Analyse Objectifs/Impacts/Ressources	Avis	Observations	Risques identifiés dans les différents domaines								
			Foncier	Logement	Voiries	Telecom	Eau	Energie	Economie	Environnement	Emploi
AXE 1 : ENGAGER UNE POLITIQUE CYCLABLE AMBITIEUSE											
1.1 CONCEVOIR ET METTRE EN OEUVRE UN RESEAU DE PISTES CYCLABLES INTERCOMMUNALES	Réservé	La problématique identifiée de continuité cyclable est adaptée. **Par contre l'objectif est totalement inadapté pour réduire de façon significative la part de la voiture (-35% à l'horizon 2050, donc -12% à l'horizon 2029 et non 5% comme indiqué page 27)**			Critères identifiés mais indicateurs et valeurs manquantes et liste des discontinuités non identifiée dans le PDU						
1.2 INCITER FINANCIEREMENT LES COMMUNES AU DEVELOPPEMENT DE LEURS RESEAUX CYCLABLES COMMUNAUX	Réservé	Un plan intercommunal est nécessaire pour mettre en oeuvre cet objectif et assurer notamment la supression des discontinuités (pt 1.1). Le site de veloceo démontre cette discontinuité et est limité à Vannes. Application Velo sur tout le territoire de GMVA, donc pilotage GMVA			Pertinence du budget de 15M€ et répartition par territoires manquants						
1.3 COMMUNIQUER ET FAIRE CONNAITRE LE SCHEMA CYCLABLE	Favorable	Application Velo GMVA à mettre en œuvre sous pilotage GMVA. Développer les bourses à vélos (cf action Bicyrhuys)				Un site internet pour l'usage du vélo sur le territoire GMVA est à étudier					
1.4 POURSUIVRE ET DEVELOPPER LES SERVICES VELOS AUX USAGERS	Favorable	Globaliser la démarche avec une application multifonctions sur la totalité du périmètre GMVA (réseaux, locations, bourses à vélos, évènements, circuits touristiques, linéaire et pentes de point à point - cf application strava.com)									
AXE 2 : OPTIMISER LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS ET INTERURBAINS											
2.1 AMELIORER L'EFFICACITE DES TRANSPORTS COLLECTIFS PAR DES AMENAGEMENTS DE VOIRIE	Défavorable	Le transport sur bus en site propre n'est pas adapté aux contraintes du territoire de GMVA, ni aux densités urbaines du territoire. Il faut par contre leur donner une priorité aux ronds-points et aux carrefours			Règles de priorité à établir pour les TC sur la voirie existante (idem tramway)	Application TC à développer (voir intermodalité)					
2.2 RESOUDRE LES DYSFONCTIONNEMENTS DE LA PLACE DE LA LIBERATION	Réservé	Problème local non situé au niveau des enjeux majeurs du PDU (action à mettre en annexe)									
2.3 OPTIMISER L'OFFRE PERIURBAINE	Favorable	L'offre doit être élargie de façon massive pour les autres usagers que les scolaires et notamment au niveau territorial pour des trajets Centre Bourg/Centres commerciaux/Plages/Ports/..)			Etude d'impact à lancer rapidement et indicateurs à définir				Etude d'impact et gain socio-éco à établir	Etude d'impact et gain socio-éco à établir	Etude d'impact et gain socio-éco à établir
2.4 AMELIORER L'ATTRACTIVITE TARIFAIRE DES TRANSPORTS COLLECTIFS	Défavorable	Objectif inadapté. Le tarif actuel est très compétitif. Le problème est que l'offre n'est pas connue et qu'il n'y a pas d'application TC Intermodalité (voir Axe 3)									
2.5 ÉTUDIER LA POSSIBILITE DE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS MARITIMES A L'ANNEE	Réservé	Enquête à faire avant toute étude pour vérifier pertinence et attentes de cette offre									
AXE 3 : ENCOURAGER ET POURSUIVRE LES ACTIONS EN FAVEUR DE L'INTERMODALITE											
3.1 CREER DES PARKINGS-RELAIS MUTUALISES AVEC DU COVOITURAGE EN ENTREE DE VILLE	Favorable	Doit être couplée avec une application TC qui permet de calculer le temps d'un point A à un point B du territoire de GMVA (cf appli RATP avec TC/Voiture.Vélo/...)				Application TC/Intermodalité à développer					
3.2 DEVELOPPER LA BILLETTIQUE INTEROPERABLE	Favorable	Oui, mais il faut aller tout de suite au-delà avec une application TC/Intermodalité				Application TC/Intermodalité à développer					
3.3 ENCOURAGER LA PRATIQUE DU COVOITURAGE	Réservé	Oui mais la question-clé est que les gens d'un territoire proche se connaissent et fassent cet auto-partage. Sinon très difficile de programmer en dehors du cadre des entreprises			Voies réservées pas réalistes à l'échelle du territoire de GMVA et des zones contraintes	Application TC/Intermodalité à développer					
3.4 AMELIORER L'INTERMODALITE TC-VELO	Réservé	Oui, mais il **faut imperativement embarquer les vélos (Plate-forme-remorque extérieure du bus ou zone réduite dans le bus - idem SNCF)car on s'en sert aussi à l'autre bout du trajet que ce soit pour le tourisme ou les trajets pendulaires si on veut réduire le poids de la voiture**				Application TC/Intermodalité à développer					
AXE 4 : METTRE EN PLACE UN PLAN DE MOBILITE TOURISTIQUE A L'ECHELLE DU TERRITOIRE											
4.1 ENVISAGER LE DEVELOPPEMENT DES NAVETTES MARITIMES TOURISTIQUES	Réservé	Ces navettes maritimes devraient faire l'objet d'une étude globale des déplacements entre les différents ports/jetées du Golfe, intégrant les opérateurs commerciaux. Il s'agit d'un enjeu d'intérêt général et pas uniquement commercial qui pourrait aussi être intégrée dans l'application TC/Intermodalité				Application TC/Intermodalité à développer					
4.2 DEVELOPPER UN SERVICE DE PARKINGS-RELAIS ET DE NAVETTES GRATUITES POUR LES COMMUNES LITTORALES	Réservé	A regrouper avec le 3.1 si on veut donner une lisibilité au citoyen			Réaliser les études de faisabilité et rendre gratuites les navettes au-delà de l'évènementiel et de la période estivale (solution pour réduire l'habitude et l'usage de la voiture 12 mois sur 12)						
4.3 CONCEVOIR ET METTRE EN OEUVRE UN SCHEMA CYCLABLE TOURISTIQUE POUR COMPLETER, LE CAS ECHEANT, LE RESEAU INTERCOMMUNAL	Réservé	Le découplage apparent de ces 2 fonctions est incompréhensible. La continuité doit être là pour tous si on veut qu'elle soit connue et utilisée (Voir proposition sous enjeu Voirie)			La totalité du territoire entre Vannes et Arzon devrait être un territoire d'expérimentation élargi pour s'attaquer sérieusement, d'une part à la congestion du D780 et d'autre part à la réduction des émissions et consommations energétiques de la voiture 12 mois sur 12						
AXE 5 : COMMUNIQUER SUR LES MOBILITES ALTERNATIVES											
5.1 OUVRIR UN ESPACE DEDIE A LA MOBILITE POUR LE GRAND PUBLIC	Défavorable	La seule méthode utile est une application Internet. Un tel espace doit être inclus, mais dans une vision plus large au PEM				Application TC/Intermodalité à développer					
5.2 POURSUIVRE LES ACTIONS ENGAGEES EN MATIERE DE PLANS DE DEPLACEMENTS D'ENTREPRISES	Favorable	Il s'agit depuis mai 2018 d'une obligation pour les entreprises de plus de 100 salariés. Les PDEI devraient être encouragés et l'application TC/Intemodalité pourrait avoir un espace réservé PDE (lieu majeur du covoiturage)				Application TC/Intermodalité à développer					
AXE 6 : S'ENGAGER DANS L'INNOVATION											
6.1 ÊTRE COLLECTIVITE INITIATRICE SUR LES ENERGIES INNOVANTES (HYDROGENE)	Favorable	Oui, mais mutualiser à une large échelle (minimum Région) pour éviter dispersion, augmentation des coûts et pour obtenir les financements européens très importants dans ce domaine. Etude à lancer						Point à inclure dans le PCAET	Potentiel de développement économique à voir sur l'ensemble des véhicules (bus, taxi, voiture, bateau,..)		Potentiel de création d'emplois
6.2 POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DES VEHICULES MOINS POLLUANTS	Favorable	Oui, mais mutualiser à une large échelle (minimum Région) pour éviter dispersion, augmentation des coûts et pour obtenir les financements européens très importants dans ce domaine. Etude à lancer						Point à inclure dans le PCAET	Potentiel de développement économique à voir sur l'ensemble des véhicules (bus, taxi, voiture, bateau,..)		Potentiel de création d'emplois
AXE 7 : MISE EN OEUVRE DU PDU											
7.1 PILOTER ET EVALUER EN CONTINU LA MISE EN OEUVRE DU PDU	Réservé	L'ensemble des objectifs précédents a fait l'objet d'un avis, mais il manque les incitations à la réduction de l'utilisation de la voiture ou à des voitures plus propres. **Cela doit passer par une étude sur les usages de la voiture sur les 12 mois de l'année et suivant les territoires. Ces différentiations sont essentielles car les contraintes en termes de congestion ou de consommations énergétiques ne sont pas identiques. Une information/démonstration sur les alternatives est également nécessaire.Il faut beaucoup plus de pédagogie sur ce sujet que ce qui apparait dans le PDU**									