



ENQUÊTE " MOBILITÉ "

Résultats & Propositions



Février 2025



<http://www.port-blanc56.com>
amisduportblanc@port-blanc56.com
56870 BADEN

Les Amis du Port-Blanc ont lancé, au début de l'été 2024, auprès des habitants de la zone située des 4 Chemins jusqu'à la pointe de Port-Blanc et du Ter à Bois Bourgerel, qu'on appellera le "grand Port-Blanc" par commodité, une enquête concernant leurs déplacements. Le questionnaire (annexe 1) a été élaboré, distribué et dépouillé par un petit groupe de travail constitué au sein de l'association (annexe 4). Les premiers grands équilibres qui en ressortent en matière de mobilités, résumés dans une petite fiche, ont été portés à la connaissance des habitants qui sont venus à notre apéro-info de l'été ; ils sont également disponibles sur notre site.

Cette enquête, dont le principe avait été décidé lors de notre AG de février 2024, répond à l'air du temps : les questions relatives à la mobilité et à la lutte contre l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre sont au cœur des actions publiques locales, nationales ou internationales. Ainsi Golfe Morbihan Vannes Agglomération (GMVA) a, elle aussi, lancé une enquête sur nos pratiques en ce domaine (questionnaire en ligne auquel l'association a invité ses membres à répondre) dont les résultats sont repris notamment dans le SCOT-AEC en cours d'élaboration (annexe 3.2).

Nous avons travaillé sur les idées présentées par ceux qui ont répondu à l'enquête et nous avons réfléchi, dans notre groupe, à la mise en place de solutions concrètes. Les résultats de ces réflexions sont reprises dans nos propositions.

SOMMAIRE

1.Principaux résultats de l'enquête	3
▪ Les chiffres	
▪ L'appréciation des habitants concernant l'offre de transport	
2. Position des pouvoirs publics	5
▪ Synthèses de l'enquête GMVA et des grands documents planificateurs	
▪ Des perspectives d'amélioration notoirement insuffisantes	
3. Nos propositions (sous forme de fiches)	7
▪ Les propositions faciles à mettre en œuvre (vélo, covoiturage et assimilé, information)	
▪ Les propositions pour aller plus loin (transports en commun, navettes terrestres et maritimes, limitation de nos déplacements, transports scolaires)	
4. Conclusion	15
ANNEXES	16
1. Le questionnaire	
2. Les résultats chiffrés de l'enquête	
3. Les documents de planification	
3.1. Le PDU	
3.2. Le SCOT-AEC	
3.3. Le Schéma départemental des mobilités	
4. Composition du groupe de travail	

1. Les principaux résultats de l'enquête

Les chiffres

L'association ne prétend pas du tout avoir réalisé un travail parfait sur le plan statistique. Il s'agit, en quelque sorte, d'une enquête "artisanale". Mais le groupe de personnes qui ont répondu est, dans sa composition et ses positions, assez cohérent avec les données INSEE (RP Baden 2021) et les résultats de l'enquête menée par GMVA sur le même sujet.

Le détail des résultats de l'enquête figure en annexe (annexe 2). Les principales conclusions chiffrées sont les suivantes :

- **Le taux de réponse au questionnaire est de 10%.**
- Les répondants sont en majorité des foyers de deux personnes inactives, en résidence principale.
- Seuls 14 % des foyers ont déclaré exercer une activité professionnelle.
- Pas d'enfants de moins de 11 ans, mais quelques collégiens et étudiants.

En une semaine, **les 48 foyers qui ont répondu, ont parcouru au total à peu près 10 300 km dans le Morbihan** (les déplacements hors département ont été écartés), **soit 214 km par foyer et par semaine en moyenne.**

92 % de ces kilomètres ont été parcourus en voiture, 4 % en vélo, à peine 2% en transports scolaires, à peine 2% également en covoiturage et ...0,4 % en transports en commun.

Il faut noter que la moitié des foyers qui possèdent au moins une voiture n'utilisent QUE leur voiture.

Des déplacements, pour quoi faire ?

Les habitants du "grand Port-Blanc" se déplacent pour **leurs loisirs** (29 % des km parcourus tous modes de transports confondus), mais il vrai que ceux qui ont répondu sont surtout des inactifs, et pour **faire les courses** (26 %). Nous faisons nos courses le plus souvent à Vannes (32%) ou à Baden (31 %) Arradon vient ensuite. En revanche, notre destination principale pour nos loisirs est Baden, viennent ensuite Vannes et Auray.

Si on extrapole la somme des kilomètres parcourus en voiture par les 48 foyers qui ont répondu à l'enquête, soit 9 300 km (92% des kms), **à l'ensemble des foyers de notre zone d'enquête**, soit les 450 foyers on constate que l'ensemble de ces foyers a fait, en voiture, **l'équivalent de plus de deux fois le tour de la terre en une semaine, uniquement pour ces déplacements liés à la vie quotidienne, soit 88 000 km !**

Le coût écologique

Si on traduit les déplacements en voiture en **émissions de gaz à effet de serre**, on arrive à plus de **600 kg de CO² par personne et par an uniquement pour nos déplacements quotidiens**, sans compter les sorties hors département, ni bien sûr les vacances au loin... on peut rappeler que l'objectif de maintien du réchauffement à 1,5 °C suppose que nous **limitions notre empreinte à 2 tonnes par personnes** et par an d'ici 2050 ... On n'y est pas !

Par ailleurs, cela nous a coûté en moyenne, au tarif de l'été 2024, 22,50 euros par semaine et par foyer.



En résumé, si on pouvait s'attendre à ce que les déplacements des habitants se fassent en voiture dans leur écrasante majorité (92%), il était plus inattendu de parvenir à plus de 200 km de déplacements en voiture par semaine et par foyer.

L'appréciation des habitants sur l'offre de transport

- **Les transports en commun** : certains habitants déclarent nettement que la voiture est leur liberté et qu'ils n'ont besoin de rien d'autre pour vaquer à toutes leurs occupations. C'est un élément essentiel dont il faut tenir compte. Mais ce n'est pas la majorité des réponses : 77 % des foyers déclarent qu'ils utiliseraient les **bus Kicéo** s'ils étaient plus pratiques. Sur ce point les critiques sont nombreuses : fréquence insuffisante et horaires inadaptés sont les principales. D'une façon générale, l'offre est mal connue, et si on est proche de l'ignorance totale en ce qui concerne Creacéo et Mobicéo, ce dispositif, lorsqu'il est connu -1 cas -, est jugé peu pratique. L'intérêt pour plus de transports en commun serait d'éviter de prendre une voiture - motif écologique – les embouteillages et les difficultés de stationnement à Vannes.
- **La navette estivale** n'intéresse pas les personnes qui ont répondu pour de multiples raisons : les horaires sont inadaptés, elle ne s'arrête pas aux 4 Chemins, le trajet n'est pas optimal, le dispositif est peu connu, etc.
- **Stop en Baden / covoiturage** : on pense en général que ça ne marche pas ; les freins essentiels : incertitude sur l'horaire, notamment de retour, problèmes de sécurité. En fait, chacun se dit prêt à prendre en stop, mais personne ne cherche à faire du stop.
- **Le vélo** est inversement utilisé par beaucoup d'entre nous : c'est le deuxième mode de transport après la voiture, mais... loin derrière. On utilise le vélo pour les courses et pour les loisirs. L'offre récente de nouvelles pistes cyclables va incontestablement en renforcer l'usage. Sur ce plan, pas de critiques mais des suggestions.
- **Les taxis** ne sont utilisés que lorsqu'il n'y a pas d'autre solution : ils sont trop chers et trop peu nombreux.



Globalement, les habitants du "grand Port-Blanc" ne sont pas satisfaits de l'offre de transports publics : trop peu, trop peu souvent. La voiture est la solution qui s'impose, malheureusement.

On retrouve ces critiques partout : la presse se fait l'écho de plus en plus souvent du mécontentement des usagers, habitants de l'agglo et même entreprises. Trois exemples : le compte Facebook ouvert par des usagers qui critiquent, notamment, le fonctionnement de la ligne 4 qui s'arrête à Arradon et que nombre d'entre nous utilise (Ouest France 13 septembre) ; la prise de position d'une élue de l'opposition de la municipalité de Vannes (Ouest France 19 novembre) ; ou encore l'appel des chefs d'entreprise de Pentaparc, situé zone du Prat, qui se plaignent de l'absence d'offre de transport en commun, ce qui fait obstacle à ce qu'ils puissent recruter du personnel (Ouest France 15 novembre) !

Pour répondre à cette attente des habitants et des entreprises, GMVA se dote d'une politique et d'outils pour les années à venir.

2. La position des pouvoirs publics

Synthèses de l'enquête GMVA et des grands documents planificateurs

Plusieurs lois sont intervenues pour inciter ou obliger les collectivités territoriales à s'emparer des questions relatives à la mobilité et au climat. **GMVA est actuellement dotée d'un Plan de développement urbain (PDU)** qui court de 2020 à 2029 (annexe 3.1).

L'agglomération est, en outre, en train de procéder à la **révision de son SCOT** (Schéma de cohérence territoriale), qui comporte un volet Plan AEC pour air, énergie, climat, qui nous intéresse ici.

Enfin, **le département du Morbihan a élaboré un schéma départemental des mobilités** (annexe 3.3). Le département n'est toutefois pas un acteur essentiel dans le domaine qui nous occupe.

Ces 3 documents sont résumés dans les pièces annexées (annexe 3).

Les grands enseignements qu'on peut tirer de l'enquête menée en ligne par GMVA, dans le cadre de la préparation du SCOT-AEC sont très proches de ceux qu'on obtient dans notre propre recherche.

S'agissant des caractéristiques de la population des habitants de l'agglomération : elle est **éparpillée sur le territoire** et cette tendance à la faible densité s'accroît. Elle est **vieillissante** (plus que la moyenne nationale depuis 2000) et **plutôt aisée**, notamment dans les communes du pourtour du Golfe. Inversement, **les emplois tendent à se concentrer sur Vannes** et sa proche périphérie, alors même que certaines communes sont dynamiques en matière d'emplois. Parmi celles-ci, Baden qui compte plus de 1000 emplois. **Cette structure du territoire induit un fort besoin de déplacements**, sans même parler de la fréquentation touristique (1,5 million de visiteurs en 2020).

Il faut aussi rappeler que les projections de croissance de la population de l'agglomération sont spectaculaires : on estime que la population atteindra 200 à 210 000 personnes d'ici 2050 alors qu'actuellement, nous sommes 179 000.

Les habitants de GMVA font 570 000 déplacements par jour, principalement en voiture. La place du vélo augmente, certes, mais celle des transports en commun est très faible et stagnante : elle est passée de 5 à 6 % depuis 2008 ! Qui plus est, cette augmentation concerne avant tout Vannes et sa proche périphérie. Le PDU précédent, portant sur la période 2011-2020, prévoyait de faire passer la part des déplacements automobiles de 69 % à 63 %. Or, cette part a au contraire augmenté de 1 %, alors même que l'offre de transport en commun a augmenté de 50 % et les mobilités douces de 16 % sur la même période.

Le PDU constate que dans la zone périurbaine, celle que nous habitons, on ne compte que ... 500 voyages par jour en transports en commun, hors transports scolaires.

Il ressort du projet de SCOT que **l'offre de transports en commun** – soit le total des kilomètres des lignes de transports en commun offerts par Kicéo sur toute l'agglomération rapporté au nombre d'habitants - **est limitée** : 25,8 km par habitant alors que la moyenne nationale des agglomérations de taille comparable atteint 28,9 km. Il est précisé également que "la performance est limitée" et que la **"fréquentation est à renforcer"** : on compte 39,6 voyages par an et par habitant, contre 49,5 pour la moyenne des agglomérations de taille comparable.

Des perspectives d'amélioration notablement insuffisantes

Logiquement, l'enquête de GMVA auprès des habitants révèle que 75 % d'entre nous estiment que l'offre de transports en commun est insuffisante et peu satisfaisante (les élus disent la même chose à 77% !). Comme il a été dit ci-dessus, notre propre enquête aboutit au même résultat. On constate que la fréquence est insuffisante sur la 2ème couronne, de même que l'amplitude des horaires du soir, les temps de trajet trop longs, etc.

Enfin, 60 % de la population juge que la faiblesse des transports en commun et la sur-représentation de la voiture constituent la principale faiblesse du territoire, tous sujets confondus !

Or, les documents de planification ne prévoient pas, malgré une présentation habile, de développer les transports en commun... seulement de les optimiser ! L'effort porte sur le vélo (multiplication des pistes cyclables), le covoiturage (installation d'aires bien aménagées), et la marche à pied ! C'est complètement illusoire lorsqu'on rappelle que la population est vieillissante et aisée : voiture va rester le principal mode de transport. Certes GMVA compte aussi sur l'électrification des moteurs pour alléger l'empreinte carbone. Aujourd'hui, l'empreinte carbone de GMVA est de 4,7 T.CO² par habitant (c'est mieux que la Bretagne : 6,6 T.Co² qui elle-même fait mieux que la France qui est à 6,9 T.Co²). Mais cette empreinte est à 47 % due aux transports, alors que notre région, placée en limite maritime n'a pas à subir les transits multiples, contrairement à des régions comme l'Alsace ou la région lyonnaise par exemple.

L'effort prévu en faveur du développement des transports en commun, déjà nettement insuffisant, risque d'être encore réduit par la contribution demandée à GMVA dans le cadre de la participation des collectivités territoriales à la réduction des dépenses publiques.

Il ressort d'un article publié dans Ouest France, le 20 décembre 2024, que la moitié des économies sur les dépenses de fonctionnement semblent devoir être prises sur le secteur des mobilités. C'est précisément sur ce type de dépenses, qui déterminent la fréquence des bus et l'amplitude des horaires proposés, que les efforts sont trop faibles. Le président de GMVA a indiqué que rien n'était décidé... mais cette politique est déjà inscrite en filigrane dans le SCOT-AEC.

3. Nos propositions

Elles sont issues à la fois des réponses à la partie qualitative de notre questionnaire, et des réflexions que nous avons pu mener sur ces questions dans nos groupes de travail.

Notre cible : d'abord les habitants de Port-Blanc et de l'île aux Moines, puis les visiteurs de passage.

Notre objectif : contribuer aux solutions qui, tout en améliorant la qualité de vie des habitants, permettront de réduire l'empreinte carbone des déplacements des habitants du "grand Port-Blanc".

Certaines de nos propositions s'inscrivent parfaitement dans le cadre des projets de l'agglomération : vélo, covoiturage et assimilé (stop en Baden, taxis collectifs, etc.), information du public (plate-forme d'information sur les transports disponibles). Elles sont pour certaines assez aisées à mettre en place.

Mais d'autres doivent aller plus loin : renforcer l'offre de transports en commun (y compris navettes terrestres et maritimes), améliorer l'offre de transports scolaires, chercher à limiter certains déplacements (commerces et services ambulants, non recours à la déchetterie pour les déchets verts, etc.)

Les propositions sont présentées sous forme de fiches autour des 9 thèmes identifiés :

1	Vélo
2	Stop en Baden - Covoiturage
3	Transport en taxi
4	Communication autour des mobilités
5	Transports en commun grand public
6	Navette estivale minibus Bourg-Port Blanc
7	Navette maritime
8	Limitation des déplacements par le renforcement de l'offre commerciale & services
9	Transports scolaires

THEME : VELO
L'existant
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Existence d'une piste cyclable des 4 chemins à Port-Blanc ▪ Présence d'arceaux vélo uniquement plage de Toulindac ▪ Fléchage de la V45 (Véloroute La Littorale Roscoff- Nantes) au niveau de Mané Ormand
Stratégie du territoire
<p>La place du vélo dans les politiques locales est très importante, notamment en ce qui concerne GMVA.</p> <p>Axe 1 du Plan de déplacements urbains (PDU) :</p> <p>« Engager une politique cyclable ambitieuse » décliné en 4 actions :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Concevoir et mettre en œuvre un réseau de pistes cyclables intercommunales 2. Inciter financièrement les communes au développement de leurs réseaux cyclables communaux 3. Communiquer et faire connaître le schéma cyclable 4. Poursuivre et développer les services vélos aux usagers (...) <p>Axe 3 : Encourager et poursuivre les actions en faveur de l'intermodalité</p> <ol style="list-style-type: none"> 10. Améliorer l'intermodalité transports en commun-vélo <p>C'est également un axe important du projet de SCOT-AEC.</p>
Propositions
<p>Aménagement</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aménager le débouché de la piste cyclable à Port-Blanc jusqu'à l'embarcadère (à prévoir dans le cadre de l'aménagement de cette portion de route par GMVA). ▪ Réguler le stationnement sauvage des voitures qui gênent les vélos par de petits aménagements <p>Signalétique/information</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Flécher physiquement avec des panneaux dédiés, des itinéraires sûrs pour aller de Port-Blanc à Baden, à Larmor-Baden, à Arradon, à Auray, etc. Cela correspond à une demande de GMVA sur le maillage communal (Les Amis de Port-Blanc pourraient être acteurs pour une portion infra-communale de ce maillage). Cette proposition doit également être complémentaire du dispositif V45 (itinéraire de Vannes à Auray, La Littorale) ▪ Editer un petit document qui présente ces itinéraires ▪ Centraliser les informations concernant l'offre (cf. fiche information) <p>Equipements</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Installer des stationnements/arceaux sécurisés ou auvents pour garer les vélos aux endroits stratégiques (Port-Blanc et arrêts bus) C'est également une proposition générale que GMVA développe dans le PDU. ▪ Installer des bornes de gonflage (Port-Blanc – V45) – exemple à Botquelen ▪ Mettre en place des consignes vélos notamment à Port-Blanc - Consignes à vélo sur les aires de covoiturage préconisées par GMVA. <p>L'installation de ces équipements est à prévoir dans le cadre de l'aménagement de l'esplanade de Port-Blanc</p> <p>Services</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Encourager l'installation d'un magasin ou site de réparation et entretien des vélos à Baden (les plus proches sont à Vannes, Auray ou Pluneret). La réparation de vélos à domicile ne semble pas exister à Baden, mais seulement à Vannes/Séné "La roue tourne". Le réparateur de vélos installé à Arradon est fermé "temporairement"... ▪ Mettre en place un système permettant de conserver son vélo dans les bus (système d'accrochage à l'arrière ?), il faut favoriser l'utilisation combinée des modes de transport proposés (intermodalité). ▪ Créer un service de petits chariots pouvant être attelés à un vélo (même principe que les brouettes sur consigne à la disposition des plaisanciers dans les ports).

THEME : STOP EN BADEN – COVOITURAGE

L'existant

- **Stop en Baden** : 3 panneaux vers le Bourg (Port-Blanc, jonction RD vers Toulindac, 4 Chemins) + 2 panneaux (Bourg, Carrefour) vers Port-Blanc.
- **Covoiturage** : pas d'offre structurée – pas de parking identifié. Terre-plein aux 4 Chemins utilisé quelque-fois - Organisation informelle de co-voiturage entre habitants vers Baden ou Vannes pour sport/culture
- **Application** : BlaBlaCar Daily (10 000 inscrits)

Stratégie du territoire

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

Action 10 : Créer des parkings-relais mutualisés avec du covoiturage en entrée de ville

Action 12 : Inciter à la pratique du covoiturage dont expérimenter le système de "point stop Covoiturage"

BlaBlaCar Daily : Aides financières GMVA aux covoitureurs pour covoiturage quotidien (suppression en 2025 ?).

Propositions

- **Améliorer le dispositif « Stop en Baden »** en le sécurisant : valorisation et sécurisation des arrêts, charte d'utilisation, procédure d'identification type macaron sur voiture, application de covoiturage dédiée (ex : WhatsApp, Ecov.fr).
- **Mettre en place un point Stop Covoiturage sur le P1** intégrant parking vélos (sans possibilité d'y laisser une voiture) et aux 4 Chemins (avec possibilité de stationnement)
- **Mettre à disposition sur le P1 de quelques véhicules électriques en auto-partage**, à organiser avec l'Ile aux Moines
- **Intégrer** au niveau de la commune de Baden le réseau Rézo pouce
- **Inciter à utiliser l'application BlaBlaCar Daily**
- **Stimuler les utilisateurs du dispositif « Stop en Baden » grâce à des récompenses offertes par des partenaires locaux**
- **Centraliser les informations concernant l'offre** (cf. fiche information)

THEME : TRANSPORT EN TAXI

L'existant

- **Existence d'une offre de taxi à Baden** (utilisée pour les trajets loisirs principalement à partir et au départ de la gare de Vannes)
- Nouveaux intervenants sur le territoire : **Uber et Bolt**

Stratégie du territoire

Pas de stratégie identifiée au niveau des collectivités : du ressort de l'initiative privée

Propositions

- **Mener une réflexion avec les sociétés de taxi afin de faire un test sur la possibilité de pouvoir réserver un taxi partagé** à jours et heures fixes pour marchés Baden, Auray, Vannes ou ponctuellement pour Vannes lors de manifestations, salons, spectacles, ...
- **Négocier avec une ou des sociétés de taxi des remises au bénéfice des membres de l'association.**

THEME : COMMUNICATION AUTOUR DES MOBILITES

L'existant

- **Différents moyens d'informations** à disposition :
 - Sites internet ou applications (Kicéo, commune, GMVA, Blablacar Daily, ...)
 - Affichages horaires et lignes ou circuits aux arrêts du bus n°23 et de la navette estivale +numéros des taxis
 - Plan des parkings et modalités d'utilisation à l'entrée du P1
 - Plan de Baden avec circuits à l'échelle de la commune à Port-Blanc + panneaux du circuit pédestre au rond-point de Port blanc
 - Documents touristiques à la gare maritime & capitainerie

Stratégie du territoire

PDU Axe 5 : Communiquer sur les mobilités alternatives

Action 17. Faire connaître les offres de mobilité alternative :

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

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

Propositions

- **Mettre au point un système d'information qui centralise l'offre de transports et de services** disponible sur le grand Port-Blanc. Ce dispositif nécessite une réactivité pour la mise à jour des informations voire une information en temps réel. Il appelle aussi la mise en place d'alerte sur l'actualité d'offre de services. (ex : petite communauté WhatsApp , application Imagina, onglet dédié site Internet APB, ...)

THEME : TRANSPORT EN COMMUN GRAND PUBLIC	
L'existant	
<ul style="list-style-type: none"> ● Une seule ligne de bus dessert Port Blanc (ligne 23 Vannes – Larmor Baden via Arradon, Port Blanc et Baden centre). Cette ligne dessert la gare SNCF. Ligne périurbaine. 6 AR / jour du Lundi au Samedi de 7h08 à 17h38 (départs) et de 8h30 à 19h00 (arrivées) à Port Blanc. Pas de bus pour quitter Port Blanc entre 8h00 et 11h30 et entre 15h00 et 17h30. Aucun accès à Port Blanc entre 14h30 et 18h00. ● La ligne 21 dessert Plougoumelen – Le Bono – Baden – Vannes gare SNCF. Cette ligne dessert Baden centre, Toulbroch et Le Moustoir. 7 AR / jour. Ligne périurbaine. ● Ligne 4 : ligne urbaine Arradon – Meucon. Bus du lundi au vendredi toutes les 20 mn de 6h54 à 19h23, le samedi toutes les 30 mn de 7h10 à 19h10 (départ Arradon). 	
Stratégie du territoire	
<ul style="list-style-type: none"> ● PDU Axe 2 : Optimiser les transports collectifs urbains et interurbains Actions 7. Optimiser l'offre périurbaine à travers 3 chantiers <ul style="list-style-type: none"> - Un renforcement de l'offre existante en seconde couronne, - L'amélioration de l'intermodalité entre les services urbains et périurbains (points de correspondance en entrée de ville), - Une sécurisation des continuités douces irriguant les arrêts périurbains afin d'agrandir la zone de chalandise des arrêts. ● Création en septembre 2024 d'une page Facebook d'un Collectif des usagers de Kiceo (800 membres) pointant de nombreux retards et un service de transports en commun dégradé depuis la rentrée. Réaction de Denis Bertholom, maire de Larmor Baden et Vice-Président de l'agglo (GMVA) chargé des mobilités : préfère avoir une association structurée comme interlocutrice plutôt qu'un collectif Facebook. Preneur de bonnes idées mais argumentées : « on ne change pas les règles juste parce que des gens sont mécontents » (source OF 19-20 /10/2024). 	
Propositions	
<ul style="list-style-type: none"> ● 2 scénarios possibles : <ul style="list-style-type: none"> ➤ Prolonger la ligne urbaine 4 qui s'arrête actuellement à la médiathèque d'Arradon jusqu'à Port-Blanc via le Moustoir, à raison d'un bus par heure (1 sur 3). Cela permettrait une desserte "quasi-urbaine" du Moustoir, de Port-Blanc et de l'Île aux Moines. Parallèlement, le détour par Port-Blanc de la ligne 23 serait supprimé. Cette option nécessiterait peut-être aussi de scinder la ligne 4 en 2 lignes urbaines distinctes l'une dédiée à Saint Avé-Meucon, l'autre à Arradon/Port-Blanc ➤ Augmenter la fréquence de la ligne 23 les mercredi et samedi et tous les jours pendant les vacances scolaires avec un réaménagement des horaires. Cela permettrait de booster la fréquentation d'une part, d'aller au marché à Vannes le matin, d'autre part et aux jeunes d'aller pratiquer leurs activités (Horaires à prévoir en plus 9h, 10h, 14h plutôt que 13h38, 15h) ● Mettre à l'étude, pour l'Île aux Moines, un dispositif analogue à celui de la ligne 30 qui dessert l'Île d'Arz (340 habitants) ... Île aux Moines (650 habitants).. ● Centraliser les informations concernant l'offre (cf. fiche information) 	

THEME : NAVETTE MARITIME

L'existant

- **Pas d'offre de navette maritime à partir de Port-Blanc** (hormis vers île aux Moines)
- **Des liaisons régulières dans le golfe** (hors croisières vers les îles) :
Les petits passeurs : D'avril à fin septembre : Saint-Armel (Le Passage) <> Séné (Montsarrac), Vannes (Conleau) <> Séné (Barrarac'h) – combiné bus bateau sur la destination Vannes
Le passeur des îles : D'avril à fin août : Larmor-Baden <>Port-Navalo, Locmariaquer <>Port-Navalo, Port-Navalo <>Kerners (Arzon) 07&08 : Le Bono<>Port-Navalo,
Vedettes Angelus : 07&08 navette directe îles aux Moines – Locmariaquer et Port-Navalo

Stratégie du territoire

- PDU Axe 2 : Optimiser les transports collectifs urbains et interurbains**
Action 9 : Etudier la possibilité de développement des transports maritime à l'année
Axe 4 : Mettre en place un plan de mobilité touristique à l'échelle du territoire
Action 14 : Envisager le développement des navettes maritimes touristiques

Propositions

- **Intégrer Port-Blanc dans les études et scénarios de développement des navettes maritimes**

THEME : NAVETTE ESTIVALE MINIBUS BADEN BOURG – PORT BLANC

L'existant

- **Navette gratuite Baden-Port-Blanc**- 20 places - fonctionne du 8 juillet au 24 août - 6 jours/7 (hors dimanche)
6 allers et 7 retours par jour soit 1 par heure à partir de 9h10 le matin et 15h l'après-midi
8 points de dessertes – durée 27 mn
En dehors des touristes, un service plus utilisé par les habitants de Baden bourg pour venir à la plage de Toulindac ou se balader que par les habitants de Port-Blanc pour aller au bourg.

Pour information, en 2025, GMVA supprime, par mesure d'économies, l'ensemble de ses aides aux navettes estivales. A Baden, la navette sera supprimée.

Stratégie du territoire

- PDU - Axe 4 : Mettre en place un plan de mobilité touristique à l'échelle du territoire**
Action 15 : Développer un service de parkings-relais et de navettes gratuites pour les communes littorales
Autres navettes estivales en fonctionnement avec financement et/ou assistance technique GMVA + partenaires privés :
Larmor-Baden : 6/07 au 31/08, 7 jours sur 7, de 8 h 45 à 20 h 45. Parking – Berder 4 arrêts
Arradon : navette électrique -9 places - circule jusqu'au 31 août de 9 h à 12 h 30 et de 15 h à 19 h 30

Propositions

- **Optimiser le fonctionnement actuel** : 7/7, plus forte amplitude et fréquence horaires, arrêt à la demande aux 4 chemins
- **Cadencer la navette sur les horaires du bus 21** (Toulbroch) afin de pouvoir récupérer cette liaison péri-urbaine
- **Utiliser un transport propre** : navette électrique
- **Amplifier la communication au niveau des habitants** (cf. fiche information)
- **Réfléchir avec la commune de Larmor-Baden à la mise en place d'une navette estivale** à partir de Port-Blanc **pour le marché** du dimanche matin

THEME : LIMITATION DES DEPLACEMENTS PAR LE RENFORCEMENT DE L'OFFRE COMMERCIALE ET DE SERVICES

L'existant

- **Une offre de restauration** (Port-Blanc + 4 Chemins) + **sur place et en emporter** (Aire des îles, camping). Cette offre est limitée hors saison
- **Un distributeur automatique de pain** (baguette, viennoiserie...) qui fonctionne bien toute l'année.
- **Fromagerie de la mer à Tréver ouverte à l'année** (produits laitiers et épicerie fine du terroir+ pain l'été).
- **Les deux supermarchés les plus proches**, le Carrefour Market de Baden et le super U d'Arradon **ont des service Drive.**
- **Un marché à Port Blanc** en juillet et août le mercredi après-midi mais qui est limité en ce qui concerne l'alimentaire
- **Des services à disposition à Port-Blanc** : laverie automatique, boîte aux lettres, DAB

Stratégie du territoire

Commune de Baden : Pas de mise en place de commerces en dehors du bourg, (c'est la loi qui l'exige)
La rénovation de l'esplanade de Port-Blanc donnera l'opportunité d'ouverture d'un commerce supplémentaire

Propositions

- **Organiser avec un supermarché, le passage d'un camion régulièrement à Port-Blanc**, une fois par semaine, permettant de récupérer des achats faits en ligne.
- **Mettre en place un distributeur automatique de produits alimentaires à Port Blanc**
- **Etendre la période estivale du marché de Port Blanc** le mercredi après-midi et **le développer avec d'autres commerces type boucherie/charcuterie, fromage**
- Etudier la limitation des déplacements des particuliers vers la déchetterie d'Arradon par **la création d'un dispositif de déchiquetage local des déchets verts**
- **Ouvrir une antenne de prélèvements de biologie médicale à Baden ou Arradon** le matin pendant 2 heures.
- **Faire connaître aux habitants l'ensemble de l'offre** (cf. fiche communication)

THEME : TRANSPORTS SCOLAIRES

L'existant

- GMVA est compétente ; elle a délégué le service à Kicéo. Consultation des horaires sur le site www.kiceo.fr/services-scolaires
- Pour les élèves qui résident hors du territoire de l'agglomération, la région Bretagne est compétente (Breizh Go).
- **Ecoles primaires de Baden** (lundi, mardi, jeudi, vendredi), service n° 502 : départ à 8h 14 des 4 Chemins, puis de Toulindac, puis du Lannic. Arrivée un peu après 8 h 30 aux deux écoles de Baden (Saint-Pierre et Joseph Le Brix).
- **Collèges d'Arradon**, service n°507 : départ autour de 8 h des 4 Chemins, passage par Bois Bourgerel, Toulindac, Port-Blanc, Keriboul, Pen Mern. Arrivée aux deux collèges d'Arradon à 8h20 et 24, soit 10 minutes avant le début des cours.
- **Lycées à Vannes**, service n°260 : départ 7h02 des 4 Chemins, mêmes stations que pour les collèges, arrivée à Vannes de 7 h 28 à 7 h 35 selon les lycées, soit une demi-heure avant le début des cours.

Stratégie du territoire

Les documents planificateurs se bornent à constater que la quasi-totalité des lignes périurbaines de bus servent, en fait, au transport scolaire. Il n'y a pas à proprement parler de stratégie nettement définie pour améliorer l'offre qui, il est vrai, n'est pas négligeable.

Propositions

- **Ajouter un éclairage le matin, dans l'allée piétonne entre la route départementale et Toulindac, et dans la rue du Lannic ;**
- **Décaler un peu les horaires très matinaux de départ des lycéens** (et c'est encore plus tôt pour les élèves qui viennent de Larmor Baden ou de l'Île aux Moines). Les parents emmènent leurs enfants en voiture pour leur permettre de dormir un peu plus et de ne pas attendre une demi-heure avant les cours.
- **Pour les retours, il manque également des bus quand les lycéens finissent vers 15h ou vers 18h.** Les parents doivent aller les chercher en voiture.
- **Les adolescents demandent plus de bus vers Vannes pendant les vacances scolaires et le samedi.**

4. Conclusion

Au sein du territoire de GMVA le premier poste d'émission de GES résulte des mobilités. Fonder le respect des engagements de leur réduction en pariant sur le vélo, le covoiturage ou la marche n'est pas suffisant surtout quand on sait que la population de cette zone vieillit plus qu'ailleurs (statistiquement parlant évidemment !), qu'elle est appelée à s'accroître significativement et que l'offre de transports en commun est déjà en retard par rapport à la moyenne nationale.

La situation est d'autant plus tendue que l'on demande de plus en plus aux habitants de se déplacer : pas de commerce en dehors des centres bourgs, centralisation de l'offre de santé, etc.

Du reste, les dernières lignes du projet de SCOT-AEC évoquent cette impasse en disant qu'il faut revoir la dynamique de l'installation des habitants et la répartition des services sur le territoire. Mais c'est là un chantier de longue haleine. Il faut donc à notre échelle, et sans tarder, tenter d'améliorer les choses en repensant nos propres comportements.

*
* *

Pour finir et rire un peu : voici ce que dit Chat GPT ... quand on lui pose la question.

AI: Hello, I am an AI bot. Ask me anything!

You : Bonjour comment améliorer la desserte en transports collectifs de la ville de BADEN FRANCE (et notamment le site de PORT BLANC)?

AI: Bonjour ! Améliorer la desserte en transports collectifs à Baden, notamment pour le site de Port Blanc, peut se faire de plusieurs manières. Voici quelques suggestions :

- 1. Renforcer les lignes existantes : Augmenter la fréquence des bus ou des navettes reliant Port Blanc aux autres quartiers de Baden et aux villes voisines pourrait rendre les transports plus accessibles.*
- 2. Créer de nouvelles lignes : Évaluer la possibilité d'ajouter des lignes de bus qui desservent directement Port Blanc, surtout pendant les périodes de forte affluence touristique.*
- 3. Améliorer l'information : Mettre en place des panneaux d'information en temps réel aux arrêts de bus et sur les sites web pour que les usagers puissent facilement connaître les horaires et les itinéraires.*
- 4. Promouvoir le covoiturage : Encourager les initiatives de covoiturage pour les trajets vers Port Blanc, ce qui pourrait réduire le besoin de transports en commun tout en favorisant une communauté plus soudée.*
- 5. Développer des pistes cyclables : Créer des infrastructures pour les cyclistes afin de faciliter l'accès à Port Blanc en vélo, ce qui peut également désengorger les transports en commun.*
- 6. Collaboration avec les acteurs locaux : Travailler avec les entreprises locales et les associations pour identifier les besoins spécifiques des usagers et adapter les services en conséquence.*
- 7. Inciter à l'utilisation des transports en commun : Lancer des campagnes de sensibilisation pour encourager les habitants et les visiteurs à utiliser les transports collectifs, en mettant en avant les avantages écologiques et économiques.*

Ces initiatives pourraient contribuer à rendre les transports collectifs plus efficaces et attrayants pour tous. N'hésitez pas à partager vos idées ou à consulter les autorités locales pour discuter de ces propositions !

On ne saurait mieux dire !

ANNEXES

ANNEXE N°1 : LE QUESTIONNAIRE



ENQUÊTE SUR LA MOBILITÉ

1 - Avant de décrire précisément vos déplacements, à combien estimez-vous, approximativement, le nombre moyen des déplacements hebdomadaires en voiture des membres de votre foyer ?

aucun (pas de voiture) de 1 à 5 allers/retours de 5 à 10 de 10 à 20 de 20 à 30 de 30 à 40 plus de 40

2 - Passons au décompte réel des déplacements de tous les membres de votre foyer au cours d'une semaine courante y compris vos visiteurs de passage...

Comment remplir le tableau qui vous est proposé ?

➤ Choisissez une semaine courante.

➤ Indiquez le **motif principal** de tous vos déplacements, leur **nombre total** en comptant '1' pour un aller ou '2' pour un aller-retour, la **destination principale** et le **moyen de transport** utilisé, en piochant à chaque fois dans les listes proposées en colonne. Ajoutez autant de lignes que nécessaire pour distinguer les motifs, les destinations et les moyens de transport en vous inspirant des 4 lignes pré-remplies qui servent d'exemples.

C'est parti !

SEMAINE DU AU (Y COMPRIS LE WEEK-END)			
MOTIF PRINCIPAL	NOMBRE TOTAL	DESTINATION PRINCIPALE	MOYEN DE TRANSPORT
Choix possibles : - Travail - Ecole - Courses - Loisirs (sport, culture, amis) - Famille - Santé - Autres		Choix possibles : - Intra Port-Blanc - Baden centre - Arradon - Vannes-gare - Vannes - Auray ou - Autres (précisez la destination et le nombre de kms A/R d'un déplacement)	Choix possibles : - Voiture - A pied - Bus - Taxi - Vélo (y compris électrique) - Deux roues motorisés - Co-voiturage - Bateau
Exemples			
Courses	6 (3 A/R)	Arradon	voiture
Courses	2 (1 A/R)	Baden centre	vélo
Travail	10 (5 A/R)	Vannes	Bus 23
Famille	4 (2 A/R)	Le Bano - 16 kms	voiture
C'est à vous !			

TSVP →





3 - D'une façon générale y compris pendant les vacances, utilisez-vous les solutions de mobilités offertes aujourd'hui ?

- | | | |
|-----------------------|-----------------------|--|
| Oui | Non | |
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Transport en commun (lignes de bus Klcéo n°21/n°23/n°4)
Pourquoi ?..... |
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Navette estivale Port-Blanc ↔ Baden
Pourquoi ?..... |
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Stop en Baden/co-voiturage
Pourquoi ?..... |
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Transport à la demande (Créacéo, Mobicéo)
Pourquoi ?..... |
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Taxi
Pourquoi ?..... |
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Ramassage scolaire
Pourquoi ?..... |

4 - Quelles solutions pourraient vous inciter à ne pas prendre votre voiture pour vous déplacer ?

	Oui	Non
Lignes de bus plus fréquentes		
Si oui, <input type="radio"/> vers Baden <input type="radio"/> vers Arradon <input type="radio"/> vers Vannes <input type="radio"/> vers Auray		
Arrêts de bus plus proches de mon domicile		
Accès à un mode de transport à la demande		
Offre de services pour les vélos/trottinettes (stationnement, consignes, réparation, location, libre service, etc...)		
Service d'aide pour m'accompagner dans mes trajets		
Services de commerces ambulants		
Services de ramassage scolaires pour les hameaux de la commune		
Service de transport par mer		
Service de taxi collectif		

5 - Avez-vous d'autres suggestions ou commentaires à ajouter ?

.....

.....

.....

.....

.....

Et pour finir, quelques informations vous concernant

- Etes-vous en résidence principale en résidence secondaire en location saisonnière
- Votre habitation abrite personnes dont enfants de moins de 11 ans
- Votre résidence se trouve dans le quartier de :
 - Port-Blanc/Mané Moustran Toulindac/Port-Jakez/Le Lannic Kérilio/Kériboul/Le Bois Bourgerel
 - Lairmarh/Mangoëro/Mané Ormand/Kerdélan/Kerfranc Les Quatre Chemins/Tréver Le Bois Bas/Penmern

Merci de votre collaboration !

Déposez ce feuillet dans la boîte aux lettres près du distributeur de pain (Lard du Poulet 104, route de Port-Blanc), ou envoyez-le par mail à l'adresse : amisduportblanc@port-blanc56.com avant le dimanche 7 juillet 2024.

Si vous voulez participer davantage à ce projet, laissez ici votre adresse mail :



<http://www.port-blanc56.com> - Contact tél. : 06.82.51.17.52

ANNEXE N°2 : LES RÉSULTATS CHIFFRÉS DE L'ENQUÊTE DES AMIS DU PORT-BLANC

Profil des réponses et méthode. En juin 2024, 450 questionnaires ont été distribués sur le territoire de l'enquête tel que rappelé ci-dessus.

On a recueilli 48 réponses totales ou partielles soit 10% de taux de réponse.

Résidences principales à 80 % ; pas d'enfant de moins de 11 ans, 3 collégiens ou étudiants, 7 foyers déclarant une activité professionnelle, soit 14 % des répondants.

Quels sont nos moyens de mobilité et pour combien de km parcourus ?

On a reconstitué les distances parcourues à partir des déclarations de destination ; exemple : courses à Baden d'un foyer résidant à Port-Blanc 4 allers retours, on a retenu 8 x 5 km, ce qui est un minimum.

Par ailleurs, certaines personnes ont fait des voyages plus longs en voiture, hors département (Brest, Rennes...) : ces voyages ont été écartés. En effet, on n'a pas de prise sur cette dimension, et cela aurait faussé l'image qu'on veut obtenir. Il faut toutefois signaler que cela amoindrit encore le total du calcul du nombre de kilomètres parcourus par les habitants de Port-Blanc et ses environs. Enfin il faut préciser que la navette estivale n'était pas en service au cours de la période de l'enquête]

la voiture est bien sûr loin devant :

- **9 376 km en voiture** soit 92 % des km effectués
- **198 km en co-voiturage** soit 2% du total, soit 208 km en voiture par semaine et par foyer.
- **270 km en bus**, soit 3%, mais composé pour l'essentiel du transport scolaire (un peu plus de 2%). Hors transport scolaire, les voyages en bus n'ont représenté que ... 44 km ! Ce chiffre n'est même pas significatif. (0,4%)
- **429 km en vélo** soit 4 %

Quelles alternatives en dehors de la voiture ?

- 29 % des foyers utilisent parfois un vélo (14 foyers)
- 12% font parfois du co-voiturage (6)
- 10% utilisent parfois le bus (4 foyers et 1 personne qui n'a pas de voiture)
- 1 personne a utilisé un bateau
- 23 foyers n'utilisent QUE leur voiture, soit 49 % de ceux qui en possèdent une.]

Se déplacer, mais pourquoi faire ? (Rappel du total : 10 300 km)

- Les courses : 26% des km soient 2 668 km
- Les loisirs : 29 % des km parcourus : 2 917 km
- Les chiffres concernant les déplacements pour le travail ne sont pas significatifs, en raison du faible nombre de personnes encore en activité. Mais lorsque les membres du foyer ont une activité professionnelle, le nombre des km qu'ils font est important et ils formulent des regrets sur la faiblesse de l'offre de transports en commun.

Où fait-on nos courses ? (Total de la ligne courses : 2 668 km)

- Vannes : 822 km en voiture et 30 km en bus : 32 %
- Baden : 712 km en voiture et 126 en vélo : soit 31%
- Arradon : 644 km en voiture et 14 en bus : 24 %
- Auray : 192 en voiture
- Autre : 128 km

Où sont nos loisirs ? (Total des km en loisirs : 2917 km)

- Baden : 604 km en voiture et 118 en vélo
- Arradon : 144 en voiture
- Vannes : 600 en voiture et 15 en vélo
- Auray : 280 en voiture
- autres : 1013 en voiture et 144 vélo
- autres motifs : 3268... le plus important ! Famille, santé, et non défini.

Annexe 3.1. Synthèse du Plan de déplacements urbains (PDU) -GMVA

(en orange les commentaires des Amis du Port-Blanc)

Ce type de document a été créé en 1982 par la loi d'orientation des transports intérieurs (la LOTI). Une loi de 1996 (la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, la loi LAURE) a rendu ce type de document obligatoire pour les agglomérations de 100 000 habitants et plus. Alors même qu'elle n'en comptait pas même 80 000, l'agglomération de Vannes a décidé de se lancer. Un premier PDU a été élaboré portant sur la période 2011 à 2020. La Loi LAURE prévoyait déjà qu'il fallait réduire le trafic routier et accroître la place des modes de transport non polluants comme le vélo. On lui doit notamment le début du développement des pistes cyclables et une petite augmentation de la fréquence des transports en commun.



Le plan actuel couvre la période 2020-2029. Un tel document doit, en application de l'article L. 1214-1 du code des transports (issu des lois précédentes et de nombreuses lois ultérieures) "contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité." Ce plan a été approuvé en février 2020.

La loi ne se préoccupe pas directement du confort des habitants : **un PDU est un outil destiné à limiter les gaz à effet de serre**. C'est une obligation. Il y a des avantages collatéraux (diminution du bruit, fluidification des déplacements, économies, diminution du nombre des voitures mal garées sur le site...) mais l'objectif est nettement défini.

Le plan détermine dans le cadre d'un périmètre urbain, l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. (A noter qu'à partir du 1er janvier 2021 en vertu d'une loi du 24 décembre 2019, les PDU ont été remplacés par des "plans de mobilité". Mais le nôtre, existant déjà, a conservé son nom).

Les objectifs énoncés par la loi doivent être repris dans le PDU :

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

Le bilan du plan précédent au regard de nos préoccupations est intéressant. Ainsi, de 2007 à 2015, l'offre de transport en commun (km offerts) a quasiment été multipliée par deux et la fréquentation du réseau urbain est passé de 6,5 millions à 10,7 millions de voyages par an. **Ce qui montre qu'on revient de loin mais que les progrès peuvent être spectaculaires.**

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

Le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET), **autre outil de planification pour les collectivités**, prévoit de diviser globalement par 2 la consommation énergétique des transports de personnes à l'horizon 2050. Ce gain serait généré par de nombreux paramètres (dont l'amélioration énergétique des véhicules). En matière de déplacements, la cible visée en 2050 consiste à réduire de 5% le nombre actuel de trajets en automobile. Afin de compenser la croissance de l'agglomération, cela nécessite de réduire d'environ 20 points la part de marché de l'automobile à l'horizon 2050. À l'horizon du PDU, l'objectif intermédiaire est ainsi d'atteindre une part modale Voiture-conducteur (**c'est-à-dire hors covoiturage**) de 47% en 2030 (plus d'un déplacement sur 2 réalisé autrement qu'au volant de sa voiture).

Ainsi, l'objectif d'évolution de la part modale Voiture-conducteur doit passer de 60% en 2010, à **47% en 2030** et 39% en 2050. **On voit ici que la situation des habitants du "grand Port-Blanc" est bien plus marquée. Il ressort de notre enquête que la part Voiture-conducteur est de plus de 90 %. Nous ne sommes pas en zone urbaine, les distances sont donc beaucoup plus longues et il n'existe pas vraiment d'alternative à la voiture. C'est pourquoi, en ce qui concerne notre territoire, les propositions sont assez exigeantes. Il est vrai cependant que la partie plus urbaine de l'agglomération pourrait contribuer plus facilement à cet objectif, à ceci près qu'elle a déjà obtenu des résultats significatifs en termes de réduction de la circulation automobile.**

Le PDU comprend 4 orientations majeures :

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

On voit que certaines de nos propositions sont tout à fait cohérentes avec ces orientations.

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

AXE 1: Engager une politique cyclable ambitieuse

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

AXE 2 : Optimiser les transports collectifs urbains et interurbains

5. Améliorer l'efficacité des transports collectifs par des aménagements de voirie
6. Résoudre les dysfonctionnements de la Place de la Libération
7. Optimiser l'offre périurbaine Les lignes périurbaines du réseau Kicéo assurent aujourd'hui essentiellement une fonction de transport scolaire avec environ 7 500 scolaires transportés quotidiennement (soit 15 000 voyages scolaires par jour pour 500 voyages non scolaires. Le diagnostic du PDU a fait remonter des attentes du territoire en faveur d'un développement des lignes périurbaines pour des usages autres que scolaires.

Le PDU prévoit en particulier :

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

Sur cet axe, on est loin des besoins : à aucun moment, il n'est question de développer les transports en commun. Simplement de les optimiser. Cela ne suffira pas.

8. Améliorer l'attractivité tarifaire des transports collectifs
9. Étudier la possibilité de développement des transports maritimes à l'année (**on en est encore qu'au stade de l'étude...**)

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

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

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

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

AXE 5 : Communiquer sur les mobilités alternatives

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

AXE 6 : S'engager dans l'innovation

19. Être collectivité initiatrice sur les énergies innovantes (hydrogène).
20. Poursuivre le développement des véhicules moins polluants Mettre en œuvre le PDU
21. Piloter et évaluer en continu la mise en œuvre du PDU.

Plusieurs actions sont exactement celles auxquelles nous avons songé en remplissant les questionnaires, même si elles peuvent s'opposer dans certains cas : ainsi, le PDU préconise de développer l'intermodalité vélo /TC, mais l'embarquement des vélos dans les transports collectifs – que nous proposons - peut pénaliser l'exploitation de ces derniers (retard pris lors des opérations d'embarquement/débarquement, encombrement du véhicule...).

Afin de traiter ce sujet, le PDU prévoit de mener une réflexion dédiée afin de proposer différentes mesures pour améliorer l'intermodalité TC-Vélo. Les mesures à développer dépendront avant toute chose des besoins à couvrir (usage quotidien / utilitaire ou loisirs / tourisme).

Les solutions envisageables pourraient concerner par exemple :

- Le développement du stationnement vélo sécurisé aux arrêts,
- Le développement des vélos pliants,
- Une modulation des possibilités d'embarquement en fonction des horaires, etc.

Un paragraphe est dédié aux navettes maritimes ou terrestres estivales à vocation touristique... la navette de Baden ne figure même pas, alors qu'elle est cadencée avec les navettes maritimes Izenah pour la desserte de l'île aux Moines... et que c'est l'un des plus gros points touristiques du Golfe... Il semble que le PDU n'a pas mobilisé grand monde à Baden... !

Annexe 3.2. Projet de SCOT -AEG (GMVA)

GMVA a établi un projet de SCOT-AEC. Ce type de document est issu d'une ordonnance du 17 juin 2020 (loi ELAN) concernant la modernisation des SCOT. Désormais ils pourront tenir lieu de plan air-climat-énergie.

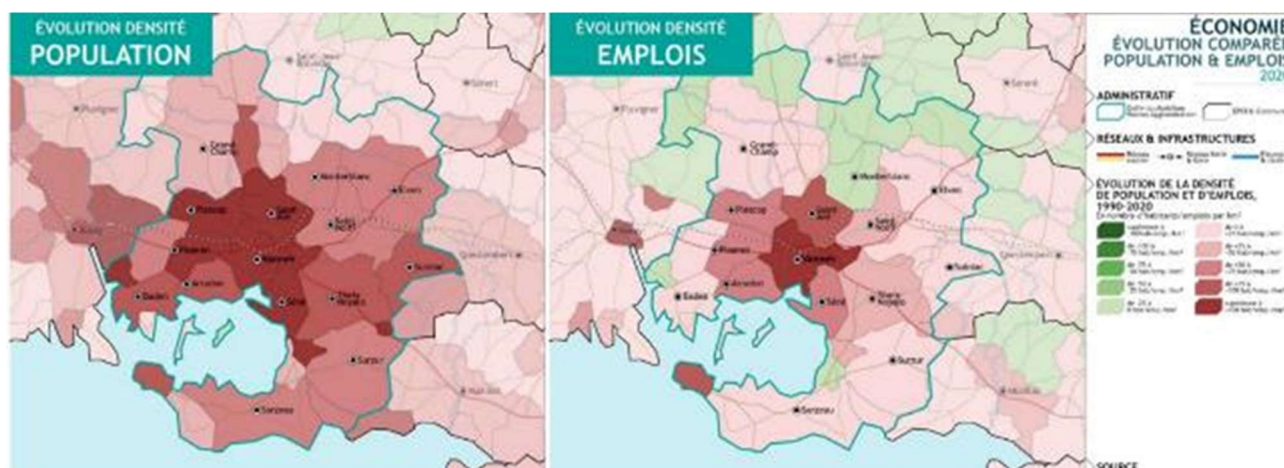
La population de l'agglomération est à la fois très peu dense tout en étant très dynamique : c'est la plus forte augmentation proportionnelle de toute la Bretagne sur les 60 dernières années. Cela induit nécessairement une forte demande de déplacements. Cette croissance est plus forte que Rennes Métropole depuis les années 90. Mais le poids des 4 communes de l'unité urbaine de Vannes (Séné, Plescop, Saint-Avé et Vannes dans la population totale du territoire est passée de 57 % en 1968 à 47 % aujourd'hui. Ainsi, depuis 1975, la population de Vannes a augmenté de 35 % alors que celle du reste du territoire a augmenté de 136 %. Cela induit de manière évidente la croissance du besoin de déplacements.



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

Sur le territoire, 49,5% des ménages disposent d'une voiture et 39,5% disposent au moins de deux voitures (moins de 25 % pour Vannes et les deux îles) – Ile aux Moines et île d'Arz -, contre 34,1% à Lorient Agglomération par exemple.

Plus de 57 % des emplois se trouvent à Vannes. La croissance de l'emploi est cependant plus équilibrée sur le reste du territoire, même si l'emploi des communes en limite de Vannes qui augmentent le plus. L'ensemble du territoire est dynamique de ce point de vue



Il ressort de la carte de droite que moins de 2% de la population active de Baden se déplace en transports en commun pour aller travailler. Certes une partie travaille sur place... mais ce n'est quand même pas beaucoup !

Toutes ces évolutions conduisent à accroître le besoin de déplacements.

"En cohérence avec le fort taux de motorisation des ménages (cf. Partie 1.5) et au regard de l'offre de transport collectif existante (cf. Partie 3.2), près de 83% des trajets domicile-travail sont réalisés en voiture (contre en moyenne 70% en France). Inversement, 4,2% des actifs vont aujourd'hui travailler en utilisant les transports collectifs contre 6,0% à Lorient Agglomération et 18,3% à Rennes Métropole."

" Si la répartition des services est plus équilibrée que celle des emplois, les services supérieurs restent concentrés à Vannes et génèrent de nombreux flux. Par ailleurs, les mobilités du quotidien pour accéder aux emplois en cœur d'agglomération conduit à limiter un report de l'offre de services de proximité sur les communes périurbaines à la même intensité que le report démographique." En clair, comme la majeure partie des actifs sont obligés de se rendre à Vannes, on y place aussi les services pour toucher le public au lieu de les répartir sur le territoire péri urbain.

S'agissant du tourisme, l'agence départementale du tourisme du Morbihan a réalisé une étude en 2022 sur la perception du tourisme dans le Département. Celle-ci met en évidence une adhésion relativement faible de la population au développement du tourisme ; en particulier du fait des nuisances générées en matière de circulation considérées par 58% des personnes interrogées. " Une fréquentation touristique importante qui génère des flux supplémentaires sur le territoire et participe à des épisodes ponctuels de saturation des axes de circulation et des offres de stationnement ". **On dirait un document élaboré par les Amis du Port-Blanc !**

S'agissant des déplacements :

Les habitants du territoire réalisent quotidiennement 592 000 déplacements, dont :

- 570 00 déplacements au sein du territoire : 519 000 déplacements à l'intérieur du territoire, et 51 000 déplacements en entrée/sortie du territoire.
- 22 000 déplacements à l'extérieur du territoire (sans origine ni destination sur le territoire communautaire).

"La mobilité quotidienne est ainsi de 3,66 déplacements quotidiens par personne, en baisse de 9% par rapport à 2008. Sur le territoire, un déplacement moyen dure 21 minutes, permet de parcourir 9,4 km à une vitesse de 27 km/h.... Environ la moitié des déplacements (51%) sont réalisés au volant d'une voiture, 11% en tant que passager d'une voiture, 6% en transports collectifs (dont 3,6% sur le réseau Kicéo et 2,6% sur les réseaux régionaux et nationaux), 5% à vélo, 26% à pied."

On peut noter que s'agissant du grand Port-Blanc, les déplacements à pied ont été regardés comme insignifiants... hormis l'achat du pain au distributeur, chacun d'entre nous marche uniquement pour se promener !

Le SCOT évoque ensuite les infrastructures routières pour étudier les difficultés de circulation particulièrement en début et en fin de journée. GMVA constate qu'il existe une forte dépendance à la voiture individuelle, ce qui entraîne une forte consommation d'énergie. Ainsi 44 % de la consommation totale d'énergie du territoire est liée aux mobilités.

- Une forte émission de Gaz à Effet de Serre (GES) liée aux mobilités. Si le territoire est à l'origine de 815 ktCO₂e émises annuellement, soit 4,7 tCO₂e par habitant (dans une proportion inférieure de 30% environ à celles du Morbihan et de la Bretagne (6,6 tCO₂e par habitant), le secteur des transports est à l'origine de la majorité des émissions de gaz à effet de serre du territoire (47% pour le transport routier et 1% pour le transport non routier, notamment maritime). Parmi les émissions de GES liées au transport, 95% sont associées aux consommations de produits pétrolier.

Les axes du SCOT-AEC

- en termes de maillage avec une concentration des lieux de desserte dans le cœur urbain du territoire (à Vannes et dans sa proche couronne) et dans une moindre mesure le long des principaux axes du territoire et dans les centralités secondaires. Néanmoins, du fait de la faible concentration de la population sur le territoire, seuls 56% des habitants du territoire résident à moins de 300 mètres d'un arrêt de bus (**mais peu de bus y passent !**). La grande majorité des zones denses sont pourtant couvertes, mais la multitude de zones peu denses explique ce niveau de couverture limité.

Ce phénomène est moins prégnant sur l'agglomération centrale, ainsi sur Vannes, 91% des habitants résident à moins de 300 m d'un arrêt de bus.

- en termes de cadencement avec un meilleur niveau de fréquence sur le cœur d'agglomération en cohérence avec les plus fortes densités de population.

En 2022, 7,5 millions de voyages ont été réalisés sur le réseau Kicéo, soit environ 35 000 voyages par jour) avec :

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

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

C'est pourtant une idée intéressante. Mais on sent que les transports en commun ne sont pas le cœur de la préoccupation des pouvoirs publics. Ils cherchent à combiner voiture et bus... Si vous êtes monté dans une voiture pour vous déplacer, il y a fort à parier que vous y resterez pour finir le trajet, plutôt que de vous arrêter pour prendre un autre véhicule. Sauf si, comme il faudrait peut-être y arriver, utiliser sa voiture en centre-ville est volontairement rendu infernal (exemple de la ville de Nantes dans laquelle il ne viendra pas à l'esprit de la plupart des gens d'entrer dans la ville en voiture mais plutôt de se garer dans les parkings prévus à cet effet sauter dans un tramway !... encore fait-il qu'il y ait un tramway).

Et c'est tout ce que dit le SCOT AEC en matière de bus...

En matière de navette maritime, les propositions ne sont pas vraiment formulées. Il est beaucoup question de Vannes, Séné et de l'île d'Arz, alors qu'il est très peu question de l'île aux Moines et encore moins de Port-Blanc... alors qu'on sait que la population de l'île aux Moines est de l'ordre de 650 personnes (250 pour Arz) et que la fréquentation touristique de l'île aux Moines avec 642 000 visiteurs annuels est le double de celle de l'île d'Arz. GMVA remarque cependant que la rade de Lorient, certes plus urbanisée et plus petite que le Golfe compte 5 navettes maritimes qui fonctionnent toute l'année.

On ne reprend pas ici les appréciations de la population sur l'offre de transports en commun qui sont repris dans le corps du rapport.

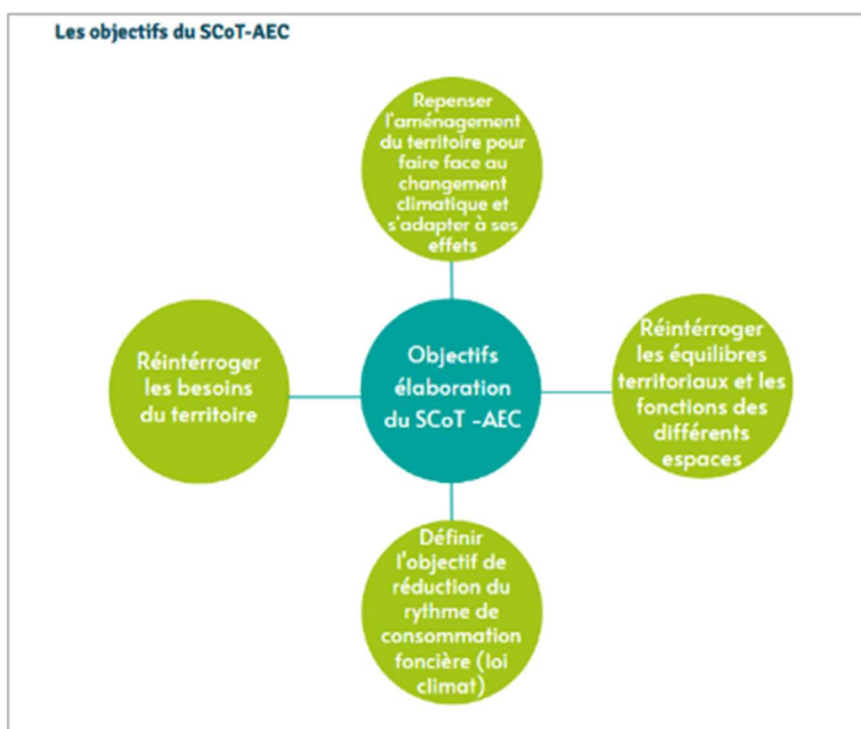
En guise de conclusion, sont présentées les "**opportunités du territoire**" :

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

La seule "opportunité" concernant le transport en commun de proximité est bien décevante : on compte sur l'amélioration des performances des bus grâce à l'augmentation des sites dédiés pour inciter les usagers à arbitrer en faveur des bus ! Ce n'est pas clairement pas suffisant...

De même, compter sur la réduction de l'usage des voitures thermiques pour réduire les émissions de GES n'est pas à la hauteur du problème.

En conclusion GMVA précise cependant qu'il faut inverser la tendance à l'éparpillement de la population. Mais cette inversion du mouvement ne va pas se faire dans les 4 ou 5 années qui viennent. Or, ce sont ces années qui sont cruciales pour la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.



- Les grandes lignes du calendrier d'élaboration**
- Diagnostic et enjeux : mai 2024
 - Elaboration du projet d'aménagement stratégique : octobre 2024
 - Elaboration du document d'orientation et d'objectifs
 - + document d'aménagement artisanal, commercial et logistique : janvier 2025
 - Elaboration du plan d'actions SCOT-AEC : avril 2025
 - Formalisation du projet SCOT-AEC : juin 2025
 - Instruction du projet SCOT-AEC : décembre 2025
 - Approbation du projet SCOT-AEC : février 2026

Annexe 3.3. Schéma départemental des mobilités

Le Département du Morbihan a adopté en 2023 ce document. On rappelle ici seulement ses axes car il vise un territoire plus grand qui ne nous concerne pas directement.

Ce schéma vise à orienter la politique départementale en termes *d'infrastructures routières* et s'organise autour de 9 engagements :

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



Hormis le souhait de voir le vélo se développer, de même que le RER, le schéma n'a qu'un objectif essentiel : faciliter le transport en voiture... mais il vrai que c'est son objet même !

ANNEXE N° 4 : COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL

Sylvie ALLAIN
Olivier HEBERT
Marie-Claire LE MELLE
Françoise MAGNIER
Sylvie MAHEO
Christine VIANT
Patrick VIANT