

REVISION DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIAL (SCOT) DE VANNES AGGLO

Complément thématique :

Mobilité



MOBILITÉ

SOMMAIRE

PRÉAMBULE	3
A MOBILITE ET DYNAMIQUES TERRITORIALES	5
1. Trajectoire urbaine et mobilité : toujours plus de flux pendulaires, de distance à parcourir et de temps passés dans les transports	5
2. Armature urbaine et mobilité : une réalité multipolaire dans un espace à trois dimensions et un questionnement sur le rôle des infrastructures de transport	6
3. Dimension urbaine et mobilité : des dynamiques qui dépassent le territoire de l'Agglomération et son fonctionnement régulier	7
4. Développement urbain et mobilité : un scénario fil de l'eau non durable, un PDU ambitieux, un SCoT qui doit contribuer à l'émergence d'une nouvelle structure de la mobilité	8
5. Mobilité et dynamiques territoriales : Synthèse	9
B LES INFRASTRUCTURES	10
1. Voirie et trafic automobile : Prendre en compte et adapter le réseau routier structurant aux ambitions du futur SCOT	10
2. Au-delà du PEM de la gare de Vannes, réinterroger le rôle du système ferroviaire de l'agglomération	14
3. Un réseau cyclable à achever et conforter	15
4. Les infrastructures : Synthèse	17
C LES SERVICES	18
1. Les transports collectifs : un changement d'échelle engagé et à poursuivre sous différentes formes	18
2. Intermodalité et altermodalité : pivots de la mobilité et d'un urbanisme durable à l'échelle du territoire ?	20
3. Le stationnement : une composante de la mobilité à intégrer dans une approche multimodale et urbaine	21
4. Les services : Synthèse	22
D PROBLEMATIQUES ET ELEMENTS DE REFLEXION POUR LE SCOT	23
1. Attractivité et accessibilité	23
2. Modèle urbain et mobilité	23
3. Structuration du territoire et mobilité	24

PRÉAMBULE

➔ Le volet « mobilité » comprend trois parties.

1 - La mobilité et des dynamiques territoriales

Ce premier volet a pour objectif de dresser un portrait le plus actualisé possible de la mobilité concernant le territoire de Vannes aggro. Ce portrait vise à identifier les caractéristiques quantitatives et qualitatives des flux de déplacements de personnes ou de marchandises sur ou concernant le territoire.

2 - Le système des déplacements face aux enjeux du SCOT abordé sous l'angle des infrastructures

Le deuxième objectif du volet mobilité vise à établir une photographie en mode «dynamique» du système de déplacements abordé sous l'angle des infrastructures. Cette analyse vise à repositionner les infrastructures comme élément contributif aux conditions de mobilité sur et vers le territoire de Vannes aggro mais également et surtout de positionner les réflexions à venir en matière de planification urbaine au regard du positionnement de ces infrastructures et des potentiels qu'elles peuvent représenter dans la recherche d'un projet urbain s'inscrivant dans une perspective de développement durable.

3 - Le système de déplacements face aux enjeux du SCOT abordé sous l'angle des services

Cette troisième et dernière partie du diagnostic aborde la question du système de déplacements sous l'angle des services. En effet, un système de déplacements ne se réduit pas simplement à la notion d'infrastructures, même si celle-ci est prégnante dans la traduction graphique du SCoT, mais doit s'inscrire dans une vision élargie à celle de l'organisation de la mobilité. Dans ce cadre, la question de l'offre de service en mobilité est le facteur décisif de la réussite d'une politique de déplacements. Par ailleurs, cette offre est aujourd'hui à regarder dans une vision globale et transversale associant la cohérence et la coordination de l'ensemble des modes de déplacements.

En préalable, il a semblé utile de rappeler trois éléments déterminants de l'organisation actuelle et prospective de la mobilité, des réseaux et par conséquent du territoire de Vannes aggro lui-même, éléments qui positionnent d'emblée les problématiques et défis auxquels est confronté le territoire en matière de déplacements.

En guise de conclusions, sont proposées et présentées les grandes problématiques transversales, c'est-à-dire associant une vision stratégique et prospective urbaine relevant du SCoT à celle de l'organisation et de la structuration de la mobilité qui découlent d'une lecture transversale des atouts ou potentialités et des handicaps ou contraintes du système de mobilité du territoire.

➔ Un territoire en voie de repositionnement dans les systèmes d'échanges nationaux, internationaux... et régionaux

Au-delà du réseau autoroutier et de voies rapides qui le connecte déjà aux grands corridors d'échanges nationaux et européens, le territoire de Vannes aggro va bénéficier dans les prochaines années d'un repositionnement favorable dans l'ancrage aux grands réseaux d'échanges nationaux et internationaux :

- par le réseau ferroviaire à grande vitesse (nouvelle ligne Bretagne) qui va non seulement rapprocher la gare de Vannes de Paris et l'Île de France (avec un temps de trajet d'environ 2h25) mais aussi de l'ensemble des autres destinations desservies par ce réseau (en direct ou par correspondance) ;
- par la proximité de l'éventuel futur aéroport de Grand Ouest et son accessibilité améliorée dans la mesure où ce projet s'appuie sur une augmentation du trafic aérien à l'échelle du "Grand Ouest" et de ses incidences sur le renforcement de l'attractivité de Vannes agglomération (et du Golfe du Morbihan) et des flux entre cet aéroport et le territoire.

Par sa localisation géographique et par l'évolution de ces grandes infrastructures ou équipements de transports, Vannes agglomération va se trouver pré-positionnée comme porte d'entrée majeure tant sur l'arc littoral sud Bretagne qu'en direction du centre Bretagne.

➔ Un système urbain en voie de repositionnement au plan spatial

Le territoire de Vannes agglomération présente des caractéristiques géographiques physiques et humaines spécifiques, très déterminantes dans l'organisation de l'espace et de la mobilité.

- une contrainte naturelle forte, liée au positionnement sur le littoral du Golfe du Morbihan qui induit un modèle de développement et d'extension urbaine en hinterland, c'est-à-dire en retrait du littoral, compte tenu des enjeux de pression foncière et de préservation environnementale sur la zone littorale du territoire
- une armature urbaine, qui au-delà de la ville de Vannes, s'est historiquement construite et développée en appui sur les petites villes, bourgs et hameaux constituant la trame de l'habitat et déterminant des espaces et logiques de proximité. On en perçoit pourtant depuis quelques années une évolution vers une logique plus « classique » d'extension progressive en doigts de gants le long des principaux axes routiers du territoire qui induisent des perspectives de continuité urbaine entre le cœur aggloméré et ceux des petites villes, bourgs et hameaux situés sur ces axes.

➔ Une politique de mobilité en voie de repositionnement dans la perspective du développement durable

La réflexion du SCoT et plus particulièrement celle concernant la mobilité s'inscrit dans une vision dynamique du territoire et de ses acteurs. De ce point de vue plusieurs éléments marquants sont à prendre en compte qui contribuent ou vont contribuer à faire évoluer encore le paysage de la mobilité sur le territoire :

- la mise en œuvre du PDU qui affiche des objectifs ambitieux en matière d'évolution de l'offre globale de mobilité et de pratiques de déplacements à l'horizon 2020 notamment en matière de réduction de la place de l'automobile,
- dans le cadre de cette mise en œuvre, plusieurs réflexions ou projets sont en cours de définition : le projet de Pôle d'Echanges Multimodal de la gare de Vannes, la révision du Schéma des liaisons Cyclables d'agglomération en cours, l'étude des liaisons routières de l'aire urbaine vannetaise (portée par le Conseil Général en partenariat avec l'Etat, la Région, Vannes agglomération et la Ville de Vannes).

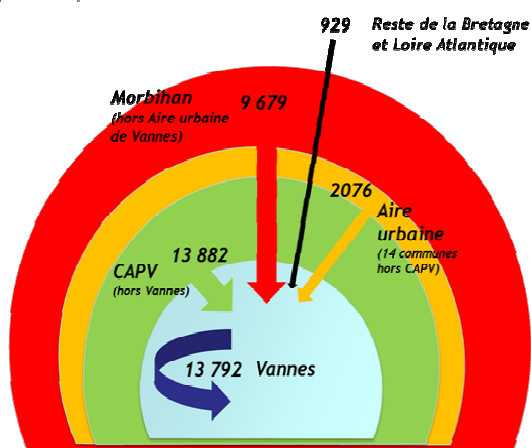
A MOBILITE ET DYNAMIQUES TERRITORIALES

1. TRAJECTOIRE URBAINE ET MOBILITE : TOUJOURS PLUS DE FLUX PENDULAIRES, DE DISTANCE A PARCOURIR ET DE TEMPS PASSES DANS LES TRANSPORTS

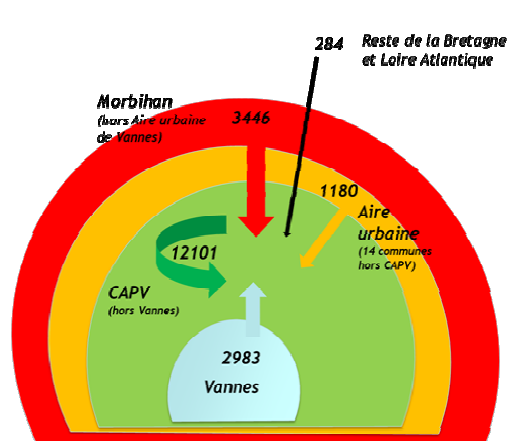
L'analyse des données d'évolution démographiques et socio-économiques du territoire met en évidence :

- un développement de l'habitat et de la population dans les communes du secteur périurbain de l'agglomération, phénomène qui s'étend même au-delà du territoire dans ce qu'on appelle l'aire urbaine.
- une concentration des activités et équipements qui restent majoritairement dans le cœur d'agglomération et en particulier à Vannes (centre-ville et zone du Fourchêne à l'ouest notamment)
- cette évolution et le nouvel équilibre qui en découle conduisent à une augmentation progressive en volume des flux pendulaires d'échanges centre-périphérie sur des distances croissantes
- des hypothèses de développement à moyen/long terme qui poursuivent la dynamique actuelle

Les flux domicile-travail à destination de la ville de Vannes
2/3 des emplois de l'agglomération (40 000)
(INSEE 2010)



Les flux domicile-travail à destination de Vannes Agglomération (hors Vannes) :
1/3 des emplois de l'agglomération (20 000)
(INSEE 2010)



Pour la ville de Vannes qui représente les 2/3 des emplois de l'Agglomération, on notera une stratification à trois échelles quasi équivalentes : 1/3 des emplois occupés par des habitants de la ville, 1/3 par des habitants d'autres communes de l'Agglomération et 1/3 par des actifs résidents hors de l'Agglomération.

2. ARMATURE URBAINE ET MOBILITE : UNE REALITE MULTIPOLAIRE DANS UN ESPACE A TROIS DIMENSIONS ET UN QUESTIONNEMENT SUR LE ROLE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

L'armature urbaine du territoire présente plusieurs spécificités intervenant dans la structuration de la mobilité :

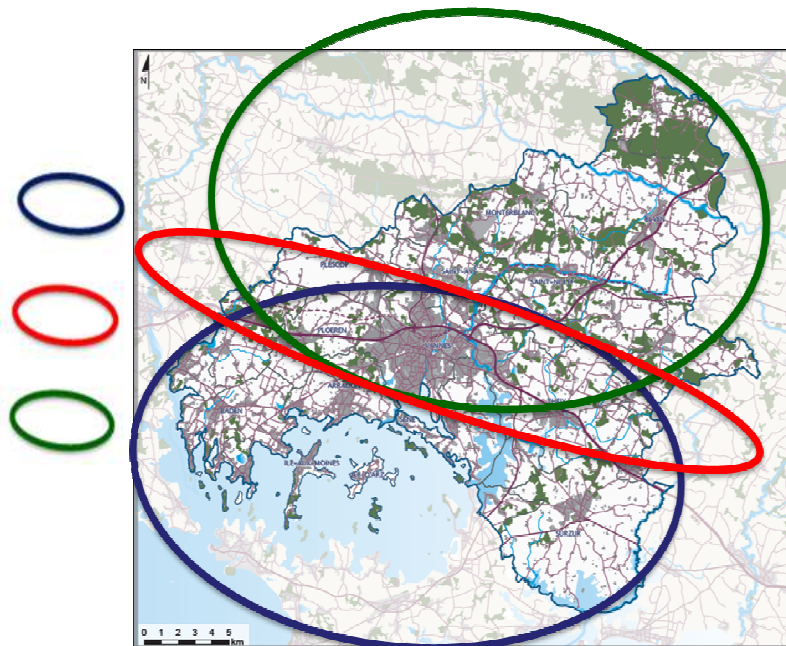
- une trame urbaine composite avec une zone dense correspondant à la commune de Vannes et quelques extensions en continuité vers le nord (St Avé) et le sud-est (Séné), un réseau de bourgs répartis sur le reste du territoire qui s'est développé sur la base d'un tissu de villages préexistants, et enfin un ensemble de hameaux et villages dispersé et diffus.
- une logique de développement contraint par la géographie et plus précisément la limite du littoral au sud du territoire qui induit un développement semi-concentrique et non pas radioconcentrique autour de la ville-centre qui de fait n'est pas au centre du système urbain.
- une structure multipolaire tant au niveau de la zone dense agglomérée qu'au niveau de l'espace périurbain qui doit être prise en compte et doit pondérer une approche simplifiée du type centre-périphérie.
- une structuration du territoire par les infrastructures de transport qui ont joué dans un premier temps un rôle de frontière de l'urbanisation continue vers le nord (Rn 165 et voie ferrée) mais qui sont aujourd'hui dépassées par le développement urbain. Celui-ci qui était initialement ancré sur l'extension des bourgs tend maintenant à se structurer le long des axes routiers est-ouest mais aussi vers le nord en continuité de la zone dense.

Vannes aggro : Les macro-territoires de la mobilité

L'agglomération marine et touristique

L'agglomération littorale et des échanges

L'agglomération terrestre et du bassin de vie



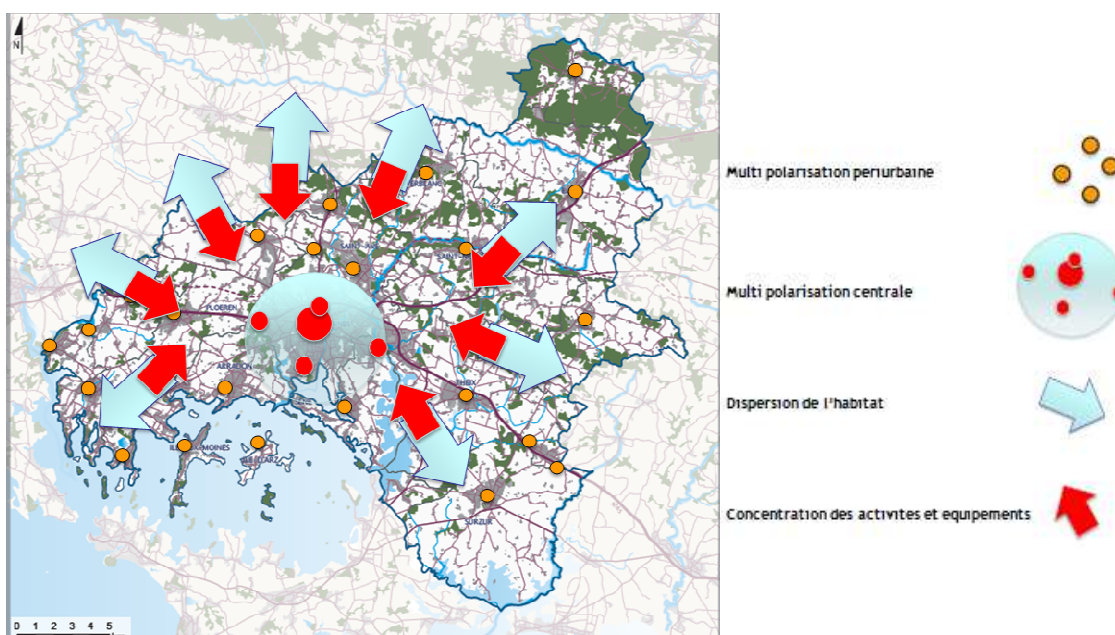
3. DIMENSION URBAINE ET MOBILITE : DES DYNAMIQUES QUI DEPASSENT LE TERRITOIRE DE L'AGGLOMERATION ET SON FONCTIONNEMENT REGULIER

L'appréhension de la mobilité sur le territoire de Vannes agglomération ne peut se réduire à une vision « statique » de son espace institutionnel et de son fonctionnement temporel :

- car le territoire s'inscrit dans deux autres logiques spatiales relevant, d'une part de son effet structurant sur une aire urbaine large et qui tend à s'élargir progressivement notamment vers le nord en direction de la Bretagne intérieure (Locminé, Pontivy), et d'autre part dans un système urbain régional avec les autres agglomérations urbaines de Bretagne sud (Lorient, Auray) et les métropoles de Rennes et Nantes. Ce sont ainsi environ 25 000 migrants pour les motifs travail et études qui se rendent sur le territoire de l'Agglomération dont 90% du Morbihan et qui pour les trois-quarts d'entre eux ont comme destination la ville de Vannes.
- car le territoire s'inscrit également dans des effets de temporalités et de saisonnalités fortes renvoyant à sa fonction touristique et en particulier l'attrait du littoral. Ainsi au mois d'août, on peut évaluer à environ 40 000 personnes la population touristique résidente sur le territoire et principalement sur les communes littorales dont Vannes. Si l'effet de saisonnalité est le plus important pendant la période estivale, il est également perceptible d'avril à juin et en septembre/octobre à un niveau moins élevé.

Ces deux aspects ne sont pas sans incidence sur le paysage de la mobilité sur le territoire car dans les deux cas, la mobilité automobile est prépondérante, avec un degré moindre pour les liaisons entre grandes agglomérations pour lesquelles l'alternative ferroviaire existe.

Vannes agglomération : Polarités urbaines et polarisation des flux



4. DEVELOPPEMENT URBAIN ET MOBILITE : UN SCENARIO FIL DE L'EAU NON DURABLE, UN PDU AMBITIEUX, UN SCOT QUI DOIT CONTRIBUER A L'EMERGENCE D'UNE NOUVELLE STRUCTURE DE LA MOBILITE

La structure des déplacements réalisés par la population a été « photographiée » en 2009 grâce à la réalisation d'une enquête auprès des ménages de l'Agglomération. Les éléments essentiels de cette photographie rapprochée des dynamiques territoriales et socio-économiques à l'œuvre sur le territoire amènent à s'interroger sur la pérennité du modèle actuel :

- car un habitant du territoire génère près de 4 déplacements/jour dont quasiment 70% en voiture particulière, 22% à pied, 5% en transport collectif et 2% en vélo. Pour 10 000 habitants supplémentaires se déplaçant de la même façon, c'est 27 000 déplacements automobiles supplémentaires à gérer sur le réseau de voirie. A l'échelle de la population actuelle de l'Agglomération, ce sont près de 540 000 déplacements quotidiens qui sont générés par les habitants dont 370 000 en voitures, 120 000 à pied, 27 000 en transport en commun et 11 000 en vélos.
- le différentiel relatif entre la part modal d'usage de la voiture et les autres modes est tel que la poursuite du développement démographique constaté ces dernières années (de l'ordre de 2 000 habitants supplémentaires par an) avec la même clé de mobilité qu'en 2008 conduirait à un accroissement annuel du nombre de déplacements automobile supérieur à 5 000. A ce nombre, il faut penser à rajouter les déplacements effectués par les non-résidents (migrants et saisonniers) dont la mobilité est également très « automobile ».
- ce constat a été posé en 2011 par le Plan de Déplacements Urbains (PDU) et a conduit l'Agglomération à adopté un plan ambitieux en termes d'objectifs et de moyens. On observera toutefois que dans un contexte de développement maintenu à l'identique, le PDU ne permet que d'infléchir le développement de la mobilité automobile sur le territoire en volume.

Base 2008 : 130 000 habitants et 515 000 déplacements/jour			Base 2020 : 148 000 habitants et 589 000 déplacements	
EMD 2008			Extrapolation à 1500 habitants supplémentaires/an	
			et 3,98 déplacements/habitants/jour comme en 2008	
Mode	Part Modale EMD	Volume de déplacements/jour	Part Modale PDU	Volume de déplacements/jour
VP	69%	359 000	63%	371 000
TC	5%	26 000	8%	47 000
Vélo	2%	10 000	5%	29 000
Marche	22%	113 000	22%	129 000
Autres	2%	7 000	2%	13 000

Le SCoT, en tant qu'outil de planification de l'organisation et du développement du territoire, par les orientations et les choix en matière de spatialisation des fonctions urbaines, des équipements et des infrastructures devra non seulement accompagner les perspectives du PDU mais également les dépasser pour répondre aux exigences d'une mobilité et d'un territoire qui entend rester attractif donc durable.

5. MOBILITE ET DYNAMIQUES TERRITORIALES : SYNTHESE

Mobilité et dynamiques territoriales				
	Thématiques	Atouts / Potentialités	Handicaps / Contraintes	Problématique
1	Positionnement national et international	Une accessibilité de premier ordre tant sur le plan routier que ferroviaire (via la desserte TGV) bientôt renforcée par la mise en service du PEM de la gare de Vannes.	Une situation due à la géographie qui reste malgré tout périphérique aux grands flux d'échanges et aux grands réseaux d'infrastructures de niveau européen. L'absence de plate-forme aérienne de niveau international à proximité de l'agglomération.	La préservation de l'accessibilité en regard des évolutions des grands réseaux nationaux et la redistribution de l'accessibilité ferroviaire améliorée à l'échelle de l'agglomération, délaisse urbaine et du Morbihan intérieur.
2	Positionnement régional / interrégional et départemental	Un positionnement favorable comme porte d'entrée (ou sortie) sur l'axe littoral sud Bretagne vers Rennes et Nantes et au-delà vers l'est et le sud-est du pays.	Un positionnement concurrentiel avec Lorient sur l'axe littoral sud Bretagne, mais aussi à une échelle plus large avec les agglomérations métropolitaines de Rennes et Nantes situées à une centaine de kilomètres seulement. Une desserte moins performante en direction du nord (Centre Bretagne) tant du point de vue routier que ferroviaire (pas d'axe ferré).	La définition d'une stratégie de complémentarité de fonctions et d'échanges à l'échelle de la Bretagne Sud mais aussi avec le binôme Nantes - Rennes. L'amélioration de la qualité des réseaux d'échanges avec le centre Bretagne.
3	Positionnement d'échelle Vannes Agglomération	Un système d'infrastructures multimodal de bon niveau : carrefour d'axes routiers majeurs à l'échelle régionale, desserte également par un axe ferroviaire majeur	Une seule gare (à Vannes) pour desservir un territoire relativement vaste et aujourd'hui d'un accès peu évident de l'extérieur de la zone agglomérée. Une infrastructure routière majeure qui dessert le cœur d'agglomération mais pas de contournement possible pour les trafics routiers en transit. Une structure urbaine à 3 échelles : agglomération centrale, bourgs, hameaux et villages	L'examen de la valorisation de l'infrastructure ferroviaire pour répondre à des besoins de structuration urbaine et de mobilité future tant pour les voyageurs que pour les marchandises. La recherche d'alternatives à l'absence de contournement de type autoroutier pour les flux routiers de transit. Le système de mobilité durable le plus adapté à chacune des échelles de la trame urbaine et pour assurer le lien entre ces échelles.
4	Positionnement infra Vannes Agglomération	Une structuration urbaine hors zone agglomérée multipolaire en appui sur des bourgs présentant une certaine densité qui peuvent servir d'appui à un système de transport collectif structurant. En zone agglomérée, de nombreux projets urbains, opportunités pour réorienter la stratégie de mobilité dans une logique alternative à la voiture.	Des limites naturelles (coupures vertes) au développement urbain et à l'organisation des réseaux ; pas de développement radioconcentrique possible autour de la ville-centre. Un développement de l'arc activités/services dans l'agglomération reposant sur une orientation est-ouest passant par le centre de Vannes alors que parallèlement on observe une croissance importante de l'habitat en direction du nord du territoire (direction du centre Bretagne). Un éloignement des populations (notamment primo accédants) sur les secteurs les plus éloignés du littoral.	La structuration du développement urbain par des axes et réseaux de transport fort orientés centre -> nord du territoire (route de Locminé/Pontivy et route de Rennes)

B LES INFRASTRUCTURES

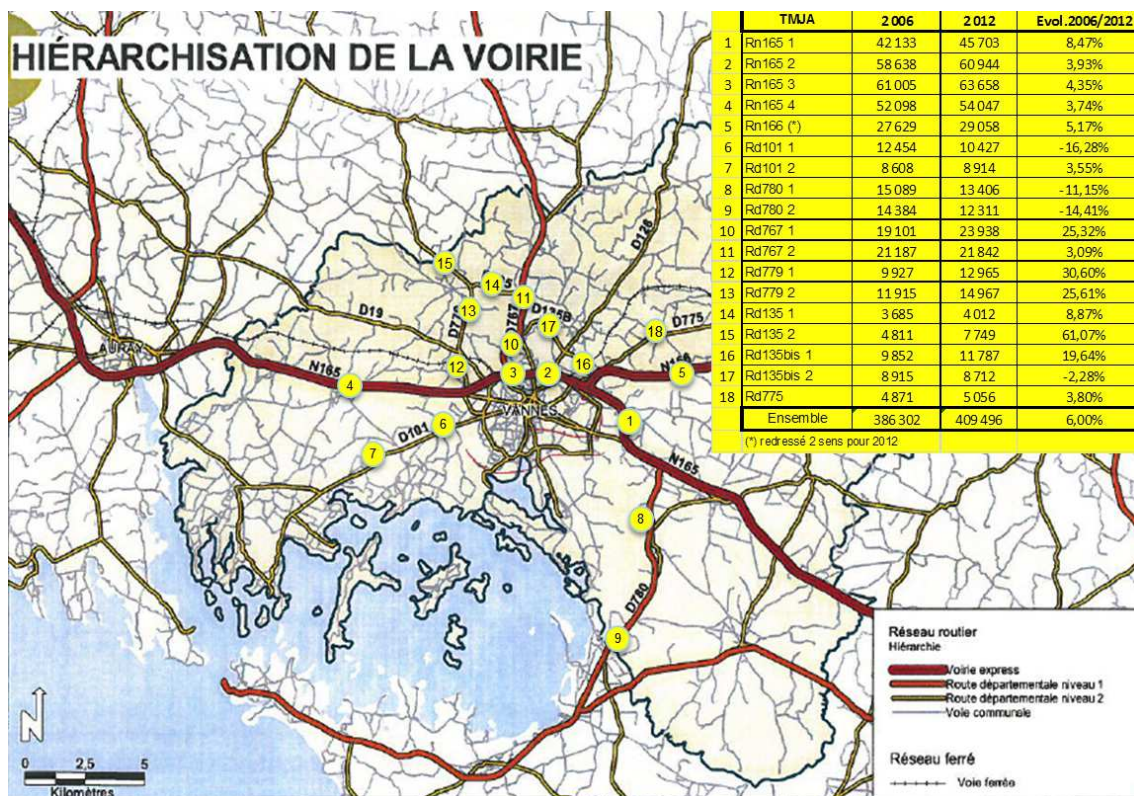
1. VOIRIE ET TRAFIC AUTOMOBILE : PRENDRE EN COMPTE ET ADAPTER LE RESEAU ROUTIER STRUCTURANT AUX AMBITIONS DU FUTUR SCOT

Une étude, portée par le Département, à laquelle sont associées notamment Vannes aggro et la ville de Vannes, a défini de nouvelles perspectives à l'échelle du réseau routier structurant d'agglomération. Des aménagements de voirie ainsi qu'une nouvelle approche fonctionnelle de ce réseau ont été établies sur la base de constats communs et partagés avec l'analyse réalisée dans le cadre du volet mobilité du SCOT.

- un déficit de maillage du réseau viaire notamment dans ses liaisons est-ouest tant au Niveau de la ville de Vannes qu'à l'échelle du territoire de l'Agglomération, étant entendu que ces liaisons sont aujourd'hui principalement assurées par la Rn 165, seul axe qui les permet mais qui joue également le rôle de collecteur et distributeur des trafics entre pénétrantes et réseau local. A court terme, l'ouverture d'un passage permanent au sud de Vannes (passage inférieur de Kerino), permettra des mouvements est-ouest alternatifs au passage par le centre-ville. A moyen terme le prolongement de la Rd135 bis vers l'ouest permettra également des liaisons de rocade au nord de l'agglomération.
- les dysfonctionnements affectant le réseau viaire (cf. illustration ci-après - Etat des dysfonctionnements) sont à pondérer et à mettre en perspective à l'échelle du territoire (pas de saturation généralisée dans le temps et dans l'espace), celles-ci sont toutefois réelles à certaines heures (les pointes du matin et du soir en semaine, du samedi), certaines périodes (affluences touristiques ou manifestations exceptionnelles) et certains endroits (les échangeurs de la Rn165, les giratoires des portes d'entrée sur la ville de Vannes, la traversée du centre-ville)
- les projections de trafics réalisées aux horizons 2024 et 2034 dans le cadre de l'étude du Conseil général conduisent à une extension progressive des situations de congestion voire de saturation sur le réseau viaire structurant du cœur d'agglomération.
- des propositions d'aménagements capacitaires des principaux carrefours/giratoires de l'agglomération en situation de saturation et de l'échangeur du Liziec ont ainsi été arrêtées ainsi qu'une nouvelle hiérarchisation du réseau structurant (cf. ci-après - Hiérarchisation fonctionnelle du réseau structurant et aménagements retenus)

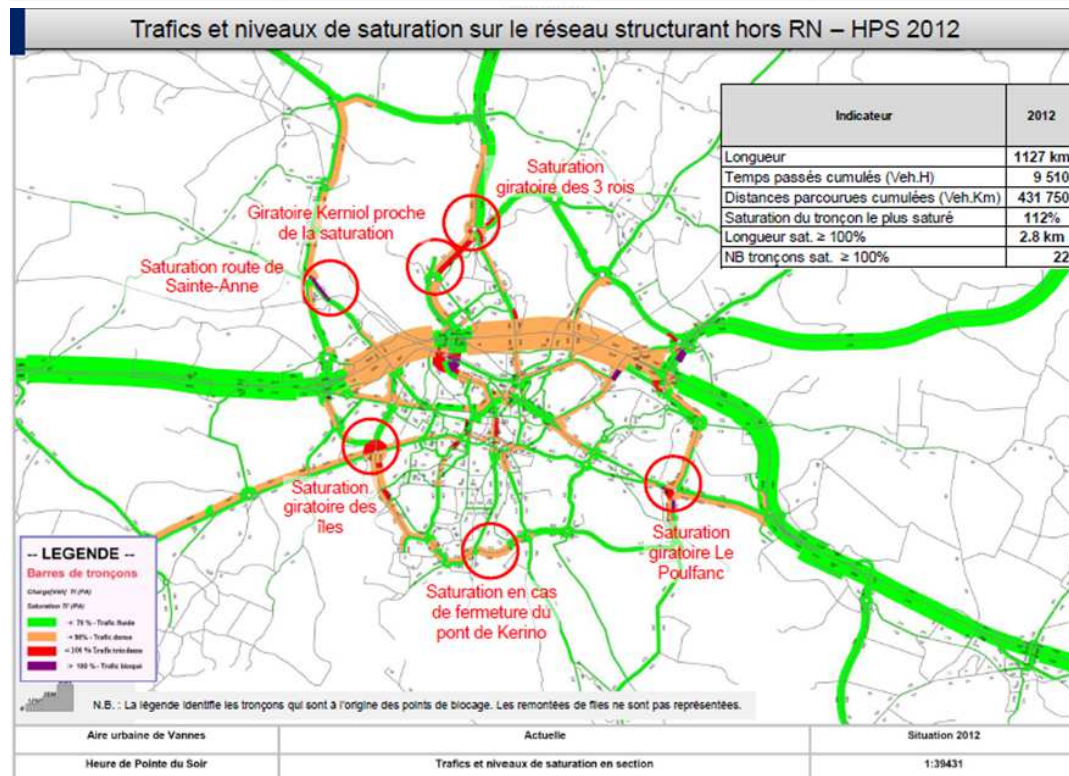
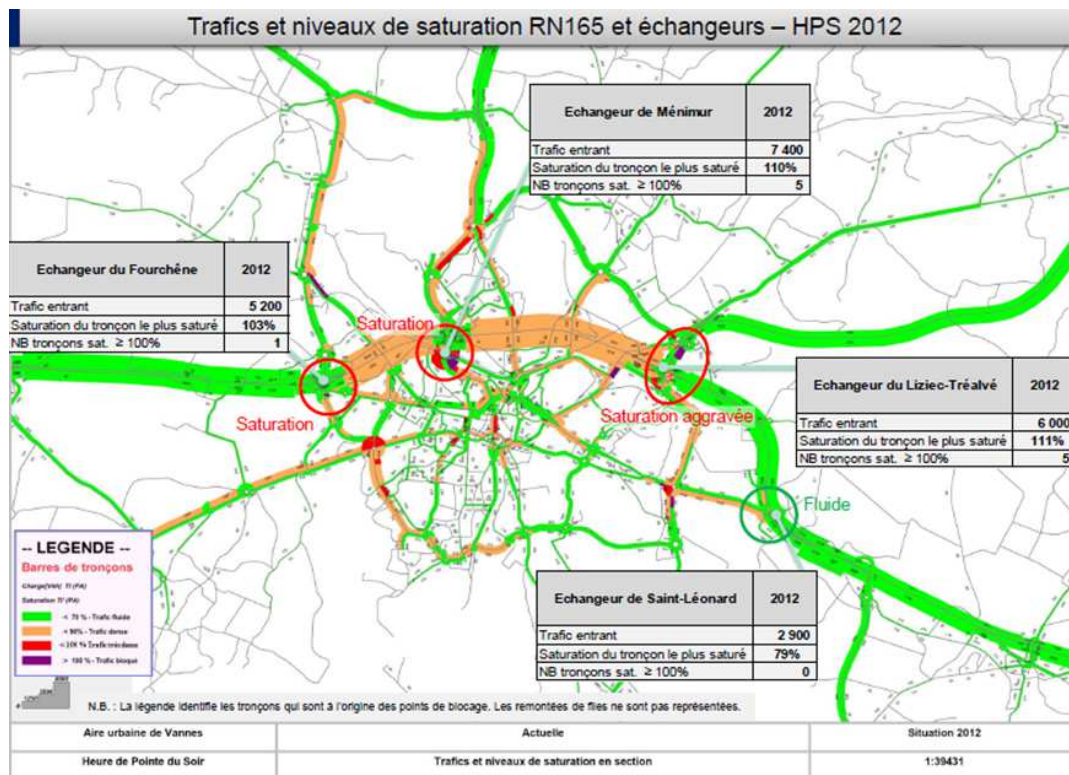
La ville de Vannes avait également établi un plan de hiérarchisation de la voirie qui repose sur la déclinaison sur l'ensemble du réseau viaire, et de manière progressive dans le temps, du principe de la modération des vitesses. Ces deux approches sont maintenant à faire converger pour établir une nouvelle organisation et une nouvelle hiérarchisation du réseau à l'échelle de l'agglomération. On notera toutefois que les clés d'entrée ne sont pas de même nature et que des objectifs communs et convergents doivent être trouvés entre les deux démarches. Ces objectifs communs pourraient notamment être trouvés dans le registre des fonctions multimodales du réseau viaire (structurant, principal ou local), en particulier dans son interface avec les évolutions possibles du réseau de transport collectif routier urbain, périurbain et interurbain.

Évolution du trafic routier sur 18 points de comptages du réseau départemental entre 2006 et 2012



Sources : CG 56 - Egismobilité - Pays de Vannes agglomération

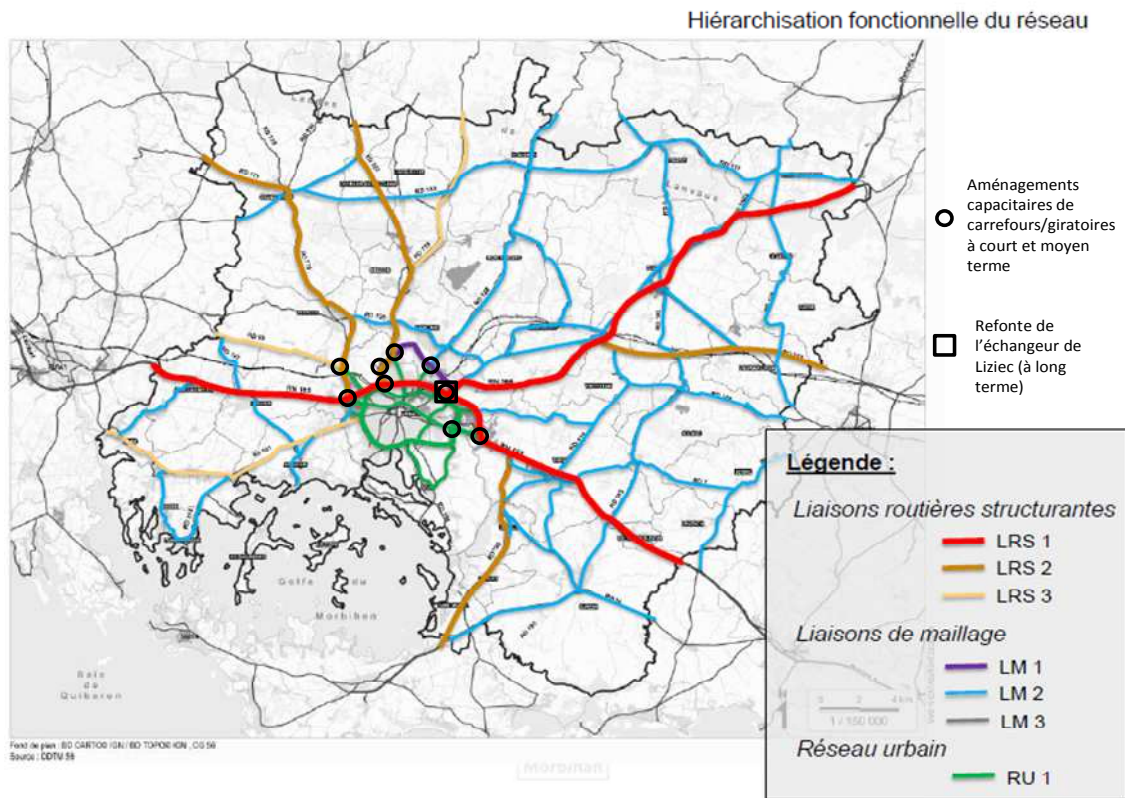
Etat des dysfonctionnements sur le réseau routier structurant en 2008 et 2012



Sources : PDU Vannes Agglo /EGIS 2009 , CG 56-Etude des liaisons routières structurantes - Egis 2012

Hiérarchisation fonctionnelle du réseau et aménagements retenus

(Source : Cg Morbihan Etude du réseau routier structurant de l'aire urbaine vannetaise - Egis 2013)



Principes

Hiérarchisation fonctionnelle du réseau

	Fonction	Objectifs
LRS 1	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Accueil des flux de transit nationaux, régionaux et départementaux ✓ Accueil des flux d'échange ✓ Flux intercommunaux à l'échelle de l'aire urbaine ✓ Desserte des portes de l'agglomération 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Lisibilité / accessibilité : niveaux national / régional / départemental & agglomération ✓ Capacité : + + + + ✓ Fluidité : + + + + ✓ Sécurité : + + + + ✓ Modes doux exclus
LRS 2	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Accueil des flux de transit régionaux et départementaux ✓ Accueil des flux d'échange ✓ Flux intercommunaux à l'échelle de l'aire urbaine 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Lisibilité / accessibilité : niveaux régional / départemental & agglomération ✓ Capacité : + + ✓ Fluidité : + + ✓ Sécurité : + + + ✓ Modes doux séparés
LRS 3	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Accueil des flux d'échange ✓ Flux intercommunaux à l'échelle de l'aire urbaine 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Lisibilité / accessibilité : niveaux départemental & agglomération ✓ Capacité : + ✓ Fluidité : + ✓ Sécurité : + + + ✓ Modes doux séparés
LM 1	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Flux intercommunaux à l'échelle de l'agglomération (1^{ère} couronne) ✓ Desserte des polarités de l'agglomération 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Lisibilité / accessibilité : niveaux agglomération ✓ Capacité : + + ✓ Fluidité : + + ✓ Sécurité : + + + ✓ Modes doux séparés
LM 2	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Flux intercommunaux à l'échelle de l'aire urbaine (2^{ème} et 3^{ème} couronnes) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Lisibilité / accessibilité : niveaux aire urbaine ✓ Capacité : + ✓ Fluidité : + ✓ Sécurité : + + + ✓ Modes doux : ??
LM 3	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Flux intercommunaux de proximité 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Lisibilité / accessibilité : niveaux local ✓ Capacité : + ✓ Fluidité : + ✓ Sécurité : + + + ✓ Modes doux : ??

UNE LOGIQUE RESEAU STRUCTURANT

UNE LOGIQUE DE MAILLAGE

2. AU-DELA DU PEM DE LA GARE DE VANNES, REINTERROGER LE ROLE DU SYSTEME FERROVIAIRE DE L'AGGLOMERATION

Si l'évolution du système ferroviaire national à grande vitesse et parallèlement celui du système régional vont naturellement impacter le fonctionnement et la mobilité du territoire, en renforçant notamment le trafic en gare de Vannes, ces deux éléments ne doivent pas obérer la question de la valorisation du système ferroviaire vannetais dans une perspective de cohérence du développement urbain et de sa densification possible.

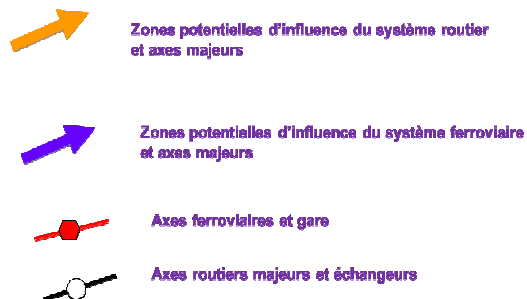
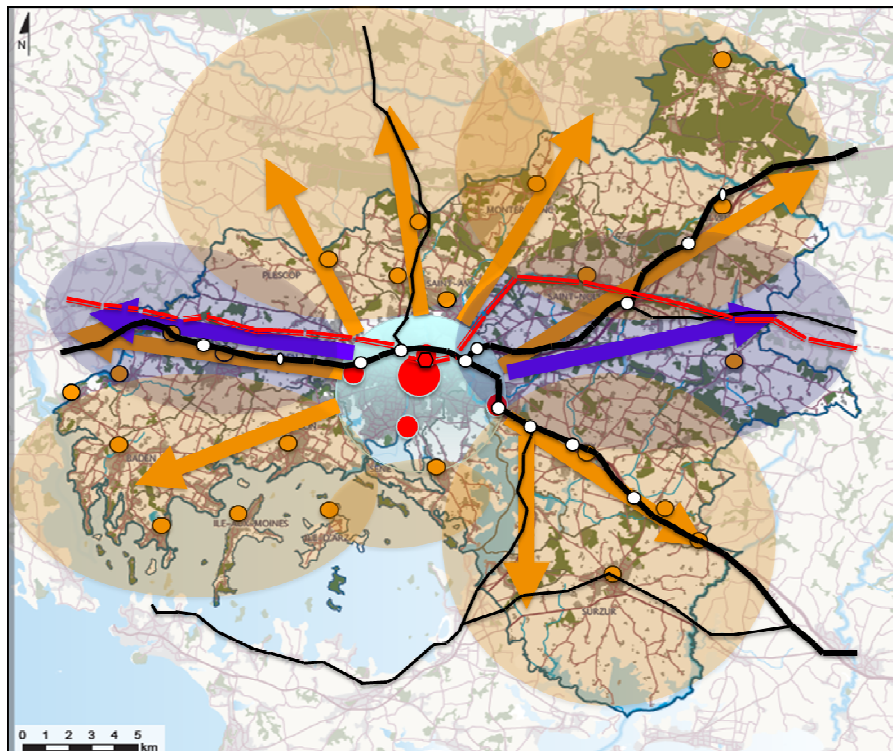
Si pour le premier aspect, le projet de Pôle d'Echanges Multimodal de la gare de Vannes (actuellement à l'étude) doit permettre de répondre aux enjeux multimodaux, urbains et d'accessibilité du site de la gare de Vannes, l'importance des flux attendus pose de toute évidence la question de la capacité de cet espace et des réseaux à absorber ces flux (2 500 000 voyageurs attendus en 2020 contre 1 164 000 en 2006 soit + 115% de trafic). Il s'agit notamment ici d'envisager les conditions de la redistribution du temps gagné par la grande vitesse à celle de l'accessibilité aux différents pôles du territoire voire à l'échelle de l'aire urbaine.

Sur le deuxième aspect, deux champs de réflexion peuvent être ouverts :

- celui de l'examen de la pertinence et de l'intérêt de disposer d'autres gares ou haltes ferroviaires voyageurs sur le territoire en dehors de Vannes. L'infrastructure existante a pour elle, l'intérêt de structurer le territoire dans sa dimension est-ouest et d'interface nord-sud. Compte tenu de la structure urbaine actuelle, cet examen ne peut se concevoir que dans une vision prospective associant projet multimodal et projet urbain de territoire.
- celui de la valorisation des infrastructures ferroviaires au profit du transfert modal rail-route. Si le potentiel actuel apparaît peu évident et les conditions de sa mise en œuvre tout autant, la préservation d'emprises et d'installations existantes reste un enjeu qui dépasse largement l'échelle de Vannes aggro.

Cependant, la valorisation du système ferroviaire ne peut s'envisager que dans un registre de valorisation ou d'optimisation de l'existant. En effet, le système ferroviaire ne couvre pas l'ensemble du territoire de la même manière, et vers le nord, c'est davantage la valorisation des transports collectifs routiers qui est à envisager.

Vannes aggro : les infrastructures routières et ferroviaires au service du territoire



3. UN RESEAU CYCLABLE A ACHEVER ET CONFORTER

Indépendamment des logiques d'usage (activités de loisirs, occasionnelles ou utilitaires et quotidiennes), la problématique du réseau cyclable sur le territoire de Vannes aggro amène aux constats suivants :

- la mise en œuvre progressive des schémas cyclables portés par différents niveaux de collectivités et pour la plupart datant d'une dizaine d'années (Région, Département, Intercommunalités et Communes). Ces quatre niveaux se superposent et se recoupent aujourd'hui sur le territoire. Plusieurs dizaines de kilomètres ont ainsi été créés ou aménagés sur l'ensemble du territoire, principalement sur les secteurs littoraux et à Vannes.
- pour autant, ces réseaux se construisent par logiques d'opportunité des acteurs compétents en matière de maîtrise d'ouvrage de la voirie. Celles-ci sont fréquemment contraintes par des questions de disponibilité foncière (emprises) et/ou, de partage de

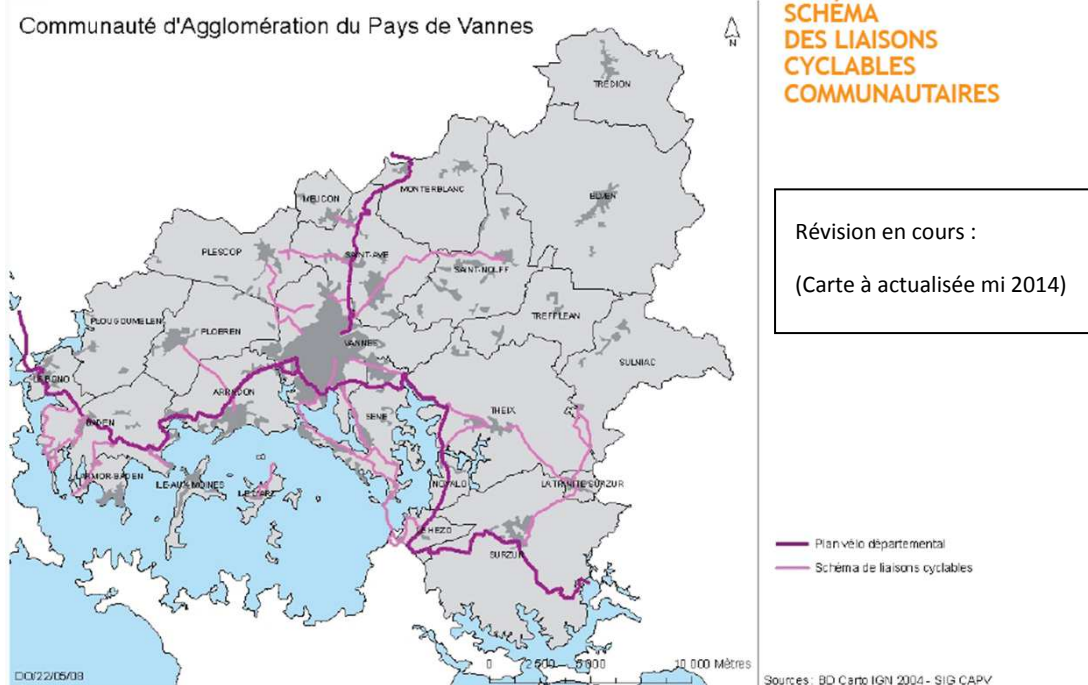
voirie avec ses autres usages modaux ou urbains, ou enfin tout simplement par les caractéristiques techniques des voies à emprunter (gabarit, largeur).

De fait aujourd'hui, le réseau cyclable à l'échelle de la Communauté apparaît encore comme un tableau pointilliste où restent encore de nombreuses ruptures de continuités dans les itinéraires prévus. Sur le terrain, ces ruptures sont encore plus visibles quand les aménagements réalisés ne bénéficient pas d'entretien régulier et que les franchissements ou intersections ne sont pas aménagées favorablement pour les cyclistes (traversées de giratoires par exemple). La révision en cours du Schéma Directeur cyclable de l'Agglomération vise à répondre à ces problématiques.

Compte tenu de l'échelle et des caractéristiques du territoire, la question de l'évolution de ce réseau se pose de manière différente dans la zone agglomérée et dans l'espace périurbain :

- en zone agglomérée, sous l'égide de ville de Vannes, un réseau cyclable assez conséquent existe d'ores et déjà. Son développement s'intégrera dans la mise en œuvre du Plan de modération des vitesses établi par la ville.
- en zone périurbaine, le développement du réseau cyclable, au-delà des convergences de circonstances entre grands itinéraires régionaux et départementaux à forte connotation loisirs/tourisme, devrait s'appuyer sur une logique d'intermodalité et d'accessibilité avec les réseaux de transport collectifs existants ou à créer et par des possibilités d'accès et de stationnement des vélos aisées sur les pôles ou haltes d'échanges avec ces réseaux.

Ces éléments seront notamment étudiés dans le cadre de la révision du Schéma directeur cyclable de Vannes Agglo en cours de réalisation.



4. LES INFRASTRUCTURES : SYNTHÈSE

Infrastructures				
Thématiques	Atouts/ Potentialités	Handicaps/ Contraintes	Problématique	
1 Voirie, routes	Un système routier en rocade émergent au sud par le nouveau passage de Kerino. La mise progressive à 2x2 voies de la Rd 767 (vers Locminé/Pontivy). Une hiérarchisation du réseau déjà affirmée et lisible du point de vue routier.	Un maillage qui n'est pas optimal dans sa structure transversale (liaisons de rocades incomplètes pour le moment). Un risque prévisible de saturation du réseau routier structurant et de dérivés sur le réseau local si pas d'alternatives complètes au passage par la Rn165 dans la traversée d'agglomération. Un réseau viaire encore peu multimodal.	L'optimisation et l'achèvement du système de liaisons de rocades urbaines/périurbaines. L'évolution de la configuration de la Rn165 dans sa traversée de l'agglomération. Une hiérarchisation nouvelle tenant compte de la plurimodalité des infrastructures (partage de voirie) intégrant les transports collectifs et le vélo. Une alternative modale forte à trouver aux déplacements automobiles périurbains et péricentraux ainsi qu'aux flux routiers de transit.	
2 Circulation	Des dysfonctionnements actuels "relatifs" correspondant à ceux des agglomérations de taille similaire : pas de grosses problématiques d'accès au centre, de traversées de coupures urbaines fortes, comme on peut en retrouver dans de grandes agglomérations (Nantes, Rennes).	Des difficultés de circulation qui se cristallisent essentiellement sur les échangeurs entre Rn165 et réseau structurant aux heures de pointes mais qui tendent à s'amplifier dans la journée Une amplification de ces difficultés à la convergence de ces nœuds routiers avec les pôles de trafics que sont les zones d'activités. Des contraintes fortes (techniques, économiques, environnementales) sur la réalisation de nouveaux projets routiers.	Un enjeu de développement/adaptation du réseau pour assurer des conditions de circulations satisfaisantes compte tenu de l'augmentation du trafic attendu. Un enjeu de gestion/exploitation du réseau : privilégier la capacité ou la fluidité, quel(s) seuil(s) de saturation acceptable(s) ou non, quelles mesures mettre en œuvre ? Un enjeu de gestion de la pénétration du trafic dans le cœur urbain depuis l'extérieur : échangeur Rn165, Rd périurbaines et interurbaines : quel taux de pénétration urbaine acceptable ?	
3 Voies ferrées, gares	Un PEM à la gare de Vannes favorable à l'intermodalité.	Un système ferroviaire qui ne couvre pas l'ensemble des corridors de développement urbain potentiels (nord-ouest, nord, nord-est). Une seule gare voyageurs à Vannes.	La réservation ou préservation d'emprises ferroviaires pour supporter de nouveaux équipements ferroviaires (embranchements fret, haltes voyageurs aux portes de l'agglomération qui pourraient potentiellement supporter une partie du développement urbain futur (Saint-Nolff/Elven à l'est, Kerluhen/Plescop à l'ouest).	
4 Voies cyclables	Un site de qualité propice aux déplacements doux à vocations loisirs et tourisme. Un potentiel de développement de l'usage utilitaire important en zone agglomérée compte tenu des distances en zone urbaine (5 km de rayon autour du centre-ville). Des réalisations progressives d'aménagements en faveur des vélos sur l'ensemble du territoire.	Un réseau encore peu lisible sur le terrain (et sur plan) du fait des discontinuités d'itinéraires aménagés. Une impression renforcée par l'absence de signalétique adaptée et un problème d'entretien des voies dédiées. Des difficultés techniques réelles pour créer des infrastructures dédiées à ce mode de déplacement en zone dense comme en zone périurbaine. La dispersion des actions/aménagements réalisés aux différentes échelles de collectives sur le territoire.	La révision du schéma des liaisons cyclables d'agglomération : quels critères pour compléter/amender ou accélérer la réalisation des itinéraires prévus. Une vraie question de hiérarchisation de ce réseau. La définition de la maîtrise d'ouvrage des aménagements cyclables sur des voiries ou des emprises aux statuts différents (publics/privés).	
5 Transport de marchandises	Un positionnement favorable de l'infrastructure ferroviaire par rapport à la localisation actuelle et future de zones d'activités Des emprises ferroviaires existantes en cœur d'agglomération.	Des arbitrages potentiels sur l'usage des sillons ferroviaires entre le trafic voyageurs et le trafic fret. La perte d'attractivité du système ferroviaire et son inadéquation avec les logiques de flux tendus et de mutualisations des fonctions logistiques	La pertinence de réservation ou préservation d'emprises ferroviaires pour supporter de nouveaux équipements ferroviaires pour le fret La problématique d'organisation/gestion d'un centre de logistique urbaine dont la pertinence n'est pas assurée.	

C LES SERVICES

1. LES TRANSPORTS COLLECTIFS : UN CHANGEMENT D'ECHELLE ENGAGE ET A POURSUIVRE SOUS DIFFERENTES FORMES

Le système de transport collectif du territoire de Vannes agglomération a connu ces dernières années de profondes transformations. Outre des évolutions de l'offre régionale (TER) et départementales (TIM) qui se traduisent par des améliorations de l'offre et de la qualité de service sur les liaisons régionales et départementales desservant Vannes, c'est le réseau urbain de Vannes agglomération qui a connu les évolutions les plus significatives.

La notion de réseau urbain est d'ailleurs à bien préciser compte tenu de la coexistence en réalité au sein du territoire :

- d'un réseau urbain desservant la zone dense de l'agglomération et les pôles urbains limitrophes
- d'un réseau périurbain où l'offre se distribue entre services scolaires, à la demande et lignes régulières

Le réseau urbain lui-même se présente sous différentes formes avec deux lignes armatures à haut niveau de services (les lignes « essentielles »), des services ciblés (« l'Afterbus ») et le réseau de base régulier.

Cette redéfinition récente de l'architecture du réseau s'est appuyée parallèlement sur une augmentation des moyens mis à disposition de l'exploitation et corrélativement de l'offre de service pour les usagers (fréquences, amplitudes, périodicité) à la rentrée de septembre 2012. Au total entre 2011 et 2012, la production kilométrique du réseau a ainsi augmenté de 33%.

S'il est encore trop tôt pour mesurer correctement les effets sur l'usage (rappelons qu'en 2008, 5% des déplacements quotidiens étaient effectués par les transports urbains pour une fréquentation de l'ordre de 19 000 voyages/jour), les premiers retours sur la réponse en termes de trafic apparaissent satisfaisant (+8% de trafic au bout d'un an) mais seront à confirmer dans les deux à trois prochaines années.

Pour autant, si l'on se réfère aux objectifs affichés par le PDU (qui vise une part de marché de 8% des transports urbains à l'horizon 2020 soit une augmentation de la fréquentation de 80% - entre 30 000 et 40 000 voyages/jour), le développement de 2012 doit être considéré comme une première étape d'un dispositif plus large de renforcement de l'attractivité des transports collectifs.

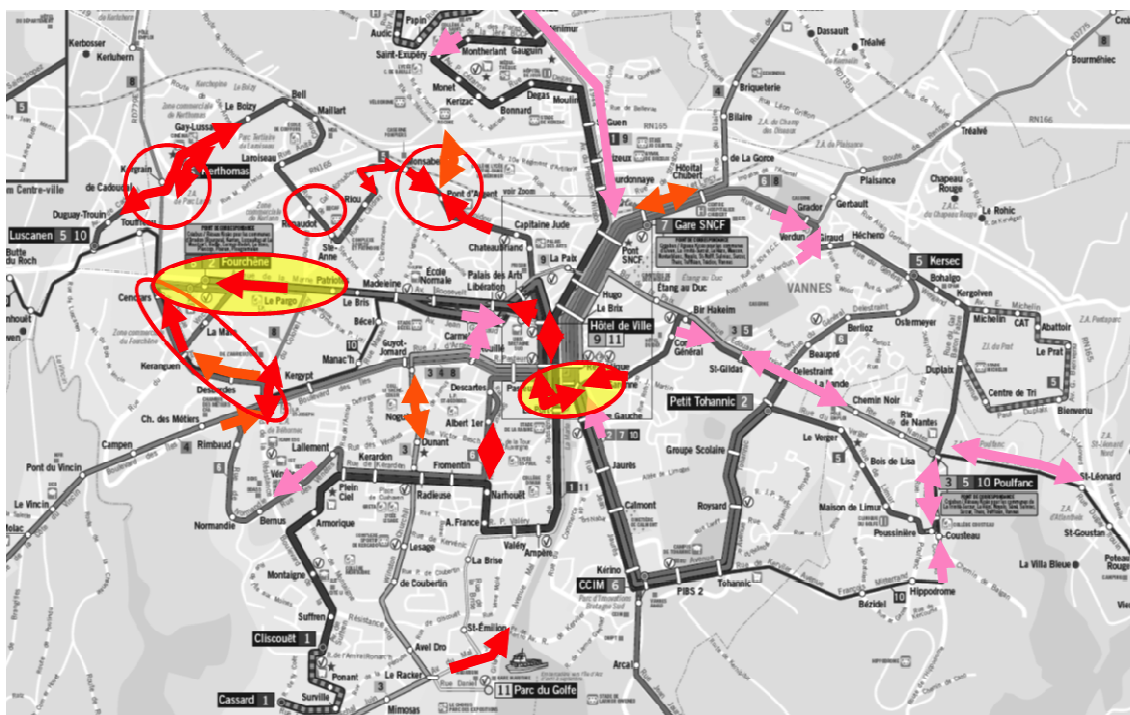
Plusieurs pistes semblent devoir être poursuivies de manière concomitante et complémentaire :

- le renforcement de la performance du transport collectif comparativement à celle de la voiture particulière en termes de temps de déplacements. Celui-ci passe par la réalisation d'aménagements favorisant la régularité des courses et la diminution progressive de leur temps de parcours. Cette problématique renvoie naturellement aux conditions d'insertion des bus dans la circulation générale et sur la nature des aménagements qui leur seraient favorables. Elle se pose avec acuité à certaines heures dans la traversée du centre-ville (entre la gare et le port) mais aussi aux principaux carrefours du réseau viaire (entrées de ville).

- l'amélioration de l'accessibilité au réseau et à ses points d'arrêts. Celle-ci s'entend à la fois dans le registre de la qualité des équipements mais aussi du renforcement de leur rôle intermodal. Cette évolution doit s'appuyer sur une hiérarchisation de ces arrêts et de leurs fonctions intermodales possibles : accessibilité piétonne et cyclable de proximité, parcs relais ou haltes relais pour les échanges avec la voiture et bien sûr pôle d'échanges multimodal à la gare.
- l'ajustement de l'offre de transport collectif en zone périurbaine en s'appuyant sur l'ensemble des composantes de l'offre actuelle : lignes périurbaines, services à la demande, services scolaires et lignes du réseau départementale. Cet ajustement est à réintégrer dans les logiques d'amélioration des performances du système de transport et d'accessibilité multimodale aux arrêts évoquées précédemment.

Un dernier point qui semble tout aussi essentiel, concerne la convergence entre la vision prospective du développement et de l'aménagement du territoire et l'armature d'un réseau de transport collectif performant qui doit s'inscrire dans l'espace sous formes d'emprises ou emplacements réservés dans les zones prévues ou prévisibles d'extension du domaine urbain tel qu'il se dessine aujourd'hui et pourrait se dessiner demain.

Vannes aggro : Aménager la voirie et modifier son exploitation pour favoriser les bus



Source : KICEO 2013

2. INTERMODALITE ET ALTERMODALITE: PIVOTS DE LA MOBILITE ET D'UN URBANISME DURABLE A L'ECHELLE DU TERRITOIRE ?

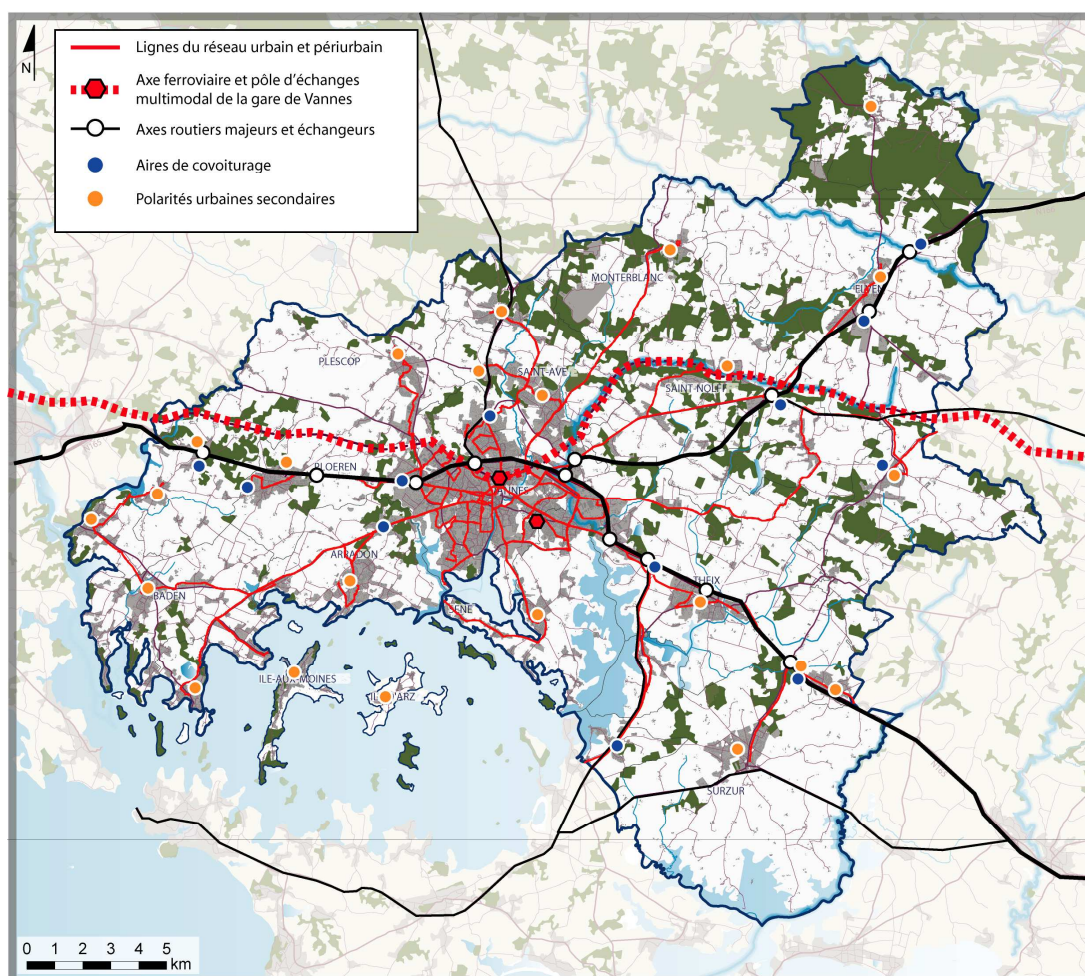
Au-delà de leurs fonctions dans le champ de la mobilité en facilitant les échanges entre différents modes de transport et en favorisant le report modal, l'intermodalité et l'altermodalité peuvent aussi devenir des outils urbains de structuration du territoire.

Aujourd'hui cette dimension urbanistique est ciblée à l'échelle du territoire d'une part sur le projet de PEM de la gare de Vannes et d'autre part sur le développement d'aires de covoiturage le long des principaux axes routiers principalement en zone périurbaine. Il conviendrait d'élargir cette perspective à d'autres lieux existants ou à créer en commençant par s'appuyer :

- sur les polarités urbaines existantes tant à l'échelle du cœur d'agglomération que dans l'espace périurbain qui lui est lié (notamment l'armature des bourgs).
- sur des arrêts structurants du réseau de transport collectifs (terminus de lignes fortes mais pas seulement)
- sur les portes d'entrées routières du territoire : échangeurs de la Rn165, grands carrefours/giratoires du réseau viaire structurant

Les projets de parcs-relais prévus par le PDU et pour certains en cours d'étude constituent une première étape et l'un des éléments techniques répondant à cette problématique.

Vannes aggro : Des lieux pour l'intermodalité et l'altermodalité



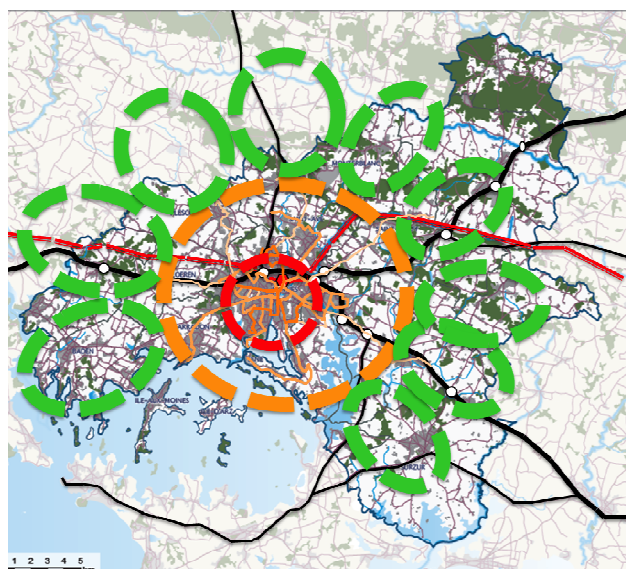
3. LE STATIONNEMENT : UNE COMPOSANTE DE LA MOBILITE A INTEGRER DANS UNE APPROCHE MULTIMODALE ET URBAINE




La disponibilité d'une offre en stationnement, avec celle d'une offre de transport collectif, est l'un des facteurs essentiels conditionnant l'utilisation de la voiture comme mode de déplacements. A l'exception de certaines périodes ponctuelles de forte affluence touristiques, le stationnement sur le territoire de Vannes aggro et plus particulièrement sur la ville de Vannes n'apparaît pas ou en tout cas plus comme une problématique majeure du point de vue de l'adéquation de l'offre à la demande.

Une autre analyse menée sous l'angle de la mise en œuvre d'une politique de mobilité durable pourrait conduire à contrario à dire que cette adéquation ne peut être considérée comme satisfaisante dans la mesure où elle n'incite pas à une évolution de la mobilité automobile vers une mobilité alternative. Elle répond toutefois à d'autres enjeux urbains comme celle de la préservation de l'activité économique du centre-ville en concurrence avec celles des centres commerciaux périphériques qui bénéficient de capacités de stationnement abondantes et gratuites.

De ce point de vue, la question du stationnement ne peut être appréhendée que dans une logique d'alternative répondant aux enjeux urbains et de mobilité :

- au plan urbain, la réduction de la place occupée par l'automobile sur l'espace public au profit d'une valorisation et amélioration du cadre et de la qualité de vie, s'inscrit dans deux registres. Le premier est celui de l'usage des parkings publics et privés existants ou créés dans le centre-ville et dans sa périphérie immédiate (comme le récent parking Créac'h), en fonction de leurs usages dans l'espace et dans le temps. Le second est celui de l'articulation et l'alternative d'une offre de stationnement périphérique associée à des lignes de transports collectifs permettant un accès rapide non seulement au centre-ville mais aussi aux différentes polarités de la zone agglomérée. Elle est à rechercher aussi dans l'évolution des règles d'urbanisme commercial et des dispositions relatives à l'offre en stationnement.
- au plan de la mobilité et de la réduction du trafic automobile, par l'incitation au transfert modal et au covoiturage en associant l'usage de la voiture à celui des transports en commun ou du vélo par l'aménagement physique de lieux adaptés à ces échanges le long des axes routiers périurbains, au droit des échangeurs du réseau routier structurant, mais aussi par une intégration multimodale de l'information et de la tarification.



-  Zones de préférence stationnement co-voiturage
-  Zones de préférence stationnement de rabattement coordonné avec TC et vélo
-  Zone de préférence stationnement hors voirie (mutualisation) et à la rotation sur voirie

4. LES SERVICES : SYNTHÈSE

Services				
	Thématiques	Atouts/ Potentialités	Handicaps/ Contraintes	Problématique
1	Transports collectifs urbains	Une réorganisation récente du réseau avec un développement d'offre conséquent. Une hiérarchisation confortée de la structure des lignes et de l'offre tant à l'échelle urbaine qu'à l'échelle périurbaine. L'ouverture du passage inférieur de Kerino qui peut amener à revoir la desserte des secteurs sud de Vannes et améliorer les conditions de circulation dans le centre-ville.	La moitié de l'agglomération et de la population en zone périurbaine, laquelle est peu propice à une desserte par des moyens classiques. Un réseau viaire avec passage obligé en des lignes diamétrales en centre-ville (problème de partage de la voirie).	La poursuite du développement de l'offre en transport collectif selon quelle(s) logique(s) ? - mise en œuvre de nouvelles lignes "essentiels" ? - amélioration de l'efficacité des lignes évoluant vers un système type BHNS et les aménagements de voiries correspondants (sites propres, points noirs) ? - amélioration privilégiée des lignes actuelles ou anticipation sur des axes de développement et de structuration urbaine à venir - évolution de la desserte périurbaine avec des lignes express ?
2	Transports collectifs ferroviaires	L'amélioration de la desserte ferroviaire de niveau national (effet LGV Vannes à 2h25 de Paris et intégration dans les liaisons interrégionales). La modernisation de l'axe ferroviaire Quimper - Rennes/Nantes à l'initiative de la Région Bretagne pour les liaisons régionales et nationales.	Le positionnement et l'accessibilité du PEM compte tenu de sa localisation par rapport à la configuration des réseaux viaires et de transport collectif. Les limites possibles du développement des services ferroviaires régionaux sur la ligne Quimper - Rennes/Nantes Un seul axe ferroviaire est-ouest pour répondre à des enjeux de développement urbain tournés vers le nord	L'intérêt de créer ou rouvrir des haltes ferroviaires nouvelles sur le territoire et leur connexion avec les réseaux urbains, périurbains et interurbains. L'évolution de l'offre régionale sur la relation Lorient - Auray - Vannes (RER Morbihan ?)
3	Transports collectifs interurbains routiers	Un réseau qui assure le lien entre Vannes aggro et les principaux pôles de son bassin d'attraction hors agglomération notamment en direction du nord. Des points de connexions en cœur d'agglomération desservant des pôles essentiels (Gare SNCF, Libération centre-ville, Fourchène, Poullanc pour certaines lignes).	Une offre en lignes et services qui reste orientée sur les clientèles captives traditionnelles (scolaires) et donc peu efficiente comme alternative à l'automobile pour les autres demandes et les autres publics. Un environnement territorial (urbanisation, densité, pratiques) qui n'est pas favorable à son développement ou est en tout cas coûteux ramené à un développement sur la base du système actuel	La stratégie de connexion entre le réseau urbain et interurbain : augmenter le nombre de points de connexions , La hiérarchisation de la desserte interurbaine : desserte rapide directe (type express) sur certaines lignes ou couverture maximum ? (arbitrage entre couverture et performance)
4	Intermodalité	Un projet de PEM à la gare de Vannes pour répondre aux développements attendus de sa fréquentation. Des réflexions en cours sur l'organisation de rabattement sous formes de parcs-relais sur les lignes principales du réseau urbain.	L'intermodalité reste encore réduite spatialement et techniquement à la problématique du PEM et les champs relatifs à l'information et à la tarification sont à développer.	Elargir l'intermodalité VP-TC au-delà des parcs relais pour intégrer les aires de covoiturage. Envisager également cet élargissement avec le vélo par des stations relais en zone urbaine et périurbaine. Un autre élargissement consisterait à proposer des tarifications intégrées stationnement VP ou vélos/ TC
5	Stationnement	Une offre en stationnement relativement abondante et accessible au cœur de l'agglomération tant sur voirie qu'en ouvrages	Inadéquation ponctuelle de l'offre à la demande pendant les périodes de forte fréquentation touristique. Une offre de stationnement publique (parkings) plus abondante dans le centre de Vannes que dans les secteurs péri-centraux qui obligent le trafic automobile à passer par ce centre. Une offre de stationnement intermodale à développer, quand le besoin est justifié, en relation avec l'offre de transport collectif et le vélo.	Intégrer l'offre en stationnement public dans une logique intermodale tant sur le plan physique (articulation avec le réseau TC et vélo) que tarifaire. Identifier des lieux potentiels de stationnement temporaires à usage réversible (par mutualisation d'usages en stationnement ou par d'autres fonctions) pour absorber au mieux les pics de demande saisonniers.

D PROBLEMATIQUES ET ELEMENTS DE REFLEXION POUR LE SCOT

1. ATTRACTIVITE ET ACCESSIBILITE

La mise en service de la LGV Bretagne et potentiellement celle de l'aéroport du Grand Ouest vont confirmer l'inscription de l'agglomération vannetaise dans le registre métropolitain à l'échelle nationale et internationale,

Le risque, c'est la déconnexion ou le décrochage entre le cœur d'agglomération et la ville de Vannes, premiers bénéficiaires des effets potentiels induits par ces grandes infrastructures et leur territoire d'ancrage (économie, social, environnemental).

La question est donc celle de la redistribution de cette inscription aux différentes échelles du bassin de vie de l'Agglomération : Arc littoral sud Bretagne, centre Bretagne, première et deuxième « couronne » de l'Agglomération.

Le Pôle d'échanges multimodal de la gare de Vannes est un atout à l'interface de ces deux systèmes mais au-delà même des questionnements concernant son accessibilité, peut-il ou plutôt doit-il être le lieu unique, intégrateur et concentrateur de cette interface ?

2. MODELE URBAIN ET MOBILITE

En 2008, plus des deux-tiers des déplacements des habitants de l'Agglomération s'effectuaient en voiture (69%). Au cœur même de l'Agglomération, à Vannes, cette proportion atteignait 60%.

L'objectif du PDU à l'horizon 2020 est de ramener cette proportion à 63% à l'échelle de l'Agglomération.

Compte tenu d'un phénomène de périurbanisation qui se poursuit dans les secteurs les plus périphériques de l'Agglomération (et au-delà même de celle-ci) et des perspectives de croissance démographique qui restent fortes pour les 10 à 20 prochaines années, l'Agglomération peut se retrouver confrontée à deux risques majeurs

- une vulnérabilité forte du territoire (de sa population et de ses activités) aux évolutions de contexte économique et réglementaire impactant l'usage de la voiture (et du camion),
- des tensions fortes sur l'usage des infrastructures, des réseaux de transport et de l'espace public à moyen terme, c'est-à-dire d'ici 2020.

La mise en œuvre du PDU est un levier essentiel pour réduire cette vulnérabilité et ces tensions. Le développement important, en 2012, de l'offre de transport collectif de l'Agglomération en est l'une des traductions les plus immédiates et concrètes. Son impact sur l'évolution de la mobilité et de la fréquentation du réseau semble positif mais demande à être confirmé.

Les ambitions urbaines affichées par le PDU doivent se retrouver traduites et conforter dans le nouveau SCoT (notamment le développement urbain et la densification en priorité le long ou autour d'axes de transport ou pôles intermodaux existant ou à créer).

3. STRUCTURATION DU TERRITOIRE ET MOBILITE

Quel que soit l'échelle prise en compte, les différents réseaux et systèmes de déplacements de l'Agglomération ne se répondent encore qu'insuffisamment et imparfaitement au plan urbain.

Aires de covoiturage, parc-relais, pôles d'échanges ou gares routières, et à une échelle plus fine, stations ou arrêts de bus et cars, tous ces éléments d'inscription physique de la mobilité nécessitent un maillage cohérent avec les réseaux structurants et locaux qu'ils soient de transport collectifs routiers ou ferroviaires, cyclables, voire tout simplement routier (parcs de stationnement).

Dans un espace dont le développement est soumis à de fortes contraintes spatiales, urbaines et environnementales, les espaces d'intermodalité peuvent devenir les lieux d'accroche d'une nouvelle « urbanité » favorisant à la fois la fluidité des échanges entre différents systèmes, l'évolution vers des comportements ou pratiques de déplacements plus rationnelles et enfin davantage d'efficacité dans l'usage des ressources financières affectées aux réseaux.

Face à ce « challenge », l'agglomération se trouve confrontée à des problématiques fortes de « portes d'entrée » sur le territoire (échangeurs/giratoires, zones d'activités) le plus souvent « monomodales » et génératrices de dysfonctionnements car soumises à de fortes pressions du trafic automobile. Ces « portes » urbaines sont à réintégrer dans une vision plurimodale de la mobilité sur le territoire.

L'absence de traitement de ces éléments peut potentiellement amplifier un risque d'effet frontière interne au territoire, qui apparaît déjà matérialisé par les coupures urbaines des infrastructures majeures, notamment la Rn 165 et la voie ferrée, en renforçant au passage les nuisances qu'elles génèrent déjà.

L'étude sur le réseau de voiries structurantes de l'aire urbaine, celle du PEM ainsi que la révision du schéma des liaisons cyclables communautaires constituent des opportunités potentielles d'évolution du système actuel répondant à ces enjeux. La question du traitement urbain et non pas seulement routier de la Rn 165 est également un élément fondamental du futur de l'Agglomération à intégrer dans cette perspective (franchissements, réduction des nuisances, usage alternatif).