton à l'échelle de la Presqu'île: ils permettent en effet d'améliorer, outre l'accessibilité pour les PMR, le confort et la sécurité des déplacements de tous.
- Certains PAVE, notamment celui d'Arzon, vont au-delà de la mise en accessibilité de la voirie, et intègrent l'ensemble des cheminements piétons (chemins côtiers, liaisons douces, voies interdites aux véhicules motorisés...) afin de bien mailler le territoire communal. C'est dans ce sens qu'il faut aller pour assurer la continuité des déplacements piétons.

Faciliter et sécuriser les déplacements des piétons et PMR



Les mesures à mettre en place

Mesure 1 : Mailler le territoire par des cheminements piétons

En s'appuyant sur la localisation des pôles structurants et leur aire d'influence, l'objectif est de mailler le territoire avec des cheminements doux pour donner une vraie place aux piétons et faciliter la mobilité de proximité.

Cela permet de définir un périmètre d'action dans lequel les aménagements piétons devront être réalisés en priorité (voir plans page suivante).

Mesure 2 : Choisir les outils réglementaires et les aménagements les plus adaptés

En fonction de l'environnement, de la densité urbaine ou commerciale, des usages de la voirie, du trafic routier ou encore des vitesses autorisées, le type d'aménagement pourra varier :

A proximité immédiate des axes les plus empruntés, l'objectif est de pouvoir assurer une séparation des modes. A l'inverse, dans les zones plus denses, des zones 30 voire des zones de rencontre peuvent être instituées. Ces aménagements devront être réalisés conjointement avec les actions réalisées sur le réseau viaire afin d'assurer une cohérence entre déplacements automobiles et déplacements doux.

La sécurisation des traversées piétonnes est particulièrement importante, à la fois :

- Dans les centres-urbains (1)
- Dans les espaces à faible densité, le long des routes (2)



L'amélioration des cheminements passe aussi par un éclairage efficace, pour permettre au piéton de voir et d'être vu, et par une signalétique renforcée.

Aire d'influence	Points structurants
5 min à pied	Mairie, bureau de poste, établissement de santé, principales zones d'activités, commerces de proximité...
10 min à pied	Ecoles, hypermarchés, bibliothèques et médiathèques, musées, équipements sportifs...
15 min à pied	Collèges et lycées, équipements touristiques...

En milieu urbain, choisir les outils réglementaires adaptés :



- La Zone 30 : zone affectée à la circulation de tous les usagers. La vitesse des véhicules est limitée à 30 km / h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. L'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.



- La Zone de rencontre : zone affectée à la circulation de tous les usagers. Les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la **priorité sur les véhicules**. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. L'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.



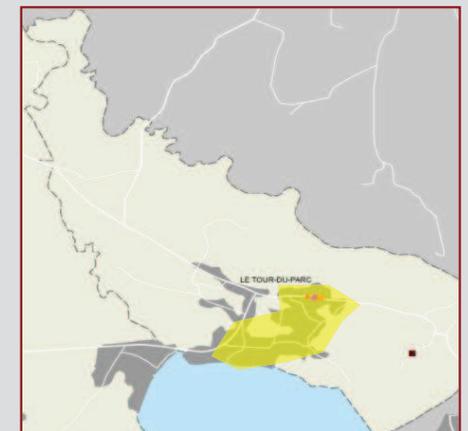
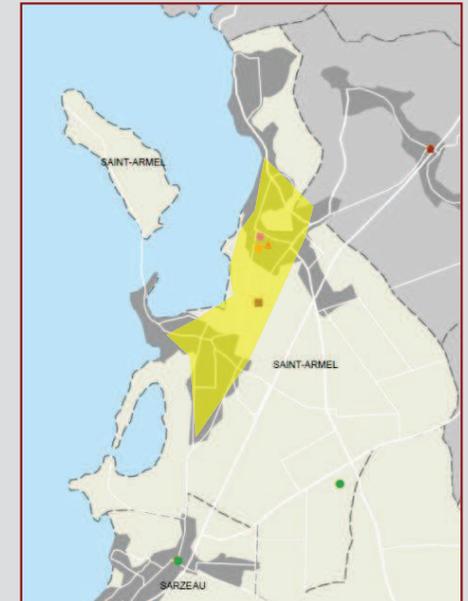
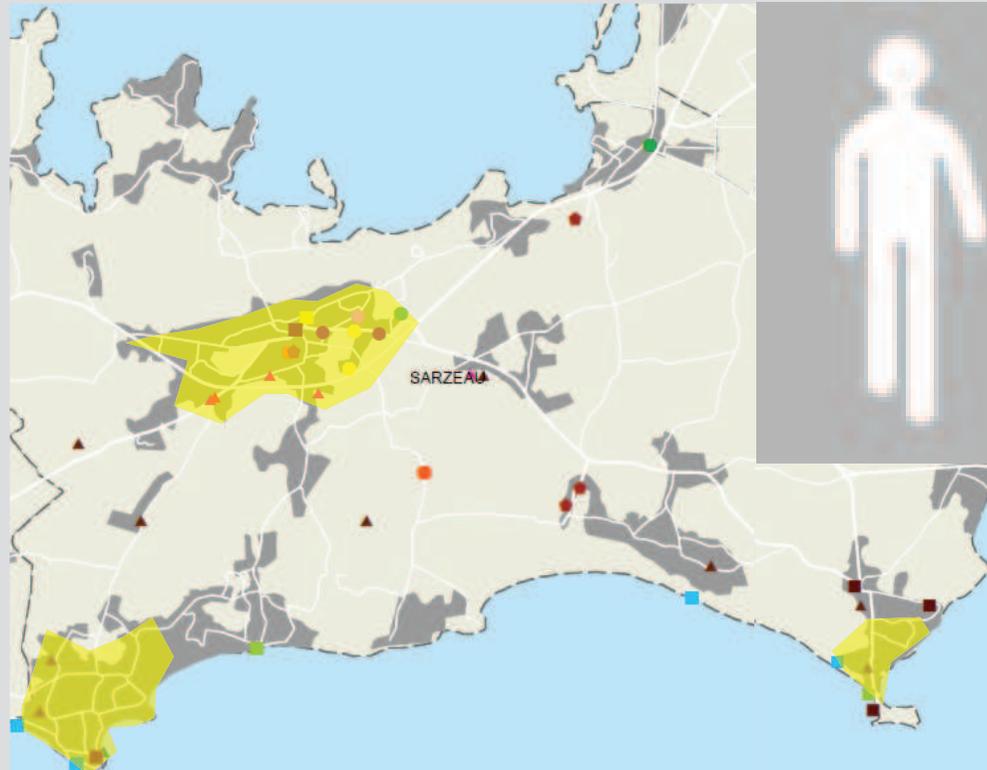
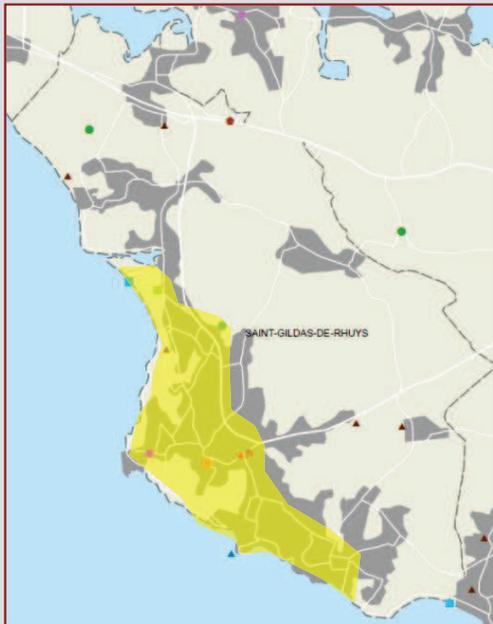
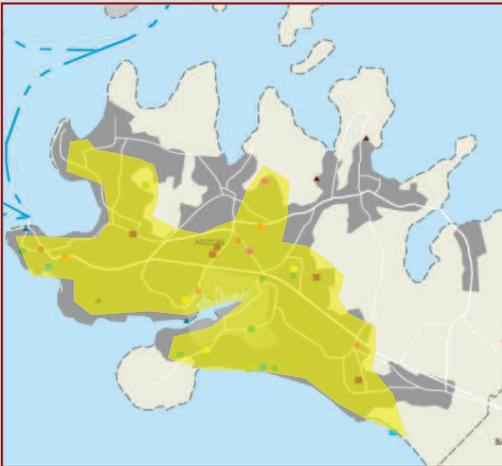
- L'aire piétonne : zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. La circulation des cycles y est autorisée au pas (sauf dispositions particulières).

Faciliter et sécuriser les déplacements des piétons et PMR



Les mesures à mettre en place

Espaces prioritaires pour les aménagements en faveur des piétons



Faciliter et sécuriser les déplacements des piétons et PMR



Les mesures à mettre en place

Mesure n°3 : Accompagner les communes dans la réalisation de leur PAVE

La CCPR aura pour rôle d'accompagner les communes dans la réalisation des PAVE et tentera d'homogénéiser les travaux de mise en accessibilité de la voirie. Elle pourra par ailleurs organiser des animations de sensibilisation (type parcours urbains) dans les différentes communes pour permettre aux élus et techniciens d'échanger sur les problèmes et solutions en matière d'accessibilité.

Parallèlement aux aménagements de voirie préconisés dans les PAVE, il faudra veiller à renforcer et à entretenir les liaisons douces interdites aux véhicules motorisés (pour l'accès aux plages par exemple). Elles constituent en effet des cheminements très sécurisés qui encouragent la pratique de la marche.

«Améliorer l'accessibilité pour les PMR, c'est renforcer le confort et la sécurité de tous»

Mesure n°4: Valoriser les possibilités de déplacements à pied

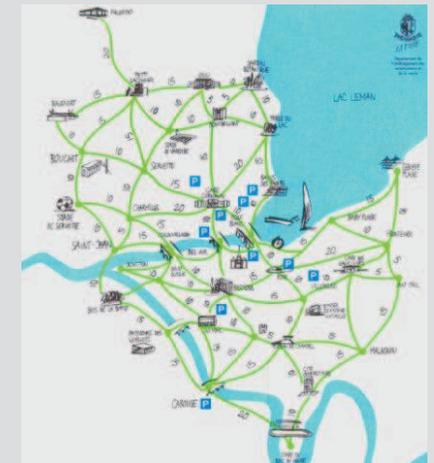
Il s'agira d'abord de renforcer la signalétique et le jalonnement à destination des piétons, souvent négligée par rapport à la signalisation pour automobilistes ou cyclistes. Une indication des directions et des équipements structurants (en particulier les sites touristiques puisqu'une partie de la population se déplaçant sur la presqu'île ne connaît pas ou peu le territoire). Pour être plus efficace, le jalonnement devra également comporter une estimation des distances et des temps de parcours (moyenne à titre indicatif: 5 Km/h).

Les cheminements praticables pourront ensuite être repris dans une carte piétonne, à l'échelle de la communauté de communes mais avec des zooms sur les centres-bourgs. Cette carte sera à diffuser au plus grand nombre (actifs, jeunes, personnes âgées, non-automobilistes, visiteurs...). Elle représente un réel atout d'un point de vue touristique. L'exemple de la ville de Genève est particulièrement intéressant puisque sur le plan de mobilité piétonne figurent les principaux points structurants et les temps de parcours approximatifs.

La CCPR pourra aussi promouvoir les initiatives de Pédibus dans les écoles, et réaliser les aménagements de voirie nécessaires sur les parcours.



Référence : la nouvelle signalétique pour piétons mis en place à Paris



Référence : le plan de mobilité piétonne de Genève, détaillant les temps de parcours à pied d'un point à l'autre de la ville (réseau ininterrompu).

Action

7

Faciliter et sécuriser les déplacements des piétons et PMR



La mise en œuvre

Cette action est à mettre en lien avec les actions 5 (réseau cyclable), 8 (articulation transport/urbanisme) et 10 (plan de communication sur la mobilité).

Acteurs

	Maître d'ouvrage	Partenaire
CCPR	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CG 56	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Région	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Etat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Si les aménagements des centres-bourgs et les PAVE sont de compétence communale, la CCPR peut tout de même jouer un rôle pour faciliter les déplacements piétons: repérer des liaisons piétonnes stratégiques, assurer la continuité des itinéraires...

Coûts

Coûts d'aménagements à la charge des communes

Quelques références:

Coût d'une véritable zone apaisée (chaussée neuve + aménagements) : entre 450 et 600 €/ml

Coût de création d'une liaison douce réservée aux piétons: 115 €/ml

Coût de mise en accessibilité de la voirie: varie fortement selon le type de voie, mais en moyenne 80 €/ml

Echéancier

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

2011 : analyse des zones accidentogènes ou peu propices au développement de la marche (étude sur un site-pilote autour d'un établissement scolaire par exemple)

2012 et années suivantes : aménagements
2013 : mise en place d'un jalonnement piéton à l'échelle intercommunale, élaboration d'un plan piéton
Accessibilité des PMR:

2012 : Finalisation des PAVE de St-Gildas, Arzon et Sarzeau, Lancement des PAVE de St-Armel et du Tour-du-Parc

2013 et au-delà : travaux de mise en accessibilité

Indicateurs de suivis

- Linéaire de cheminements piétons aménagés
- Linéaire de voirie rendu accessible aux PMR (PAVE des communes)
- Mesurer les trafics tous modes avant/ après les aménagements réalisés
- Mesurer les vitesses pratiquées avant / après les aménagements réalisés
- Evolution de l'accidentologie piéton

Les freins



Les intérêts



Actions transversales



Articuler urbanisme, environnement, tourisme et déplacements



Le contexte

Constats du diagnostic :

- Un patrimoine paysager et architectural à valoriser
- Une morphologie urbaine particulière (situation de Presqu'île, mitage de l'habitat, zonage des activités, très forte proportion de résidences secondaires...) qui peut représenter une contrainte pour l'organisation des déplacements
- Une intégration progressive des concepts d'urbanisme durable dans les documents et projets d'urbanisme des communes
- Néanmoins, une emprise spatiale de l'automobile considérable (circulation et stationnement)

Orientations retenues en termes d'aménagements :

- La thématique des déplacements est prioritaire et transversale sur le territoire: elle est apparue comme une priorité dans plusieurs études ou réflexions menées sur le territoire (politique sportive, petite enfance, développement touristique...).
- L'imbrication entre transports et aménagement est essentielle : elle prévoit de rapprocher les lieux de vie et les pôles générateurs de déplacements, et incite à un usage plus modéré de la voiture particulière.
- Cette coordination entre urbanisme, déplacements et environnement est un travail qui s'effectue sur le long terme. Il devra être mené en continu et en lien avec l'ensemble des mesures du plan d'actions. Il sera plus pertinent de penser l'offre de transport alternative à l'automobile conjointement aux projets urbains, et non plus une fois sa réalisation achevée.
- L'urbanisme durable n'est pas qu'un enjeu environnemental pour la Presqu'île de Rhuys: il vise aussi un développement économique et une réduction des inégalités sociales (accès au logement, aux transports...)

Objectifs :

- Améliorer la qualité du cadre de vie, respecter les principes de mixité des activités, de densification et de préservation de l'environnement
- Diminuer les nuisances dus aux déplacements automobiles (bruit, pollution...) et réduire les déplacements contraints en voiture individuelle
- Développer un urbanisme favorable aux transports collectifs (priorité sur certaines voies ou aux intersections...) et aux modes doux (zones pacifiées, partage de la voirie...)
- Retrouver une mobilité de proximité

Articuler urbanisme, environnement, tourisme et déplacements



Les mesures à mettre en place

Mesure n°1 : Assurer la compatibilité des documents de planification existants

Le cadre légal

« Les Programmes Locaux de l'Habitat, les Plans de Déplacements Urbains, les Schémas de développement commercial, les Plans Locaux d'Urbanisme, les cartes communales, les opérations d'aménagements définies par décret du Conseil d'Etat doivent être compatibles avec les schémas de cohérence territoriale » (Art. L 122-1 du Code de l'urbanisme).

Cela suppose un travail à différentes échelles d'intervention :

- intercommunale: le SCOT, le PLH
- communale: les PLU, les PAVE



Zoom sur les PLU

A l'échelle communale, l'outil approprié pour favoriser la densification des territoires est le PLU. Il n'est pas uniquement un document d'urbanisme réglementaire, il exprime **un véritable projet de territoire**.

En termes de transports et de déplacements, la collectivité devra veiller à prendre en compte:

- l'armature urbaine existante et la définition des zones à densifier en évitant l'étalement urbain,
- la valorisation du réseau de transport existant et l'accès aux TC des futures zones d'urbanisation (lotissements, équipements publics, zones d'activités...)
- l'intégration des modes doux dans les opérations d'aménagements (zones pacifiées), notamment dans les zones résidentielles,
- l'accessibilité dans les aménagements de voirie (traversées piétonnes sécurisées, trottoirs larges, stationnement...),
- la maîtrise du foncier (voies cyclables à prévoir, projet de transport en site propre...)

Le suivi des PLU et des PAVE pourra se faire par un chargé de mission au sein de la Communauté de Communes, en assistant aux différentes réunions d'élaboration de ces documents et en conseillant si nécessaire les communes sur le lien urbanisme/transports. Ce travail est en effet permanent : il n'intervient pas uniquement lors de la révision des PLU.

Les préconisations du SCOT de la CCPR en termes de déplacements :

- Permettre aux actifs de faire le choix d'une proximité domicile-emploi
- Promouvoir des alternatives à la voiture individuelle
- Valoriser également les alternatives à la voiture auprès des touristes, tant pour l'accès à la presqu'île que pour les déplacements au sein du territoire
- Développer un réseau local pour compléter l'offre de transport
- Répondre à la demande d'accessibilité des services

Les objectifs du PDU de Vannes Agglo:

- En matière de circulation automobile: « réduire d'environ 10% la part de marché de l'automobile à l'horizon 2020 ».
 - En matière de transports collectifs interurbains: « reporter environ 10 000 déplacements quotidiens effectués en automobile, vers le train et le car »
 - En matière d'intermodalité : « faire de la gare de Vannes un pôle d'échanges multimodal de grande ampleur ».
- (Source: PDU Vannes agglo)

Les préconisations en termes de déplacements dans le projet de PNR du Golfe du Morbihan :

- Limiter les besoins de mobilité (penser les espaces urbains dans une logique de proximité, suivre les principes de densité et de mixité)
- Repenser la place de la voiture et le plan de circulation dans les centres-bourgs
- Sur les modes doux: des aménagements de qualité favorisant le piéton et limitant l'emprise de la voiture, une continuité des cheminements piétons et cycles tant dans les secteurs urbanisés que dans les opérations nouvelles
- Sur les TC : recombinaison des centres urbains en articulation avec la desserte des transports collectifs
- Sur le stationnement : regrouper les zones de stationnement, mutualiser les espaces de stationnement entre logements et activités (Source: Plan de référence communal, SIAGM)

Les actions du Pays touristique de la Baie Rhuys-Vilaine et de la Maison du tourisme :

- Promouvoir le développement touristique et promouvoir le territoire de manière générale,
- Edition de guides, plans vélos, cartes...
- Commercialisation de séjours, excursions, ..
- Gestion de deux passeurs maritimes

Articuler urbanisme, environnement, tourisme et déplacements



Les mesures à mettre en place

Mesure n°2 : Définir ensemble les besoins futurs de mobilité du territoire

Le choix de l'implantation d'activités, de commerces ou de logement a une importance en termes de déplacements. Plus les lieux d'habitats, d'activités et de commerces sont éloignés les uns des autres, plus les distances à parcourir sont importantes et la dépendance à l'automobile forte.

Anticiper les évolutions futures, c'est penser en termes d'aménagement urbain « global ». L'impact des futurs projets d'urbanisme sur les déplacements sera évalué systématiquement à l'échelle intercommunale et communale afin de répondre, au plus juste, aux besoins de mobilité, notamment en faveur des modes alternatifs à l'automobile.

Il faut donc **encourager les coopérations** entre les différents acteurs pouvant intervenir sur le territoire: urbanistes, aménageurs, collectivités, transporteurs, etc. Cette politique volontariste communautaire énoncera les choix principaux en matière d'habitat, d'équilibre entre zones naturelles et urbaines, d'infrastructure, d'urbanisme commercial, etc.

Mesure n°3 : Elaborer une boîte à outils méthodologique pour aborder la question des déplacements dans les projets d'aménagements

Sous la forme d'une charte, d'une « notice déplacements », d'un questionnaire ou d'une grille de vérification, il s'agira de rassembler les orientations et les préconisations techniques pour favoriser les modes alternatifs à l'automobile et assurer la qualité du cadre de vie sur la presqu'île.

Par exemple, pour un projet de logement ou un nouvel équipement:

- Des liaisons piétonnes permettent-elles d'accéder au site?
- Le mobilier urbain prévu respecte-t-il les normes relatives à l'accessibilité?
- La signalétique (tous modes) sera-t-elle renforcée?
- Comment sera organisée la circulation pendant la période de travaux?
- ...



Aide technique et conseil possible du CAUE du Morbihan et du Conseil Général du Morbihan



L'exemple désormais célèbre de Fribourg-en-Brisgau (Allemagne)

Lotissements de petits immeubles collectifs, à proximité des lignes TC. Voies à faible vitesse de circulation et nombreux cheminements pour les modes doux.

Exemple de l'agglomération grenobloise: élaboration d'une charte « Urbanisme et Transports » et travail sur des « contrats d'axes » pour articuler les politiques de mobilité et d'aménagement



Articuler urbanisme, environnement, tourisme et déplacements



La mise en œuvre

Cette action est à mettre en lien avec les actions 2 (mise en place d'un TC local), 10 (plan de communication sur la mobilité) et 11 (suivi et évaluation du PGD).

Acteurs

	Maître d'ouvrage	Partenaire
CCPR	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
CG 56	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Région	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Etat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Acteurs du tourisme	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

La réussite de cette action repose en grande partie sur la concertation entre les différents acteurs de l'aménagement du territoire.

Coûts

Aucun coût direct à prévoir, mais des coûts engendrés par la concertation et le suivi des documents d'urbanisme engagés par les communes.

Echéancier

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

2012 : Définition des besoins de mobilité et élaboration d'une boîte à outils urbanisme/transports

En continu: concertation avec l'ensemble des acteurs concernés

Action renforcée lors de la révision des PLU

Indicateurs de suivis

- Nombre de Plans Locaux d'Urbanisme en conformité avec les objectifs globaux d'urbanisation et d'organisation du territoire
- Evolution de la part de la population à l'écart des TC (à plus de 15 minutes à pied d'un arrêt TC) et niveau de desserte des pôles générateurs

Les freins



Les intérêts



Définir les politiques de stationnement (été et hiver)



Le contexte

Constats du diagnostic :

- Une capacité de stationnement importante dans les centres-bourgs, pour les besoins de la population résidente en période d'hiver. En période touristique, le nombre de places de stationnement en agglomération est réduit mais le stationnement se généralise dans certains secteurs résidentiels et sur des aires naturelles (ouverture temporaire), en adéquation avec la hausse des besoins.
- Le volume de places en période hivernale semble supérieur aux besoins car il est calibré pour la saison estivale et peut conforter l'usage important de l'automobile.
- En saison touristique, des conflits d'usages s'observent dans les centres-bourgs et dans certains secteurs résidentiels.
- Quelle que soit la période de l'année, on constate une volonté de la part des automobilistes de stationner au plus près du lieu de destination, ancrée dans les habitudes (un changement des comportements en matière de stationnement s'avère assez difficile)

Orientations retenues en termes d'aménagements :

- Des mesures visant à mieux organiser le stationnement sont déjà entreprises: parking et navette à Arzon, navette gratuite à Sarzeau les jours de marché, signalétique parkings, ...
- Toutefois, les contraintes à l'automobile en matière de stationnement semblent insuffisantes pour inciter à un report modal vers les modes alternatifs. Il convient ainsi, après une clarification de la réglementation du stationnement, d'envisager de réduire la place de la voiture sur la Presqu'île. C'est un enjeu environnemental et paysager mais aussi foncier et économique.
- Il faudra pour cela bien prendre en compte la saisonnalité des flux, et distinguer la période touristique du reste de l'année pour mener les politiques de stationnement.

Objectifs :

- Mieux organiser et dimensionner l'offre de stationnement selon les périodes de l'année. A terme, réduire l'emprise foncière des espaces de stationnement.
- Éviter les pratiques de stationnement illicites et les circulations parasites liées à la recherche d'une place de stationnement.
- Inciter à un report modal de la voiture vers les modes alternatifs et notamment les transports collectifs.

Définir les politiques de stationnement (été et hiver)



Les mesures à mettre en place

Considéré comme un levier en matière de mobilité, le stationnement représente un enjeu non négligeable. Été comme hiver, en agglomération comme sur le littoral, l'objectif est ici de réduire les nuisances et les conflits d'usages, tout en améliorant les conditions de stationnement.

Mesure 1 : Renforcer la réglementation et le contrôle du stationnement

Sarzeau et Arzon sont dotées de zone bleues permettant ainsi une meilleure rotation des véhicules. Selon la localisation de ces espaces de stationnement, différentes temporalités peuvent être adoptées par les communes (ex : 1h en hypercentre, 2h dans les rues adjacentes...). Cette démarche peut être poursuivie sur l'ensemble des communes du territoire, si le constat est fait d'une trop faible rotation des véhicules pouvant nuire à l'activité commerciale, notamment en période estivale.

Mesure 2 : Limiter les accès au littoral / favoriser les parkings en retrait

Deuxième point noir mis en exergue dans le diagnostic : le stationnement aux abords des plages. L'enjeu est ici de limiter le stationnement sauvage pouvant nuire aux cheminements doux et au respect des espaces naturels. Si l'objectif n'est pas d'aménager de nouvelles aires de stationnement à proximité immédiate des plages (faciliter le stationnement favorise l'utilisation de l'automobile et ne provoque pas de report modal), il s'agit plutôt de réorganiser le stationnement existant et de s'appuyer sur des liaisons douces permettant de relier les parkings à la côte.

Des aménagements ponctuels devront être réalisés le long de la voirie (poteaux en bois...) afin de traiter les points de dysfonctionnements et les zones de stationnement anarchique, en veillant à assurer une continuité des cheminements piétons.

Des agents plus mobiles
= un contrôle plus efficace
...exemple de l'utilisation de VTT



Objectif Chiffré

Un taux de rotation supérieur à 5 dans les secteurs réglementés de courte durée.



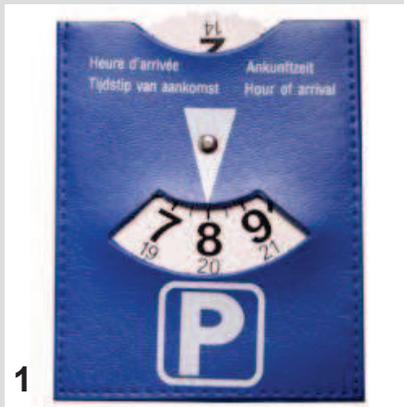
Définir les politiques de stationnement (été et hiver)



Les mesures à mettre en place

Quatre outils d'aide à la gestion du stationnement sur voirie :

1. Le disque européen permettant aux collectivités de régler plus finement le temps maximal autorisé : sur le même principe que l'ancien disque, il s'adapte à la temporalité choisie selon la zone de stationnement.
2. La borne automatisée de stationnement qui, sur le même principe que le disque, peut envoyer un message d'alerte à la police municipale (exemple à Pornic). Les communes de la CCPR pourraient, pour limiter les dépenses de contrôles du stationnement, installer ce type de borne.
3. Les places de stationnement minute (15-20 minutes autorisées), solution plus adaptée dans les secteurs concurrentiels (cœurs urbains, abords des commerces et écoles...)
4. Des aires de livraisons bien identifiées, pour éviter les conflits d'usages entre automobilistes et véhicules de livraisons. Elles pourront permettre une double-utilisation selon la période horaire (livraisons le jour et stationnement autorisé la nuit)



Définir les politiques de stationnement (été et hiver)



Les mesures à mettre en place

Mesure 3 : Proposer un jalonnement efficace

La mise en place d'un jalonnement efficace permettra d'offrir des alternatives de stationnement, d'éviter les trajets inutiles et d'inciter au respect des règles en vigueur.

En effet, même si l'offre globale de stationnement est suffisante, elle est sans doute mal connue des usagers non-réguliers. L'objectif est donc de jalonner les espaces de stationnement jugés comme sous-utilisés (notamment en période estivale), en mentionnant le caractère gratuit de ces espaces et en y précisant l'offre disponible. A terme, une meilleure utilisation des parkings périphériques permettra d'envisager une suppression graduelle des places situées en centre-ville.

Le long du littoral, il convient de jalonner l'offre disponible en s'appuyant sur la hiérarchie du réseau viaire (le jalonnement permet de contenir et de diriger la circulation) de telle sorte à éviter un trafic trop important sur des axes sous-dimensionnés.



Exemple de jalonnement spécifique en centre-ville



Exemple d'information sur les parkings à l'entrée d'Arzon (à développer à l'échelle de la presqu'île)

Et à plus long terme... Envisager à terme la création de navettes

A l'image d'Arzon, qui propose une navette reliant le parking du casino à l'embarcadère de Port Navalo, la mise en place d'une navette est un outil efficace en matière de stationnement. Le principe étant d'éviter aux automobilistes de rentrer dans le centre-ville, il convient de proposer, pour ces navettes, une rotation plus importante en heures de pointe et des trajets quasi-directs vers le centre-ville et les grands pôles générateurs de déplacements. Ce système devra être complété par un jalonnement et une promotion de l'offre de déplacement avant et pendant sa période de fonctionnement. Pour améliorer l'attractivité de la navette, il peut être envisagé de rendre ce mode gratuit. Dès lors, une tarification sur le stationnement peut être créée. Beaucoup de collectivités ont choisi ce mode de financement pour leur navette (pour exemple, un parc de 100 places à 5€/j, c'est 30K€ / été sur une base de 60 jours).



Exemple de navette à St-Malo



Exemple de panneau de mise en valeur d'un parking-relais

Définir les politiques de stationnement (été et hiver)



La mise en œuvre

Cette action est à mettre en lien avec les actions 3 (intermodalité), 7 (cheminements piétons), 8 (articulation transport/urbanisme) et 10 (plan de communication sur la mobilité).

Acteurs

	Maître d'ouvrage	Partenaire
CCPR	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CG 56	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Région	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Etat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

La CCPR et les 5 communes auront un rôle à jouer dans le dimensionnement de l'offre de stationnement, en fonction des dysfonctionnements observés.

Coûts

Coût de communication : intégré au volet Communication du PGD
Jalonnement : entre 150 et 300€ par panneau

Coût estimé pour la mise en place d'une signalétique à l'échelle communautaire (base 15 panneaux): environ 3 000 €

Echéancier

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

2012 : Définition de principes d'évolution de la réglementation du stationnement

Été 2012 : étude des dysfonctionnements en saison touristique

2013 : Création d'une signalétique parkings
Étés 2012 et 2013 : mise en place de navettes et parkings-relais à l'échelle de la presqu'île

Indicateurs de suivis

Taux d'occupation des places disponibles
Proportion des places faisant l'objet d'une réglementation
Taux de respect / de paiement
Véhicules en stationnement illicite, phénomènes de saturation observés...

Les freins



Les intérêts



**Action
10**

Etablir un plan de communication pluri-annuel sur les déplacements



Le contexte

Constats du diagnostic :

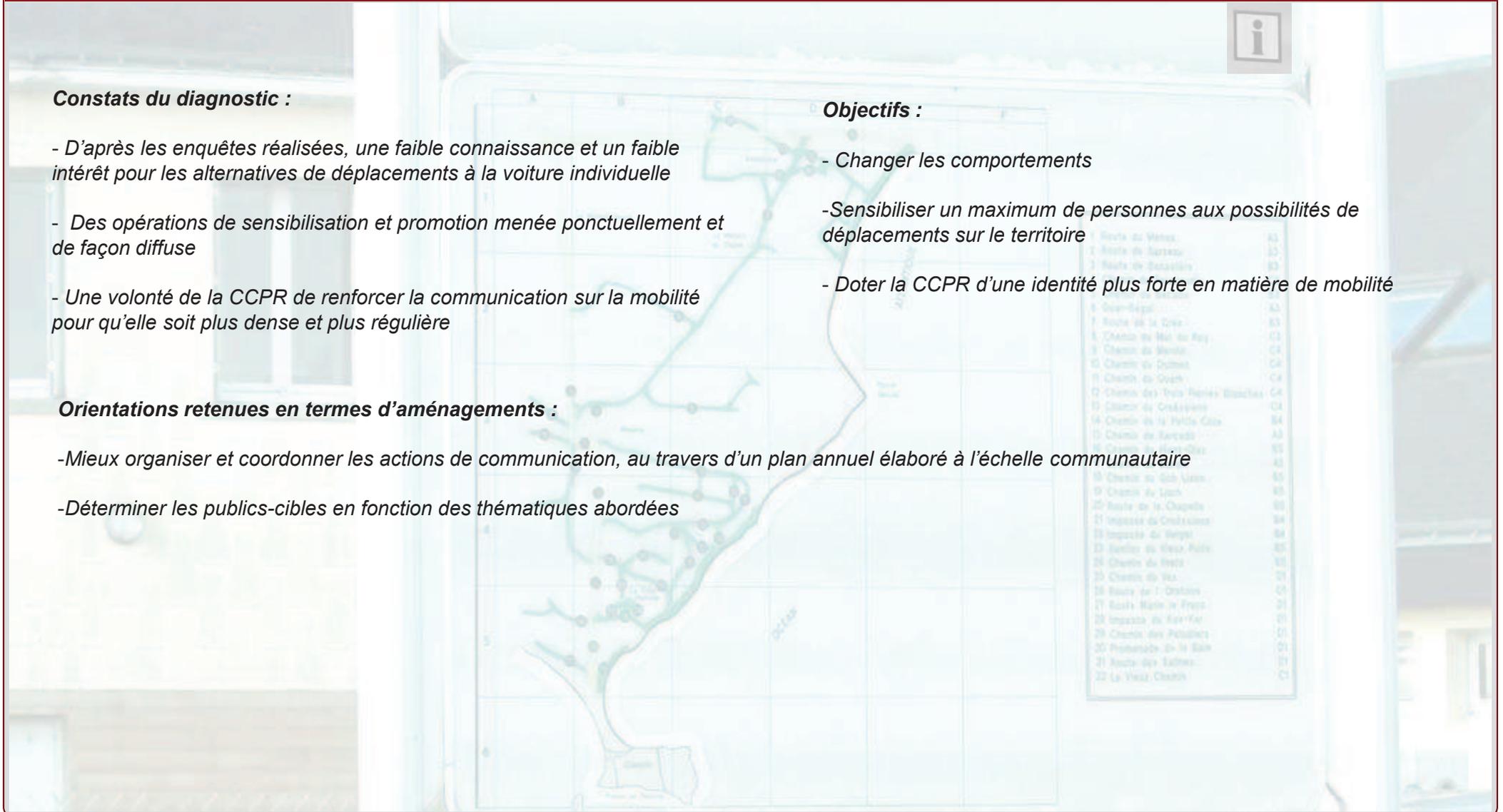
- D'après les enquêtes réalisées, une faible connaissance et un faible intérêt pour les alternatives de déplacements à la voiture individuelle
- Des opérations de sensibilisation et promotion menée ponctuellement et de façon diffuse
- Une volonté de la CCPR de renforcer la communication sur la mobilité pour qu'elle soit plus dense et plus régulière

Orientations retenues en termes d'aménagements :

- Mieux organiser et coordonner les actions de communication, au travers d'un plan annuel élaboré à l'échelle communautaire
- Déterminer les publics-cibles en fonction des thématiques abordées

Objectifs :

- Changer les comportements
- Sensibiliser un maximum de personnes aux possibilités de déplacements sur le territoire
- Doter la CCPR d'une identité plus forte en matière de mobilité



**Action
10**

Etablir un plan de communication pluri-annuel sur les déplacements



Les mesures à mettre en place

Mesure n°1 : Mettre à disposition une information permanente sur les déplacements, tous modes confondus

Grâce à différents supports (pôle mobilité, guide pratique, cartes et plans, presse locale, sites internet...), il s'agira de mettre à disposition l'essentiel des informations pour se déplacer sur le territoire et au-delà, auprès de tous les publics (donc une information qui nécessite d'être accessible et compréhensible par tous). Ces outils permettront de promouvoir les modes alternatifs à l'automobile par le développement d'une attitude éco-citoyenne. ils mettront en avant :

- Les mauvaises pratiques et leurs conséquences sur les autres modes de transport. Ces éléments auront une vocation pédagogique pour montrer les mauvais gestes afin de susciter une prise de conscience générale.
- Les points positifs et négatifs de chaque mode de déplacement en contrecarrant les idées reçues du type « le stationnement c'est facile, le transport collectif c'est lent, ou le vélo c'est dangereux » et permettront un choix plus raisonné des usagers.
- Les nuisances et coûts liés à l'utilisation massive de l'automobile (émissions de polluants, comparaison des dépenses entre un autosoliste, un covoitureur et un abonné TC pour un même trajet...)
- Une approche « santé » de la mobilité (promotion de la marche et du vélo)

Mesure n°2 : Développer des campagnes d'information, des animations et des événements sur le thème de la mobilité

Pour plus d'efficacité, ces campagnes peuvent être mises en valeur lors de temps forts ou d'évènements en lien avec la mobilité sur le territoire.

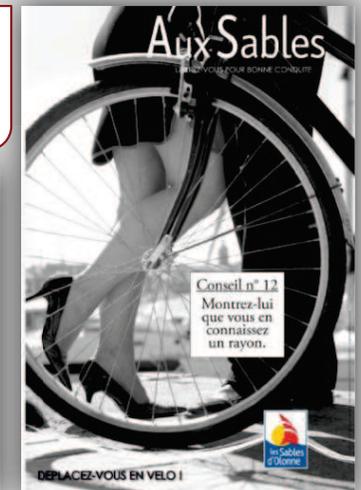
Mesure n°3 : Des opérations spécifiques selon les cibles

Le public visé doit être le plus large possible : actifs, jeunes, personnes âgées, PMR, automobilistes, jeunes conducteurs, cyclistes, piétons, etc... mais certaines opérations de sensibilisation peuvent être adaptées à des publics en particulier: les actifs pour le covoiturage, les parents pour la mise en place de pédibus, les jeunes pour l'usage des TC pour les déplacements de loisirs, les touristes pour les parkings-relais, ...

Les types de campagnes d'information et les supports de communication

- La semaine annuelle de la mobilité et de la sécurité routière (mois de septembre) avec une journée consacrée à « la journée sans voiture »
- La fête du vélo
- Des conférences / débats / rencontres autour de l'écomobilité
- Les sites Internet communautaires et les relais communaux
- Le magazine d'information
- Un dépliant « Le Rhuys sans voiture »
- Un film de promotion de la politique de déplacements,
- Des campagnes d'affichages et expositions périodiques lors d'inauguration,
- Une sensibilisation sur les modes doux auprès des scolaires, ...

Exemple d'affichage dans le cadre d'une campagne de communication à Lille Métropole (ci-dessous) et aux Sables-d'Olonnes (ci-contre)



Action 10

Etablir un plan de communication pluri-annuel sur les déplacements



La mise en œuvre

Cette action est à mettre en lien avec l'ensemble des actions du PGD.

Acteurs

	Maître d'ouvrage	Partenaire
CCPR	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communes	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
CG 56	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Région	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Etat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Le plan de communication sera plus efficace s'il est élaboré à l'échelle communautaire (mutualisation des ressources) puis décliné à l'échelle communale (adaptation des messages et des supports).

Coûts

- Animation d'une journée de sensibilisation lors de la semaine annuelle de la mobilité: coût interne
- Création et impression d'un mini guide de 12p (10 000 ex): 10 000 €
- Création et impression de flyers (10 000 ex) et affiches (100 ex): 2 000 €
- Utilisation des bulletins municipaux et journaux de la CCPR pour diffuser l'information: coûts internes

Echéancier

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

Dès la rentrée 2011: programme de communication

Printemps 2012 : anticipation de la communication auprès des touristes, pour la saison estivale 2012

Fin 2012 : ajustement du plan de communication annuel, en fonction des résultats précédents

Indicateurs de suivis

- Nombre d'évènements organisés sur l'écomobilité, les transports, l'environnement... et comparatif par année
- Nombre de personnes touchées par les initiatives menées

Les freins



Les intérêts



Action
11

Mettre en place des outils de suivi et d'évaluation du PGD



Le contexte

Constats du diagnostic :

- Les informations concernant les transports et déplacements ne sont pas encore bien centralisées ni structurées à l'échelle de la Communauté de Communes
- L'usage des systèmes d'information géographiques (SIG) est peu courant
- Dans l'enquête mobilité réalisée auprès de la population, les attentes en matière d'évolution de la mobilité étaient fortes.

Objectifs :

- Accompagner les décideurs politiques responsables de la mise en application du Plan Global des Déplacements, vers des solutions adaptées localement
- Vérifier si les actions prévues ont été appliquées, évaluer leur efficacité, analyser les freins ou les dysfonctionnements des actions entreprises
- Capitaliser un ensemble de données, faciliter la collecte de données auprès des communes

Orientations retenues en termes d'aménagements :

- Cette action est essentielle pour assurer la pérennité du PGD. Elle offre une approche globale et transversale de la mobilité sur le territoire. Elle permettra de connaître les problématiques de mobilité, tant à l'échelle de la Presqu'île que dans les liaisons avec les territoires voisins.
- Elle permettra aussi une meilleure communication (chiffrée, illustrée et cartographiée), ce qui renforcera son impact. Elle permettra enfin de renforcer l'identité de la Communauté de communes.
- Cette volonté de structuration suppose la création d'un service et d'une Commission Déplacements au sein de la CCPR, ainsi que le recrutement d'un Chargé de mission Déplacements qui travaillera avec le Service Développement Territorial de la Communauté de Communes.

Mettre en place des outils de suivi et d'évaluation du PGD



Les mesures à mettre en place

Obtenir un retour d'expérience le plus juste possible et favoriser la concertation

Le Plan Global des Déplacements de la Presqu'île de Rhuy doit faire l'objet d'une évaluation régulière, de manière à suivre l'avancement des différentes actions et mesurer l'efficacité de ces actions. Ces observations permettent, outre un suivi détaillé du plan de déplacements, de :

- Communiquer sur les actions menées par la Communauté de Communes, informer les habitants des nouvelles possibilités de déplacements sur le territoire ;
- Rassembler les acteurs de la mobilité, afin de construire un projet d'ensemble cohérent et partagé ;
- Enfin, un gain en termes de temps et d'investissement financier pour la réalisation de nouvelles études

Mesure n°1 : Recruter un chargé de mission Mobilité et créer une commission Déplacements intercommunale

Celui-ci aura pour rôle de lancer les actions du PGD et impulser une dynamique en matière de déplacements sur le territoire.

Puisqu'il s'agit d'un travail relativement important, et que le PGD propose des actions d'une certaine ampleur (TC local, modes doux, communication...), il sera nécessaire de recruter un chargé de mission Mobilité au sein du service Aménagement de la CCPR.

A terme, le suivi et l'évaluation du PGD pourra être mené par un Comité de suivi, animé par le conseiller en mobilité. Il s'agira alors :

- de faire le point sur les actions engagées ;
- de vérifier par le biais de relevés, d'indicateurs et d'analyses la pertinence des actions entreprises et évaluer leurs retombées ;
- de mesurer le niveau d'atteinte des objectifs définis dans le plan de déplacements, l'évolution des modes de déplacements à l'échelle communautaire ;
- de témoigner des potentielles difficultés dans la mise en œuvre des actions et de soulever les dysfonctionnements éventuels ;
- éventuellement, d'initier des visites d'études et des retours sur expériences avec d'autres territoires sur la thématique transports/déplacements.

Cette évaluation des déplacements pourrait s'intégrer dans un dispositif plus large et alimenterait ainsi un vaste observatoire de l'aménagement et du développement durable du territoire (en lien avec la démarche SCOT et les politiques de développement touristique)

Mettre en place des outils de suivi et d'évaluation du PGD



Les mesures à mettre en place

Mesure n°2 : Intégrer la thématique Déplacements dans le SIG de la Communauté de Communes (en développement)

La Communauté de Communes dispose d'un service SIG au sein duquel les évolutions du plan de déplacements doivent être intégrées. De plus, la conception d'un ensemble de documents cartographiques serait un outil majeur pour la réalisation d'un guide des déplacements à l'échelle de la presqu'île de Rhuys, ou pour d'autres supports de communication.

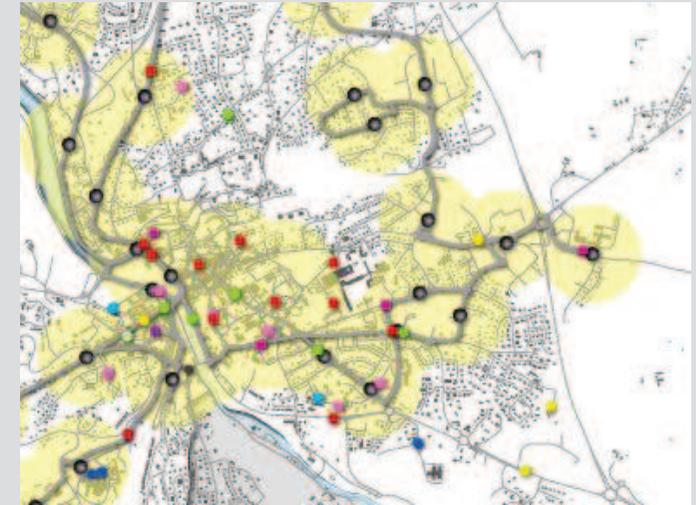
Il est essentiel, par la suite, de faire vivre le plan de déplacements en actualisant les données. Une collaboration étroite entre les différents acteurs des transports est souhaitable, et est à entretenir sur le long terme :

- avec les différentes AOT (Conseil régional, conseil général du Morbihan, Vannes Agglo) pour les informations relatives aux transports collectifs,
- avec les transporteurs pour les données de fréquentation TC,
- avec le Conseil général et les services de l'équipement pour les documents sur les transports collectifs, les aménagements cyclables, les travaux de voirie, l'accidentologie, les flux de trafics ;
- avec les services de l'urbanisme pour les projets en cours sur le territoire.

Mesure n°3 : Définir des indicateurs et des données à collecter pour connaître les évolutions

Pour chaque fiche-action, un panel d'indicateurs est défini et servira de base pour évaluer l'impact des actions du plan de déplacements. Il s'agit ensuite de définir, pour chaque thématique abordée : les données à collecter (source, périodicité), les enquêtes périodiques à réaliser et la méthodologie à mettre en place, les moyens ou partenariats nécessaires pour ces investigations périodiques.

Il sera nécessaire, pour une évaluation plus précise et une prise en compte de la saisonnalité, de bien distinguer la période estivale du reste de l'année. Il semblerait donc pertinent de réaliser deux grilles d'évaluation différentes en fonction des périodes de l'année.



Exemple d'analyse spatiale permettant d'étudier la qualité de desserte des transports collectifs

Les enquêtes (auprès de la population permanente de la presqu'île, mais aussi auprès des touristes ou visiteurs à la journée) constituent une ressource essentielle pour déterminer les problèmes et les attentes en termes de mobilité. Une première vague d'enquêtes ayant été réalisée lors de la phase diagnostic du PGD, en 2010, la CCPR peut prévoir des enquêtes du même type en 2015, pour connaître l'efficacité des actions 5 ans après leur lancement.

Action 11

Mettre en place des outils de suivi et d'évaluation du PGD



La mise en œuvre

Cette action est à mettre en lien avec l'ensemble des actions du PGD.

Acteurs

	Maître d'ouvrage	Partenaire
CCPR	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communes	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
CG 56	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Région	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Etat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Les communes, par leur connaissance fine du territoire et leurs observations locales, ont un rôle clé à jouer dans cette action (faire remonter les attentes en matière de transport auprès de la CCPR par exemple).

Coûts

Moyen humain nécessaire: chargé de mission Mobilité (minimum 20 000 €/an).

Coûts internes pour l'organisation de la concertation et la réalisation des tableaux de bord.

A titre indicatif : coût à prévoir pour la réalisation d'enquêtes mobilité auprès de la population, de comptages routiers, de relevés de terrain, ... : minimum 3 000 € tous les 5 ans.

Echéancier

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

-printemps 2012 : Recrutement d'un conseiller mobilité, constitution du Comité de Suivi

-été 2012 : liste des indicateurs de suivi / mise en place des tableaux de bord.

-Janvier 2013 : premier tableau de bord hors saison / Août 2013 : premier tableau de bord été, puis mise à jour chaque année des 2 tableaux

-2015 : Enquêtes mobilité (population permanente et touristique)

Indicateurs de suivis

Tous les indicateurs définis dans les actions, ainsi que, plus globalement :

- Les parts modales selon le motif de déplacement ;
- Le niveau de satisfaction en matière de mobilité ;
- Un comparatif des données mobilité du territoire avec des territoires similaires.

Les freins



Les intérêts



Coûts et échéancier



Le Bilan des coûts

Thème	Coût total à prévoir	Coût à la charge de la CCPR	Commentaires
Contrat d'axe	Env. 140 000 € / an	Entre 2 000 et 20 000 € /an	Mécanisme de répartition entre les signataires à finaliser
Transport local (tous services)	Env. 100 000 € /an	70 000 €/an	Subvention du CG (30%). Participation des communes (aménagement d'arrêts).
Intermodalité étude pôle d'échanges	20 000 €	20 000 €	À plus long terme
Covoiturage	10 000 €	2 000 €	Aménagement par les communes – aides du CG
Schéma cyclable	Base 150 000 € /an	Env. 20 000 € /an	Aménagement par les communes 6 Subventions du CG (50%)
Schéma piéton et PMR	Base 150 000 € /an	Env. 20 000 €/an	Aménagement par les communes (PAVE)
Communication	30 000 € /an	30 000 €/an	Budget qui doit permettre une véritable stratégie de communication (tous modes)
Suivi du PGD - chargé de mission Mobilité	25 000 € /an en moyenne	25 000 € /an en moyenne	Recrutement 1 personne + études et enquêtes complémentaires
Autres actions : autostop, stationnement...	20 000 € /an	20 000 € /an	À plus long terme

➤ *Total investissement pour la CCPR : environ 800 000 € sur 10 ans soit 80 000 €/an*

➤ *Total fonctionnement pour la CCPR : environ 150 000 € / an*

➤ *Total budget Transports et Déplacements de la CCPR : 230 000 € /an*

➤ *Estimation de la part du CG (renfort ligne 7, subvention TC local, covoiturage, subventions schéma cyclable): ~200 000 € /an*

➤ *Estimation de la part des communes (TC local, covoiturage, aménagements de voirie, ...) à définir localement : 30 000 € - 150 000 €*

Planning global

Légende :

Travail préparatoire

Production des outils / planification

Réalisation de l'action

	Fin 2011	2012	2013	2014	2015 et +
- TC ligne TIM 7	Analyse ligne 7	Avril: augmentation de l'offre - ligne 7	Contrat d'axe Rhuys-Vannes et structuration de l'offre TC globale (intermodalité)		
- Transport local	Etude TC local, conception des circuits, recherche de partenariats	Juillet : Mise en place du TC local régulier.	Septembre 2012 : mise en place du TAD		
Covoiturage	Etudes et visite terrain	Inauguration aires et places 2ème bourse au covoiturage	Expérimentation autostop organisé?		Initiation de PDE
Vélo	Définition liaisons prioritaires	Planification aménagements cyclables	Aménagements cyclables		Mise à jour des besoins
	Recensement statio et jalonnement	Planification des aménagements	Aménagements des parcs à vélos et signalétique		
Piéton et accessibilité	Recensement des zones à problèmes / prioritaires	Planification aménagements dans chaque commune +	Aménagements progressifs dans les communes (opportunité de travaux)		
		Finalisation des PAVE en cours	Travaux de mise en accessibilité		
			Renforcement jalonnement	Elaboration plan piéton	
Stationnement		Elaboration des politiques de stationnement communales	Mise en place signalétique parkings avant l'été 2013	Expérimentation d'autres navettes-parkings	Relevés d'occupation et des dysfonctionnements
Communication	Définition d'un plan de communication annuel	Communication permanente sur toutes les thématiques			
		Communication TC renforcée	Elaboration guide mobilité		Mise à jour guide mobilité
Urbanisme et tourisme durable	Concertation	Elaboration boîte à outils	Test boîte à outils sur projets d'aménagements		
		Intégration des orientations du PGD lors de la révision des PLU			
Suivi PGD		Recrutement Conseiller mobilité	Evaluation annuelle	Evaluation annuelle	Evaluation annuelle + enquêtes et comptages en 2015 puis tous les 5 ans
		Elaboration Grilles d'évaluation			

Le scénario final de mise en œuvre



Un ensemble de mesures à hiérarchiser

Un certain nombre de mesures opérationnelles ressortent du Plan Global de Déplacements et permettent de dresser le scénario final de mise en œuvre. En fonction du niveau de priorité des actions, de leur inscription dans le temps et des moyens qu'elles nécessitent, on distingue ainsi :

➤ « Les mesures existantes à poursuivre et à renforcer »

Ce sont les actions déjà engagées par la Communauté de communes et les communes, qu'il faut poursuivre, prolonger ou intensifier afin d'améliorer les conditions de mobilité et la qualité du cadre de vie. Il s'agit aussi de tendre vers un travail plus intercommunal, en fédérant et en homogénéisant les actions entreprises localement ou ponctuellement.

➤ « Les mesures incontournables à court terme »

Ce sont les actions pouvant être menées à court terme, dont la mise en œuvre est relativement facile et dont le coût financier est limité (essentiellement de l'information, de la communication, de la concertation...).

➤ « Les projets structurants pour le territoire »

Ce sont les actions-phares du PGD, visant à structurer les déplacements sur le territoire et à faire évoluer l'offre locale en transport alternatifs au détriment de l'automobile. Ces actions nécessitent généralement des études préalables, donc un certain délai de mise en œuvre, ainsi qu'un coût important pour les collectivités (dépenses d'investissement et de fonctionnement).

➤ « Les mesures complémentaires »

Ces actions viennent renforcer les actions lancées dans le cadre du PGD et ont pour but d'assurer la coordination entre tous les modes de déplacements (intermodalité). Elles doivent aussi permettre d'accompagner les évolutions territoriales et d'ajuster le plan de déplacements en cas de besoin.

Types de mesures	Impact sur les conditions et pratiques de mobilité	Facilité de mise en œuvre	Coût de mise en œuvre	Echéance
« À poursuivre »	+	++	+	De 2012 à 2020
« Incontournables »	++	+++	+	Fin 2011 et 2012
« Structurantes »	+++	-	+++	2012-2015
« Complémentaires »	++	+	++	2014-2020

Les mesures existantes à poursuivre et à renforcer

- Action 4 Mesure n°3 : Faciliter la mise en relation des covoitureurs, grâce à différents outils (information, animation)
- Action 7 Mesures 1 et 2 : Mailler le territoire par des cheminements piétons en choisissant les outils réglementaires et les aménagements les plus adaptés
- Action 7 Mesure n°3 : Accompagner les communes dans la réalisation de leur PAVE
- Action 8 Mesure n°1 : Assurer la compatibilité des documents de planification existants
- Action 9 Mesure 1 : Renforcer la réglementation et le contrôle du stationnement

Les mesures incontournables à court terme

- Action 11 Mesure n°1 : Recruter un chargé de mission Mobilité et créer une commission Déplacements intercommunale
- Action 4 Mesures n°1 et 2 : Définir un schéma d'aires de covoiturage à l'échelle communautaire, Jalonner et valoriser les aires de covoiturage
- Action 8 Mesure n°3 : Elaborer une boîte à outils méthodologique pour aborder la question des déplacements dans les projets d'aménagements
- Action 10 Mesure n°1, 2 et 3 : Etablir le plan de communication pluri-annuel

Les projets structurants pour le territoire

- Action 1 Mesures n°1,2,3 et 5 : Mettre en place un contrat d'axe Rhuys-Vannes et promouvoir le réseau TIM à l'échelle locale
- Actions 2 Mesure n° 1 : Définir les besoins de mobilité à satisfaire, les lieux à desservir et le niveau de service souhaité du TC local
- Actions 2 Mesures n° 2 et 3 : Déterminer les principes d'organisation du transport local ainsi que les moyens techniques, humains et financiers nécessaires, avant expérimentation
- Action 5 Mesures n°1, 2 et 3 : Définir les liaisons cyclables à aménager en priorité, choisir les aménagements les plus adaptés et planifier les travaux

Les mesures complémentaires

- Action 1 Mesure n°4 : Proposer des améliorations au niveau de la voirie, des points d'arrêts et de l'intermodalité sur la ligne 7
- Action 2 Mesure n°4 : Mettre en place un partenariat avec les acteurs du tourisme pour encourager l'usage des TC
- Action 3 Mesures n°1 et 2: Encourager les différents systèmes d'intermodalité, aménager et valoriser de véritables pôles d'échanges
- Action 4 Mesure n°4 : Expérimenter l'autostop organisé
- Action 5 Mesure n°4 : Poursuivre la mise en œuvre du schéma cyclable (itinéraires secondaires)
- Action 6 Mesure n°1 : Définir un programme d'amélioration du stationnement vélo
- Action 6 Mesure n°2 : Soigner le jalonement vélo
- Action 7 Mesure n°4 : Valoriser les possibilités de déplacements à pied
- Action 8 Mesure n°2 : Définir ensemble les besoins futurs de mobilité du territoire
- Action 9 Mesure 2 : Limiter les accès au littoral / favoriser les parkings en retrait
- Action 9 Mesure 3 : Proposer un jalonement efficace vers les parkings
- Action 11 Mesure n°2 : Intégrer la thématique Déplacements dans le SIG de la CCPR
- Action 11 Mesure n°3 : Définir des indicateurs et des données à collecter pour connaître les évolutions