

2023

# Schéma départemental des mobilités

---

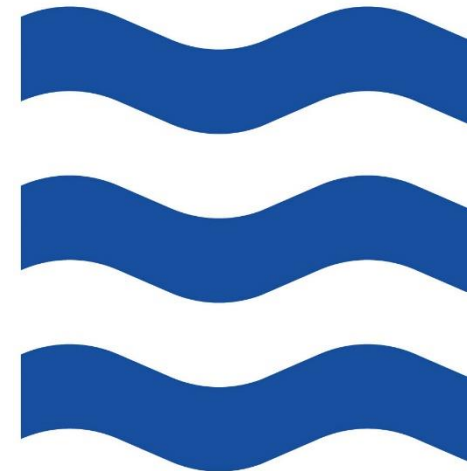
## Brastres-departamant ar fiñvusted



N'en déplaise à quelques esprits chagrins adeptes d'un repli sur soi, pour les individus comme pour les territoires, la mobilité a toujours constitué, au cours de l'histoire, un des moteurs du progrès de nos sociétés, du développement de nos économies, ou encore, de l'épanouissement social et culturel de nos concitoyens. Il est donc très naturel que des politiques publiques s'en saisissent. Pour le département il s'agit d'une compétence centrale, tant parce qu'il a la responsabilité d'une large partie des infrastructures qui supportent cette mobilité, mais aussi parce qu'en tant que chef de file des solidarités humaines et territoriales il lui revient d'assurer un accès juste de chacune et de chacun à l'ensemble des activités sociales.

L'action publique en matière de mobilités est nécessairement une politique de long terme. Même si notre pays a sans doute exagéré les procédures et les contraintes qui s'imposent à la mise en œuvre des projets, il n'en demeure pas moins que toute politique en la matière exige de se projeter au moins à l'échelle d'une demie décennie, si ce n'est une décennie. Au demeurant, chacun sait que l'urgence de la transition énergétique appelle certes une réponse forte et rapide, mais qu'étant par nature structurelle, elle exige une mobilisation et un effort de longue haleine. Cela n'exclut nullement l'impact de phénomènes qui apparaissent conjoncturels mais qui, parfois, en viennent à changer et à transformer notre façon d'aborder les sujets de mobilités. La pandémie du Covid ou encore l'exacerbation des tensions déjà latentes sur les marchés de l'énergie avec la guerre en Ukraine en sont des illustrations si l'on veut bien considérer leurs impacts sur la pratique du vélo par exemple.

Pour établir notre politique en matière de mobilité, nous avons donc décidé, peu après l'installation de notre assemblée, d'élaborer un schéma des mobilités. Ce



travail méticuleux, précis et adapté aux enjeux est aujourd'hui achevé. Il fait l'objet du présent document. C'est un schéma qui n'est pas borné en termes de calendrier. Il vaudra donc tant que notre assemblée n'en adoptera pas un autre. Ce n'est pas là faire preuve d'une prétention déplacée mais relever simplement la nécessité du long terme que j'évoquais, étant entendu que nous disposons avec notre PPI d'une maquette budgétaire et financière qui, elle, se fixe pour horizon la fin de notre mandat en 2028.

Ce schéma présente trois caractéristiques principales.

La première renvoie à la place centrale des mobilités douces et notamment des voies cyclables. C'est un sujet largement nouveau pour le département qui a été engagé dans la droite ligne de notre projet politique présenté lors des élections départementales de 2021. Le travail a été conduit en étroite collaboration avec les EPCI morbihannais. S'agissant du département il vise à fixer les itinéraires qui feront l'objet d'une réalisation sous maîtrise d'ouvrage départementale, tout en s'assurant de la cohérence indispensable avec les projets des intercommunalités et des communes. Les inscriptions budgétaires, très importantes, sont d'ores et déjà programmées et devraient, d'ici 2028, s'établir à environ 30 millions €. Si l'on y ajoute les crédits prévus au titre de l'accompagnement du développement territorial, dont le succès est important, on peut raisonnablement penser que la politique en faveur des mobilités douces, essentiellement cyclistes, devrait mobiliser plus de 50 millions € sur le mandat. Au total c'est donc une politique nouvelle, massivement financée et qui s'inscrit parfaitement dans le processus de décarbonation de notre collectivité et du territoire morbihannais que nous engageons et que nous déclinons précisément dans ce schéma.

La deuxième caractéristique est que nous allons continuer à construire des routes, et le cas échéant à accompagner les projets routiers d'envergure portés par l'Etat au titre du CPER, volet mobilités. De ce point de vue nous nous inscrivons dans les pas de nos prédécesseurs. Deux raisons président à cette continuité. La première raison tient à ce que l'attractivité et le développement de nos territoires nécessitent que soit poursuivis les investissements sur les axes historiquement structurants et qui, à l'évidence, le demeurent. L'accueil des nouvelles populations, mais aussi la croissance économique que connaît le Morbihan doivent désormais davantage irriguer l'ensemble des territoires. La deuxième raison est que la voiture, quel qu'en soit le mode de propulsion, continuera d'être le moyen de transport incontournable d'une très grande majorité de nos concitoyens. Il faut donc des infrastructures modernes, sécurisées et bien entretenues. Il faut aussi des articulations au sein du réseau routier qui assurent la fluidité des trafics, notamment à l'approche de cette grande conurbation qui couvre désormais les territoires allant de Vannes à Lorient en passant par Auray. De ce point de vue notre démarche doit nécessairement être articulée avec le projet de l'Etat pour l'échangeur du Liziec à Vannes où se rejoignent les RN 165 et RN 166. Nous n'en serons pas le maître d'ouvrage. Nous en serons un financeur très substantiel, mais l'Etat doit l'être aussi. Il est impératif que le prochain volet mobilité du CPER soit clair sur ce point tant il est un des éléments clés d'un schéma des mobilités sérieux et crédible. Notre démarche doit aussi intégrer l'idée, à ce stade encore embryonnaire, d'une sorte de RER « Sud-Bretagne » (Redon - Quimperlé). J'en ai pris l'initiative. Elle est soutenue par les EPCI concernés et le président de la région a indiqué qu'il y était tout à fait favorable.

La troisième caractéristique de ce schéma est son articulation et son intégration avec les autres documents prospectifs et planificateurs que nous élaborons, et plus largement avec l'ensemble de politiques notamment au sein du grand domaine social. Plusieurs exemples illustrent parfaitement cette exigence. Ce schéma des



mobilités et notre stratégie habitat doivent nécessairement être pensés globalement. Par ailleurs ce que nous faisons en matière de transport des élèves et des étudiants handicapés, ce que nous faisons dans le cadre de notre PDI en matière de plateformes de mobilité solidaire, ce que nous faisons en matière de mobilité des jeunes confiés à l'ASE, ce que nous faisons en direction des SAAD pour répondre aux enjeux évidents de mobilité auxquels ils sont confrontés, a naturellement vocation à être envisagé d'une manière globale même si, pour des raisons de lisibilité ce schéma des mobilités ne s'y réfère pas de façon explicite. Il nous faut certainement amplifier notre capacité à envisager l'action du département d'une façon plus transversale.

Je remercie très sincèrement les élus départementaux qui se sont engagés dans ce travail, notamment le vice-président Gérard Pierre, le président de notre commission thématique Thierry Poulain et tous ses collègues. Je voudrais rendre hommage à la qualité du travail réalisé par nos services qui méritent assurément d'être salués. Je tiens enfin à signaler la qualité des échanges avec tous les partenaires publics et privés. Ce schéma leur doit beaucoup.

Ce travail n'est pas simplement destiné à notre institution, même si après son adoption il deviendra une pierre angulaire de notre action. Tout au contraire il doit d'une part faire l'objet d'une appropriation par les Morbihannaises et les Morbihannais, et, d'autre part servir de base à nos relations avec toutes les instances, toutes les structures et tous les organismes qui ont, à un titre ou à un autre, à connaître et à évaluer nos projets. Ils y trouveront, clairement exposés, les principes qui nous guident.

**David LAPPARTIENT**

Président du département

Mat eo degas kement-mañ da soñj, ha pa ne blijjo ket dezho, d'ar re a garehe em serrehe an dud hag an tiriadoù : ar fiñvusted he deus roet lañs a-viskoazh da araokadennoù hor c'hevredigezhioù ha da gresk hon ekonomiezhoù. A-hed an istoer he deus sikouret ivez an dud da vleuniiñ en o sevenadur hag en o c'hevredigezh. N'eo ket souezhus enta e rahe politikerezhioù publik àr he zro. Evit an departamant ec'h eo ar fiñvusted ur gefridi a bouez-bras. Da gentañ abalamour m'emañ e karg ag ur lodenn vat ag an hentoù lec'h ma tremen. Da eil abalamour ma rank roiñ an tu d'an dud da vonet da gement obererezh sokial a garont, peogwir eo ar strollegezh pennañ àr dachenn ar c'hengred etre an dud hag etre an tiriadoù.

An obererezh publik àr dachenn ar fiñvusted zo ur labour àr hir dermen, anat eo. Moarvat e vez re a skoilhoù hag a redioù e Frañs pa lakaer raktresoù e pleustr. Daoust da se, pa saver ur politikerezh àr an dachenn-se e ranker soñjal er pemp blez-mañ `za, pe en dek vlez-mañ `za zoken. Oc'hpenn-se e ouia tout an dud peger mallus eo ar cheñchamant energiezh. Hor respont a zle bout kreñv ha buan hag àr un dro, abalamour m'eo frammadurel, emañ dav lakat poan a-bad pell ha labourat àr hir dermen. Evel-rezon, sellet pell ne vir ket doc'homp a cheñch hor feson da bleidiñ get ar fiñvusted pa arru fenomenoù nevez. Kement-se zo diskouezet mat, da skouer, get pandemiezh ar C'hovid ha get ar brezel en Ukraina. Tennoc'h eo daet da vout marc'hadoù an energiezh a-dra-sur, met a-gaoz dezhe ivez eo aet àr gresk an niver a dud é vonet àr velo.

Evit lakat àr sav hor politikerezh fiñvusted hor beus divizet sevel ur brastres, nebeut goude bout bet dilennet. Ni hor beus kaset da benn ur labour pervezh, resis hag azasaet doc'h an dalc'hoù. Kinniget eo er pajennoù da-heul. N'eus bet lakaet termen erbet d'ar brastres-se, talvezout a ray betek ma vo degemeret unan arall get hor bodadenn. N'eo ket ar vrasoni a zo kaoz d'an dra-se ; ar labour àr hir dermen meneget e-raok ne lavaran ket : dav eo gouiet ec'h eo rakwelet hor budjedoù betek 2028, ha fin hor respetad, en hor SPL.

Tri ferzh dibar en deus ar brastres-mañ.



Plas kreiz ar fiñvusted doujus da gentañ-penn, hag hini an hentoù-belo dreist-holl. Ur sujed nevez eo evit an departamant, a zo bet lakaet àr ar stern da-heul hor raktres politikel kinniget en dilennadegoù-departamant e 2021. Dav eo bet d’an departamant choaziñ an hentoù e vo mestr an oberiadur àrne, e kempouez get raktresoù ar c’humuniezhoù-kumunioù hag ar c’humunioù. Evit-se en deus kenlabouret a-dost get DPKEoù ar Mor-Bihan. Ar sammadoù zo enskrivet er budjed dija. N’int ket dister, rak betek 2028 e tlehent sevel da 30 milion € tamm-pe-damm, hep kontiñ ar c’hredadoù rakwelet evit harpiñ lañs an tiriadoù, a vez goulennet paot. En holl e tlehe bout postet oc’hpenn 50 milion € e-pad ar respetad-mañ a-barzh ar politikerezh evit ar fiñvusted doujus, evit an hini àr varc’h-houarn dreist-holl. Ur politikerezh nevez eo a-benn taol-fin, argantaouet kalz, hag a glot mat get hor strivoù da zigarboniñ hor strollegezh hag hor bro, un ivoul boulc’het ha displeget er brastres-mañ en un doare resis.

An eil tra dibar ec’h eo e talc’himp da sevel hentoù, ha da harpiñ ar Stad pa reno raktresoù bras da sevel hentoù da-geñver ar lodenn fiñvusted ag ar gevrat steuñv Stad-Rannvro. E-se e reomp ar mem tra hag ar re dilennet en hor raok. Abalamour da betra ? Da gentañ abalamour m’emañ ret, evit brud ha lañs hon tiriadoù, derc’hel da bostiñ argant en hentoù o framm. Evel-se e c’hello em astenn e pep lec’h en departamant ar berzh a zo hiziv er Mor-Bihan, get annezidi nevez é tonet ha get ur c’hresk ekonomikel. Da eil abalamour ma chomo ar c’hirri-tan, ne vern e vehent tredan pe termek, an doare treuzdougen pennañ evit an darn vrasañ ag an dud er Mor-Bihan. Rekis eo enta endevout hentoù modern, suraet ha kempennet mat. Ker rekis arall eo aozañ mat ar rouedad hentoù evit ma vehe aes an tremenerezh àrne, dreist-holl pa dostaer d’ar gengêriad vras em astenn bremañ etre Gwened hag an Oriant dre an Alre. An dra-se zo kaoz e rank hor labour bout akord get raktres ar Stad evit eskemmer Lizieg, e Gwened, lec’h m’em groaz an HB 165 hag an HB 166. Ne vimp ket mestr an oberiadur-se, neoazh argant a roimp ur bochad. Emañ ret-groñs d’ar Stad argantaouiñ evel ma reomp, hag en embann sklaer ha splann er c’hentañ KSSR. Ur brastres àr ar fiñvusted n’hell ket bout gwirhañval en hon departamant hep an eskemmer pouezus-se. Evit an tren, me am eus divizet oc’hpenniñ RHR « Kreisteiz Breizh » (Redon – Kemperle) er brastres. Harpet eo an ide nevez-lañset-se get an DPKEoù a sell ar raktres doc’hte, ha get prezidant ar rannvro en deus lâret sevel a-du geti.

An trede perzh dibar ag ar brastres-mañ eo an doare m'er liammomp get an teulioù hag ar steuñvoù arall savet genomp evit an amzer da zonet, ha pelloc'h get razh hor politikerezhioù, dreist-holl àr an dachenn sokial. Meur a skouer a ziskouez an ivoul-se. Hor brastres fiñvusted a zle bout soñjet asambl get hor strategiezh evit ar lojeiz. Mem tra get ar pezh a reomp evit treuzdouden ar skolidi hag ar studierion nammet, get ar pezh a reomp a-barzh hon SDH a-fet savennoù fiñvusted kengred, get ar pezh a reomp evit fiñvusted ar re yaouank fiziet e SSB, get ar pezh a reomp evit sikour SSAG da respont d'an dalc'hoù fiñvusted a dalont doc'hte. Emañ dav deomp donet da benn da empentiñ obererezh an departamant penn-da-benn, en un feson hollek, en ur labourat liesoc'h àr meur a dachenn kevret. Neoazh, evit ma vehe aesoc'h da lenn n'eo ket displeget pizh ar liammoù-se er brastres fiñvusted-mañ.

A-greiz-kalon e trugarekaan an dilennidi-departamant o deus lakaet poan er labour-se, dreist-holl ar besprezidant Gérard Pierre, prezidant hor bodad tematek Thierry Poulain hag e izili arall. Me a fell din rentiñ enor da galite ar labour kaset da benn get hor servijoù. Int ivez a zle bout saludet a-dra-sur. Me a fell din erfin menegiñ kalite ar c'haozeadennoù get razh ar gevelerion publik ha prevez. Bras eo o ferzh er brastres-mañ.

N'eo ket bet graet ar labour-mañ evit hon ensavadur hepken, daoust ma vo ur maendiazez ag hon obererezh ur wezh ma vo votet. Er c'hontrol, dleout a ray bout degemeret get merc'hed ha paotred ar Mor-Bihan ivez. Oc'hpenn-se e vo un diazez evit hon darempredoù get razh an ensavioù, razh ar frammoù ha razh an aozadurioù a c'houlennno anaviñ pe priziñ hor raktresoù. En ur lenn ar brastres-mañ e c'hellint gouiet ar penannoù omp hentet gete, peogwir hor beus o displeget sklaer ha splann ennañ.

**David LAPPARTIENT**

Prezidant Kuzul-departamant ar Mor-Bihan

## Table des matières

<b>1 - Les enjeux .....</b>	<b>10</b>
1.1 Le Morbihan : un département particulièrement attractif.....	13
1.2 Un réseau routier vecteur des mobilités.....	13
1.2 Les distances « domicile-travail » impactent les mobilités .....	16
1.3 Prendre en compte le récent contexte législatif .....	17
1.4 Un schéma départemental cohérent avec les documents de planification territoriale.....	18
1.5 Une stratégie des mobilités qui se doit d’être transversale .....	20
<b>2 - Les objectifs du schéma départemental des mobilités .....</b>	<b>21</b>
Engagement 1 - Faire évoluer la conduite des projets départementaux et leur évaluation .....	23
Engagement 2 – Favoriser la pratique cyclable au quotidien .....	28
Engagement 3 – Poursuivre et conforter la gestion durable du patrimoine routier .....	34
Engagement 4 – Optimiser la performance des axes inter-villes .....	40
Engagement 5 – Achèvement de l’aménagement et la sécurisation des grands itinéraires routiers structurants.....	43
Engagement 6 – Améliorer la fluidité aux nœuds routiers structurants .....	46
Engagement 7 – Finaliser la réalisation de contournements .....	50
Engagement 8 – Rendre possible un « RER Sud-Bretagne ».....	53
Engagement 9 – Accompagner les territoires dans leurs projets de mobilité .....	55
<b>En résumé.....</b>	<b>58</b>

# 1 - Les enjeux



# EN CHIFFRES



# Le Morbihan et la mobilité



**+ de 150 000 habitants**

en 2050 donc plus de déplacements

**4100 kilomètres**

de routes gérées et entretenues  
par le département.

**2 680** 

C'est le nombre de véhicules observés  
en moyenne chaque jour  
**sur une route départementale**  
dans le Morbihan, en 2021.

**+ 21,5% d'augmentation de trafic**  
routier entre 2002 et 2019  
(2 222 à 2 701 véhicules/jour)



**1 000**

C'est le nombre d'ouvrages d'art  
supérieurs à 2 mètres gérés par le  
département.



**58 %**

C'est le pourcentage d'actifs ayant  
recours, en 2017, à leur voiture pour  
réaliser des trajets inférieurs à un  
kilomètre. *Source Insee*



**15 %** des déplacements en vélo  
en 2050. C'est l'objectif fixé par la  
Stratégie Nationale Bas Carbone.



**91**

C'est le nombre d'aires de covoiturage  
recensées dans le Morbihan.



## 1.1 Le Morbihan : un département particulièrement attractif

La population progresse régulièrement depuis plusieurs décennies :

- 644 000 habitants en 1999,
- 760 000 habitants en 2019,
- **830 000 habitants en 2050** selon les projections démographiques de l'INSEE.

Ce dynamisme démographique s'accompagne d'un accroissement des besoins, en termes d'emplois ou de services, et inéluctablement d'une **augmentation des déplacements sur le territoire**.

Cette augmentation s'accompagne en outre d'une **accentuation du vieillissement** démographique : quatre Morbihannais sur dix auront soixante ans et plus en 2050.

**Ces prévisions annoncent un accroissement des besoins, mais aussi une mutation progressive des activités et par conséquent des pratiques de mobilités.**

## 1.2 Un réseau routier vecteur des mobilités

Le Morbihan présente une organisation particulière, s'appuyant sur un important réseau de polarités, majeures et secondaires, maillant l'ensemble du département : **cette multipolarité est une force**, permettant le développement d'économies de proximité, le bon fonctionnement des bassins de vie et limitant un certain déséquilibre entre terre et mer.

La lecture conjointe de l'aménagement du territoire et de l'offre du réseau routier et ferroviaire majeur (carte 1) dans le Morbihan met en évidence une réelle cohérence autour de grands principes :

- **Le réseau routier national, voulu par le Général de Gaulle dans le cadre du plan routier breton, Da assure sa fonction majeure de connexion avec les autres régions, reliant les principales agglomérations du grand ouest, absorbant un trafic de transit important mais essentiellement axé Est-Ouest.** Il répond ainsi efficacement à sa vocation historique de désenclavement de la Bretagne.
- **Le réseau hiérarchisé départemental vise à compléter cette organisation** : il doit répondre aux besoins des déplacements quotidiens. Le réseau principal, composé partiellement de 2x2 voies, facilite les interconnexions entre les principales villes des territoires littoraux et ruraux. Les réseaux secondaires et tertiaires du département supportent quant à eux les flux de proximité.
- **Un réseau ferroviaire (ligne Quimper-Rennes) desservant uniquement le sud morbihannais** mais jouant un rôle essentiel au quotidien pour relier les grands pôles de mobilité que sont les bassins de vie de Lorient, Auray et Vannes.



## Schéma Départemental des Mobilités Le réseau routier et ferroviaire



Carte 1 : le réseau routier et ferroviaire du Morbihan

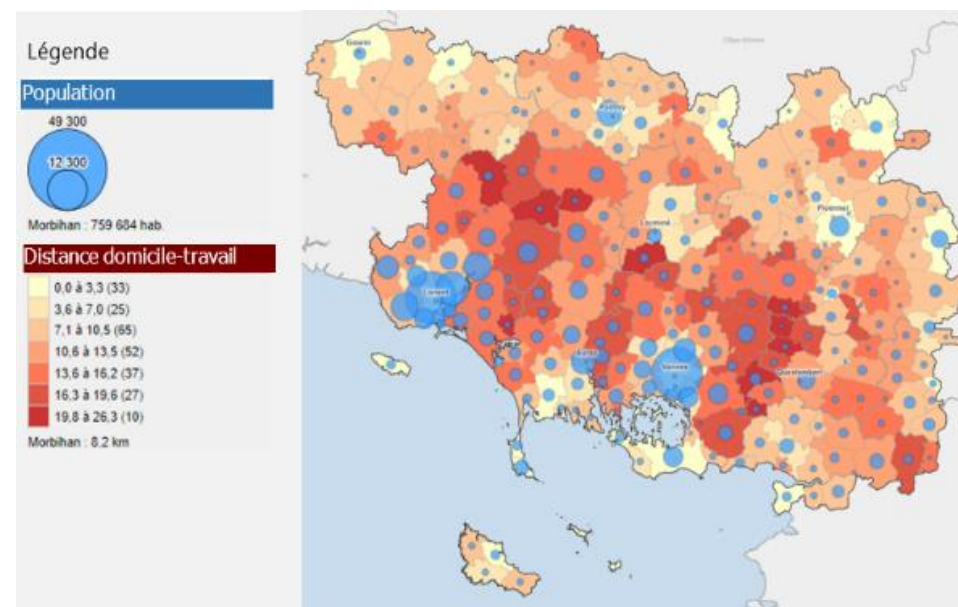
## 1.2 Les distances « domicile-travail » impactent les mobilités

L'organisation du territoire se traduit par des **distances domicile-travail modérées dans le Morbihan**, la distance médiane pour se rendre au travail étant légèrement supérieure à 8 km (carte 2). Il n'en reste pas moins que les déplacements domicile-travail restent, comme à l'échelle nationale, moins évidents via des solutions de déplacement en vélo ou en transports en commun par rapport à la facilité que procure l'automobile.

**La croissance démographique du Morbihan, davantage portée par la périphérie que le cœur des principaux pôles de vie, n'est donc pas sans impact sur le trafic routier.**

A ces flux de déplacements générés par la population résidente s'ajoutent les trajets effectués par l'activité touristique. Les variations saisonnières de trafic et les saturations sur certains axes concernent prioritairement la frange littorale, notamment les presqu'îles.

Ainsi, les dynamismes résidentiels, économiques et touristiques sont des atouts majeurs du département, mais ils ont pour corolaire un accroissement des besoins en mobilité majoritairement automobiles.



Carte 2 : localisation de la population et distances domicile-travail

**Dans ce contexte, accompagner les Morbihannaises et les Morbihannais constitue un enjeu majeur du schéma départemental des mobilités et la route reste le support majeur des mobilités.**

### 1.3 Prendre en compte le récent contexte législatif

Récemment trois textes majeurs ont redéfini les bases d'une **intervention publique sobre** (consommation énergétique, foncière et environnementale) :

- **La Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC)** : elle donne des orientations pour mettre en œuvre, dans tous les secteurs d'activité, la transition vers une économie bas-carbone, circulaire et durable. Elle définit une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. Les décideurs publics, à l'échelle nationale comme territoriale, doivent la prendre en compte.
- **La loi Climat et Résilience** (2021) fixe un objectif de « **zéro artificialisation nette** » (ZAN) en 2050. Cet enjeu doit se traduire dans les documents d'urbanisme par une réduction progressive des surfaces artificialisées (transformation d'un sol Naturel Agricole Forestier, par des opérations d'aménagement pouvant entraîner une imperméabilisation partielle ou totale) et encourage ainsi des politiques ambitieuses d'aménagement durable des territoires.
- **La loi d'Orientation des Mobilités** (2019) transforme en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple : des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres.



## 1.4 Un schéma départemental cohérent avec les documents de planification territoriale

**L'organisation et la planification de l'aménagement des territoires se font à différentes échelles :** principalement régionale, intercommunale et communale. Pour chacune, un document définit des enjeux, des orientations ou des prescriptions avec lesquels les projets portés par les acteurs publics doivent être cohérents.

Il existe ainsi une **hiérarchie des normes** : les documents de rang inférieur doivent respecter les prescriptions des documents intermédiaires qui eux-mêmes doivent être conformes ou compatibles avec les documents de rang supérieur.

Le schéma départemental des mobilités du conseil départemental ne s'inscrit pas dans cette hiérarchie des normes : il n'est ni prescriptif, ni opposable mais il affirme l'ambition du département en terme de mobilités.



Figure 1 : Une démarche départementale volontariste

**Les engagements départementaux prennent cependant en compte les orientations des différents documents de planification et d'urbanisme.**



## 1.5 Une stratégie des mobilités qui se doit d'être transversale

Le développement harmonieux de nos territoires exige d'apporter des réponses à nos besoins de circulation en satisfaisant une triple exigence : la « supportabilité économique et sociale » du coût des déplacements, la modération et la fluidification de la durée des trajets et la limitation de l'impact des transports sur notre environnement.

**Deux solutions majeures** participent à l'atteinte de cet équilibre :

- La plus efficace, rapprocher les habitations des pôles d'activités, tient dans notre manière **d'aménager nos villes et nos territoires** ;
- La seconde solution réside dans le **développement de solutions de déplacements multiples pour tous**, qu'il s'agisse de maintenir et d'améliorer la qualité du réseau routier existant ou de renforcer le développement de solutions alternatives à l'automobile (intégrer les modes doux tels que vélo, piétons...)

### Une stratégie pour le réseau routier



**La poursuite des efforts des acteurs publics, et notamment le maintien d'une stratégie routière ambitieuse, est un impératif pour garantir dans le Morbihan des solutions robustes pour les mobilités actuelles et futures.**

La vocation prioritaire des routes départementales est de permettre des liaisons entre les villes et agglomérations rapides, sécurisés et fluides, et notamment « hors agglomération ». Il s'agit d'assurer l'accessibilité du territoire en complémentarité avec les réseaux nationaux et communaux, de disposer d'un maillage structurant de la voirie entre les différentes communes et les pôles d'activités du territoire départemental et de faciliter la desserte économique et touristique, en associant des enjeux de fluidité et de sécurité.



Les routes départementales portent prioritairement le trafic de transit et de poids lourds, avec une hiérarchisation validée par les élus départementaux (routes prioritaires, primaires, secondaires, tertiaires). Des décisions récentes de financements complémentaires sur la création de passages inférieurs à gabarit réduit ou passages supérieurs type passerelle, pour les continuités piétonnes et/ou cyclistes sur le réseau des routes départementales, vont dans ce sens. L'objectif est d'éviter hors agglomération une multiplicité de traversées sécurisées à niveau, avec nécessairement des limitations de vitesse et donc de laisser prioritairement des routes à 80 km/h.

Depuis 2010, le conseil départemental a développé **une stratégie visant à s'occuper davantage et prioritairement des routes hors agglomération**. Il n'est pas indispensable d'avoir des continuités routières départementales qui traversent les centres-bourgs ou centres-villes, d'autant que **la compétence en agglomération de l'ensemble des aménagements urbains (cyclables, piétons bus et cars...) est du ressort de la police du Maire**. L'objectif est de transférer ces routes en agglomération lorsque cela est pertinent.





## DES OBJECTIFS



- ➔ **Proposer des solutions de mobilité adaptées à chaque Morbihannais et aux visiteurs**
- ➔ **Accompagner les dynamiques territoriales en Morbihan** (aménagement du territoire, attractivités, bassins de vie)
- ➔ **Répondre aux enjeux de société**

01



**FAIRE ÉVOLUER LA  
CONDUITE DES  
PROJETS  
DÉPARTEMENTAUX ET  
LEUR ÉVALUATION**

04



**OPTIMISER LA  
PERFORMANCE DES  
AXES INTER-VILLES**

07



**FINALISER LA  
RÉALISATION DE  
CONTOURNEMENTS**

02



**FAVORISER LA  
PRATIQUE CYCLABLE  
AU QUOTIDIEN**

05



**ACHEVER  
L'AMÉNAGEMENT ET  
LA SÉCURISATION DES  
GRANDS ITINÉRAIRES**

08



**RENDRE POSSIBLE UN  
RER SUD-BRETAGNE**

03



**POURSUIVRE ET  
CONFORTER LA  
GESTION DURABLE DU  
PATRIMOINE ROUTIER**

06



**AMÉLIORER LA  
FLUIDITÉ AUX NŒUDS  
ROUTIERS  
STRUCTURANTS**

09



**ACCOMPAGNER LES  
TERRITOIRES DANS  
LEURS PROJETS DE  
MOBILITÉ**

**DES ENGAGEMENTS**



## **Engagement 1**

# **Faire évoluer la conduite des projets départementaux et leur évaluation**

**Un projet d'infrastructure de mobilités ne peut s'envisager aujourd'hui que si un consensus large et partagé** sur les enjeux et les objectifs préalablement validés avec les acteurs locaux est établi. Le projet doit être une réponse aux besoins des territoires concernés. Dans cette perspective, le département élargira davantage encore la concertation avec les collectivités locales, les associations d'usagers et les associations de défense de l'environnement : **chaque année le département rencontrera les intercommunalités** pour échanger sur le sujet des mobilités.

Les parties prenantes seront associées en concertation au moment de l'établissement du pré-programme, avant que le parti d'aménagement (solution technique) soit retenu. Le **pré-programme** sera réfléchi sur un territoire pouvant couvrir plusieurs EPCI et autorités organisatrices de mobilités.

L'élaboration des différents scénarios sera guidée par la contribution à la décarbonation des mobilités et le souci des enjeux environnementaux. Pour ses grands projets d'itinéraires (axe Triskell, axe Lorient à Plouay...), le département systématisera la réalisation **d'études pré-opérationnelles** qui auront pour objectif de définir et justifier le parti d'aménagement en l'appréhendant à l'échelle d'un axe de déplacement dans sa globalité.

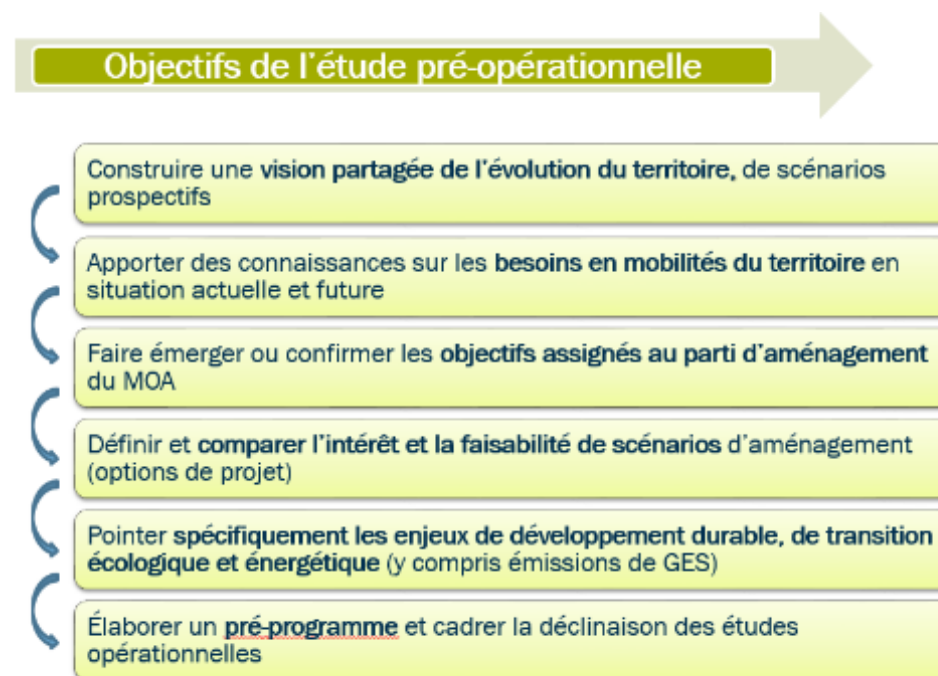


Figure 2 : Objectifs de l'étude pré-opérationnelle

Pour accompagner l'évolution des exigences sur la conduite des projets d'infrastructures, le département fait évoluer ses **moyens** tant sur les effectifs que sur les métiers à mobiliser : écologue, juriste de l'environnement...

Au-delà de ses moyens propres, le département poursuivra une **démarche partenariale et volontariste** avec les acteurs locaux de l'environnement. Cette démarche pourra aboutir au renforcement des actions d'amélioration continue réalisées dans le cadre de l'entretien de notre patrimoine.

Le département va aussi retrouver une politique de **communication** volontaire et plus nourrie. Il s'agit de dire ce qu'il fait et pourquoi, pour ne pas laisser s'installer les doutes ou interprétations erronées et retrouver davantage de confiance. En parallèle, cela permettra de valoriser les actions du département, mieux faire comprendre les limites à ses compétences, faciliter les remontées des besoins exprimés sur l'exploitation ou sur les investissements. Enfin, cela permettra de faire ressortir le rôle de conciliateur des enjeux du territoire, parfois contradictoires. **Cette approche méthodologique permettra de bien intégrer le projet d'infrastructure dans un projet d'aménagement du territoire concerté, porté et répondant aux besoins de mobilités à diverses échelles.**

Au-delà de la manière de conduire les projets, le département souhaite faire évoluer leur **évaluation** pour répondre à des contextes toujours plus exigeants, tant du fait des politiques transversales nationales (Stratégie Nationale Bas Carbone, Stratégie Nationale Biodiversité) que des documents de planification territoriale qui les déclinent (SRADDET, SCOT/PLUi). Le renforcement de la démarche de conduite des projets facilitera cette évolution en donnant plus de visibilité aux réflexions amont qui permettent les **évitements** (au sens de la démarche « Eviter, Réduire, Compenser ») et la sélection du projet de moindre impact.

L'évolution des pratiques **d'évaluation environnementale** (approche écosystémique, vision dynamique des habitats, travail des continuités écologiques à diverses échelles,) contribueront également à l'amélioration plus globale de l'évaluation des projets. Pour ce qui est des hypothèses de **trafic par mode** (voitures, poids lourds, cycles, piétons, transports collectifs), la pratique évolue aussi en intégrant des projections issues de la Stratégie nationale bas carbone, ce qui demande au moins pour les axes principaux des études spécifiques, voire des modélisations.



**Etre sobre foncièrement et réaliser des projets limitant les émissions de carbone sont deux objectifs qui vont guider l'action du département :**

- **L'évaluation des gaz à effet de serre de chaque projet est un indicateur recherché.** Le département a engagé une première démarche en ce sens sur un projet (avec l'appui du CEREMA – Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement) en s'appuyant sur les premiers éléments de méthodologie découlant de la Stratégie Nationale Bas Carbone. Il va la généraliser pour les projets d'envergure, qui conduisent à l'établissement de modélisation des trafics tous modes (voitures, poids lourds, piétons, cycles, transports collectifs). Pour les autres projets, une méthodologie intermédiaire permettra d'apprécier la contribution du projet sur ce thème ;
- Outre la nécessaire limitation des emprises mobilisées par les projets, l'arrêt progressif de **l'artificialisation** à l'horizon 2050 implique que les maîtres d'ouvrages s'organisent pour dégager des marges d'action. Sans attendre, le département souhaite élaborer une **stratégie foncière** sur ce thème. Celle-ci reposera par exemple sur le recensement d'espaces départementaux artificialisés qui pourraient être renaturés en présentant des gains pour la biodiversité ou l'agriculture.



**Cette stratégie foncière sera complétée dans le cadre d'une politique ambitieuse « des espaces naturels sensibles » : acquisition et gestion durable d'espaces boisés et de parcelles pouvant présenter des gains fonctionnels importants par renaturation. Cette stratégie volontariste constitue un engagement départemental innovant,** sans toutefois se substituer à la nécessaire justification de nos projets : poursuivre l'élaboration de projets utiles aux territoires dans le respect des milieux humains, naturels et agricoles.

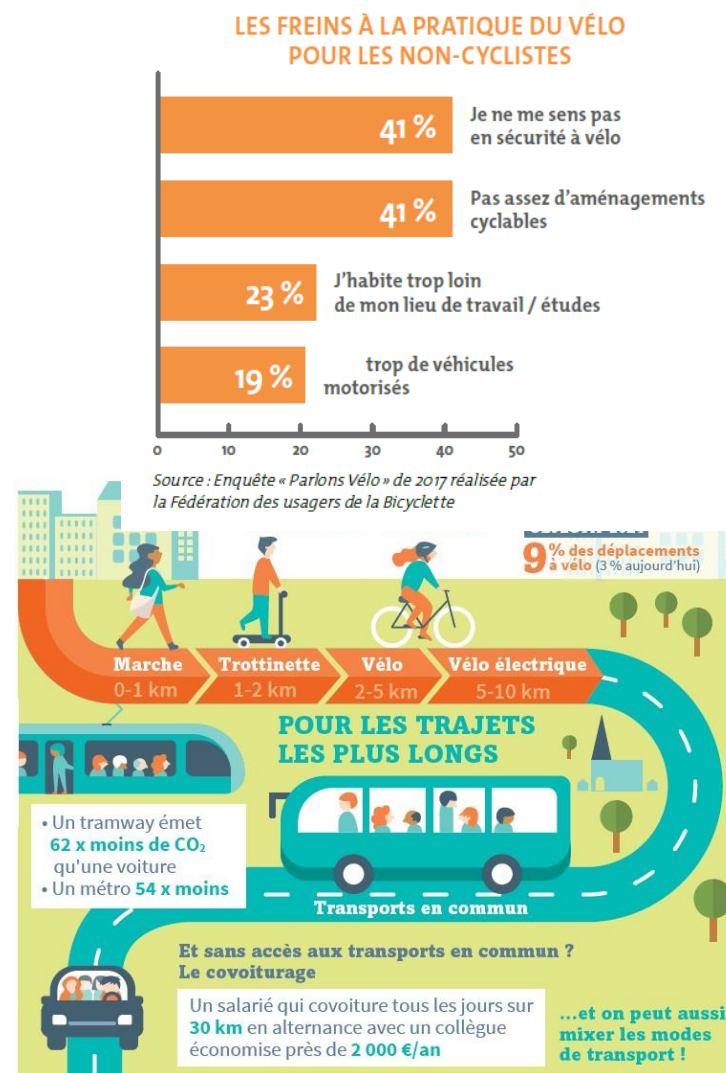


## **Engagement 2**

# **Favoriser la pratique cyclable au quotidien**

## Chiffres clés

- **11 %** c'est la diminution du risque cardiaque lorsque l'on fait régulièrement du vélo. *Source : passeportsanté.net*
- **58 %** des actifs ont recours en à leur voiture pour réaliser des trajets inférieurs à un kilomètre voire même 60 à 75 % à l'utiliser pour des distances de quelques kilomètres (source INSEE – donnée 2015).
- **41 %** des personnes interrogées en 2017 par la Fédération des Usagers de la Bicyclette estiment qu'ils ne sentent pas en sécurité en vélo.
- **90 %** trouvent que les conditions actuelles ne permettent pas aux enfants ou aux personnes âgées de se déplacer en vélo en toute sécurité.
- **15 %** des déplacements en vélo en 2050 (contre 4 % en 2022.) C'est l'objectif en faveur du vélo qui est fixé par la Stratégie Nationale Bas Carbone.
- **5 kilomètres**, c'est la distance que l'on peut facilement parcourir avec un vélo classique. Avec un vélo à assistance électrique, cette distance peut être portée à 10 km.





L'ambition du département est de participer au développement de la pratique cyclable au quotidien. Dans ce cadre, il a engagé, en étroite concertation avec chaque intercommunalité morbihannaise, autorités organisatrices de la mobilité, l'élaboration d'un **schéma cyclable** pour identifier **des liaisons structurantes** qui permettront à chaque Morbihannais et Morbihannaise de se déplacer en vélo pour effectuer leurs plus courts trajets du quotidien.

Ainsi, en lien avec chaque intercommunalité morbihannaise, le département a identifié des liaisons structurantes à fort potentiel de report modal vers le vélo, qu'il réalisera. **Desservir et relier les principaux pôles générateurs de mobilité** (centralités, zones d'activités, établissement scolaires, gares, parking relais...), **favoriser l'intermodalité** sont des objectifs prioritaires pour le Conseil départemental du Morbihan.

A terme, ce sont plus de **62 itinéraires soit 250 km de pistes sécurisées, confortables, de courtes distances** (5 à 6 km maximum), qui permettront à chacun de réaliser ses courts trajets du quotidien (carte 3).

**Les pistes du département** auront les caractéristiques suivantes (selon les disponibilités foncières) :

- La largeur utile (3 m dans le cas d'une piste bidirectionnelle) pourra accueillir un flux pendulaire important et permettra des dépassements sécurisés à différentes vitesses en utilisant différents vélos ;
- Le revêtement sera en enrobé excepté dans les milieux naturels sensibles ou à proximité d'un site paysager remarquable ;
- Les pistes seront séparées du trafic routier.



*Figure 3 : Piste cyclable séparée de la voie circulée - RD 194 - Kervignac.*

Les services techniques départementaux finalisent un guide de recommandations techniques, qui s'appliquera sur les routes hors agglomération, après avoir échangé avec l'ensemble des départements des régions Bretagne et Pays de Loire et en lien avec le CEREMA (centre d'étude et d'expertise sur les risques, l'environnement, les mobilités et l'aménagement)

L'intervention départementale sera enfin conditionnée à l'engagement des communes bénéficiaires de l'infrastructure **d'assurer la continuité de l'aménagement** créé par le département jusqu'au cœur de son agglomération.

Les autres projets des territoires continueront de bénéficier du dispositif départemental « mobilités douces » : les équipements, études et travaux pourront bénéficier d'une aide de 30%.

Le schéma cyclable départemental vise aussi à développer l'**écosystème vélo** : la **sensibilisation des publics**, notamment des collégiens, et l'**aide à la création de maisons locales du vélo** (lieu permanent de rencontres, de conseils, de prévention, de formation sur la pratique du vélo) sont des actions nouvelles et concrètes intégrées dans la nouvelle politique « mobilités » du département.

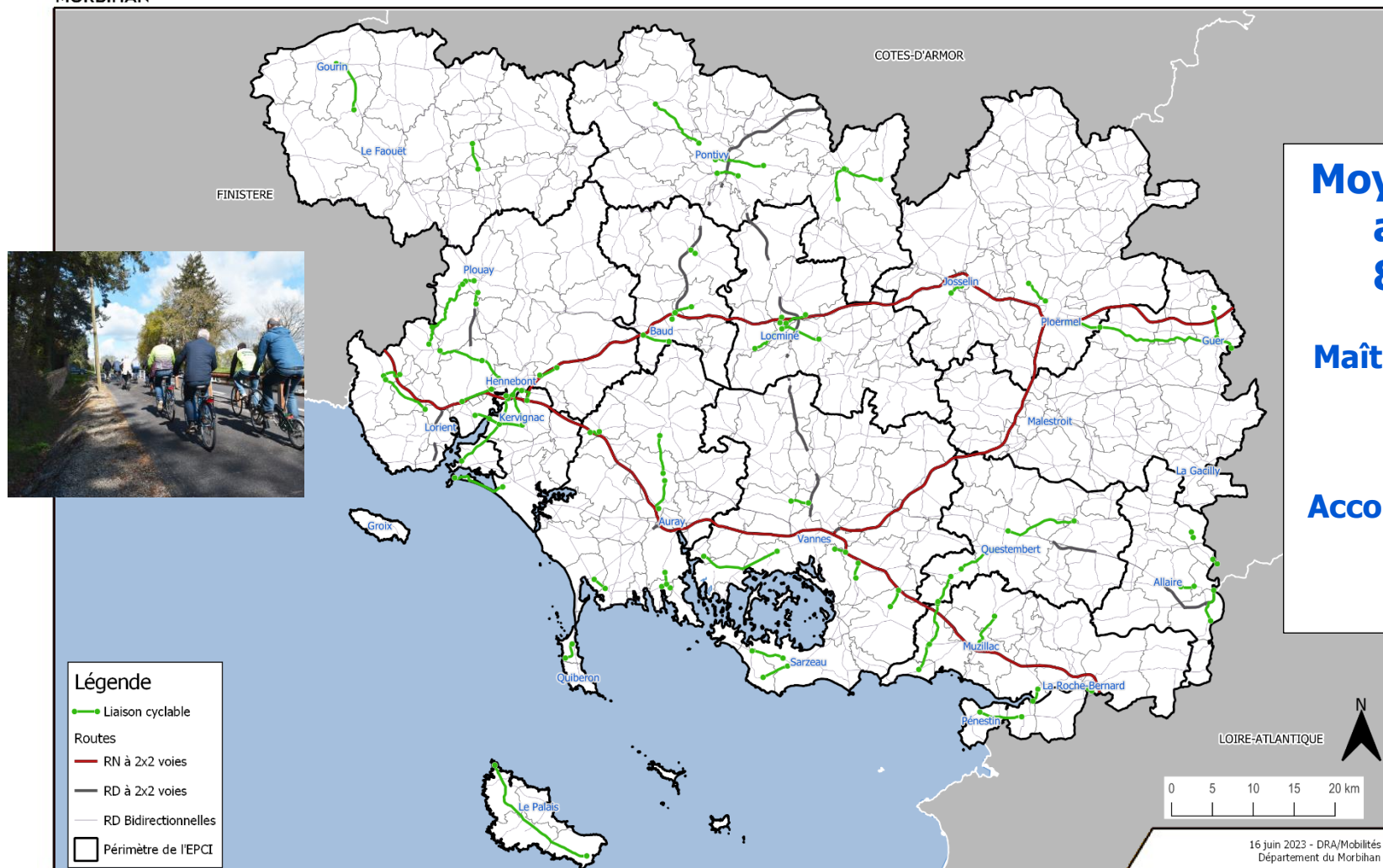
**A travers ce schéma départemental cyclable, ce sont tous les publics** (salariés, étudiants, retraités, parents, touristes...), **tous les usages** (se rendre au collège, prendre son train, aller au sport...) et **tous les territoires** (agglomération, bourgs, petites communes) qui sont visés.

**5 millions d'euros** seront annuellement consacrés à ces réalisations. En complément, l'accompagnement des projets de territoire (dispositif départemental « Mobilités douces ») est maintenu sur une base estimée à 3-4 M€/an.





## Schéma Départemental des Mobilités Liaisons cyclables inscrites au schéma cyclable départemental



Carte 3 : Liaisons cyclables inscrites au schéma cyclable départemental

## Liaisons cyclables inscrites au schéma départemental

### Roi Morvan Communauté

Le Saint ↔ Gourin  
Saint-Caradec-Trégomel ↔ Le Croisty

### Lorient Agglomération

Lorient (keryado) ↔ Guidel (Les 5 chemins)  
Guidel (Les 5 Chemins) ↔ Gestel  
Hennebont (Toul Douar) ↔ Lanester (Lann Sévelin)  
Hennebont (Villeneuve) ↔ Hennebont (Gardeloupe)  
Hennebont ↔ Languidic  
Cléguer (Kerchopine) ↔ Plouay  
Plouay (Rue Acacia) ↔ Plouay (Restavy)  
Pont-Scorff ↔ Plouay  
Hennebont ↔ EPSM (Charcot) - Caudan  
Gâvres ↔ Plouhinec  
Hennebont (Villeneuve) ↔ Kervignac (Kernours) ↔ Lanester  
Port-Louis ↔ Kervignac (Kernours)  
Pont-Scorff (Kersalo) ↔ Hennebont (EPSM Charcot)

### Blavet-BelleVue-Océan Communauté

Kervignac ↔ Hennebont  
Kervignac ↔ Lanester  
Kervignac (ZA Porzo) ↔ Hennebont (Gardeloupe)  
Gâvres ↔ Plouhinec

### Baud Communauté

Baud ↔ Zone de Ty Er Douar  
Guénin ↔ Zone de Ty Er Douar  
Baud ↔ Gare de Baud  
Pluméliau-Bieuzy ↔ ZA Port Arthur - RD 768

### Pontivy Communauté

Cléguérec ↔ Stival (Pontivy)  
Kernivinen ↔ Pontivy  
Noyal-Pontivy ↔ Pontivy  
Bréhan ↔ Rohan  
Rohan ↔ Crédin

### Centre Morbihan Communauté

Locminé ↔ Zone de Keranna (Moréac)  
Locminé ↔ Zone de Kerbéthune ↔ Zone du Barderff (Moréac)  
Plumelin ↔ Locminé  
Locminé ↔ Bignan

### Auray-Quiberon-Terre-Atlantique

Carnac ↔ Plouharnel  
Brec'h ↔ Pluvigner  
Brec'h ↔ Auray  
Crac'h ↔ Lieu-dit "Le chat noir"  
Saint Pierre Quiberon ↔ Itinéraire vélotourisme V45  
Landévant ↔ Aire de covoiturage RN165

### Golfe du Morbihan Vannes Agglomération

Theix-Noyal ↔ Surzur  
Theix-Noyal ↔ Since (La Littorale – V45)  
Plescop ↔ Saint-Avé (Le Poteau)  
Arzon ↔ Sarzeau  
Le Poulfanc ↔ Saint-Léonard (Vannes à Theix-Noyal)  
Le Bono ↔ Baden ↔ Arradon  
Sarzeau ↔ Saint-Gildas de Rhuys

### Belle-Ile-en-Mer Communauté

Pointe des Poulains ↔ Sauzon ↔ Locmaria

### Ploërmel Communauté

Voie verte Ploërmel ↔ Guer  
Josselin ↔ Guégon  
Ploërmel ↔ Taupont

### De l'Oust-à-Brocéliande Communauté

Voie verte Ploërmel ↔ Guer  
Guer ↔ "Bellevue" (camp militaire)

### Questembert Communauté

Questembert ↔ Pluherlin ↔ Rochefort-en-Terre  
Questembert ↔ Berric  
Berric ↔ Lauzach (Sainte-Julitte)

### Redon Agglomération

Allaire ↔ Redon (via Saint-Jean-la-Poterie)  
Rieux ↔ Redon  
Saint-Perreux ↔ Redon  
Saint-Vincent-sur-Oust ↔ Saint-Perreux

### Arc Sud Bretagne

Arzal ↔ Camoël  
Muzillac ↔ Noyal-Muzillac  
La Roche Bernard ↔ Giratoire du Rhodoir  
Ambon ↔ Lauzach  
Damgan ↔ Ambon (réalisée par l'EPCI – simple représentation cartographique – logique d'itinéraire)

### Cap Atlantique

Pénestin ↔ Camoël

## **Engagement 3**

**Poursuivre et conforter  
la gestion durable  
du patrimoine routier**



## Chiffres clés

- **4 089.** C'est le nombre de kilomètres de routes qu'au 1<sup>er</sup> janvier 2023, le département gère et entretient dont 690 de routes prioritaires.
- **20 000 000 m<sup>2</sup>.** C'est la surface que représente ce patrimoine départemental.
- **4 800 €.** C'est le coût de dépenses d'entretien annuel d'un kilomètre de route.
- **1 000.** C'est le nombre d'ouvrage d'art supérieur à 2 mètres, gérés par le département.
- **7 000.** C'est le nombre de ponceaux ou d'aqueducs propriétés du département.



Figure 4 : La viabilité hivernale, une mission du département.



Figure 5 : Le pont de Kerisper reliant les communes de La Trinité-sur-Mer à Saint-Philibert.



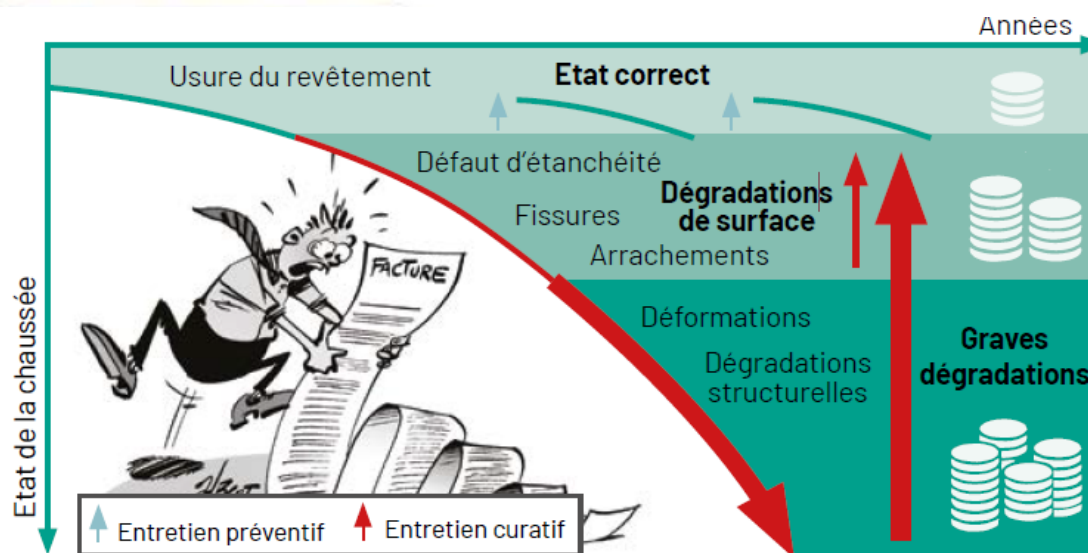
Figure 6 : Garantir une continuité hydraulique et écologique : un objectif départemental.

Pour permettre les liaisons entre les pôles d'activités (centralité urbaine), faciliter la desserte économique et touristique tout en assurant la sécurité des usagers, **le maintien du réseau routier est un enjeu financier et technique majeur** (carte 4).

Veiller à un réseau performant et sécurisé, c'est aussi permettre l'accessibilité aux territoires en complémentarité avec les réseaux nationaux et communaux, disposer d'un maillage structurant de la voirie entre les différentes communes et les pôles d'activités du territoire départemental, faciliter la desserte économique et touristique, et ce, toujours en associant des enjeux de fluidité et de sécurité. Les récents drames, comme l'effondrement du pont de Gênes, rappellent l'obligation de garantir la pérennité du patrimoine routier départemental afin d'assurer au quotidien, la sécurité des usagers.

Les linéaires annuels de renouvellement de couches de roulement réalisés ces cinq dernières années ont été nombreux.

La décentralisation partielle du réseau routier national au début des années 2000 ayant été certainement une chance pour la qualité des routes dans notre pays. Néanmoins, on observe qu'en dépit des moyens très importants qu'y consacrent les départements, les durées de vie des différentes techniques sont surestimés et les coûts unitaires moyens sont possiblement encore sous-estimés.



Source : guide illustré gestion économe et écologique

Le département n'écarte pas, dans la limite de ses capacités budgétaires et en fonction des autres équilibres qu'il doit respecter vis-à-vis de ses autres compétences, de renforcer tout au long de la mandature 2021-2028, les moyens consacrés à l'entretien courant du réseau routier.



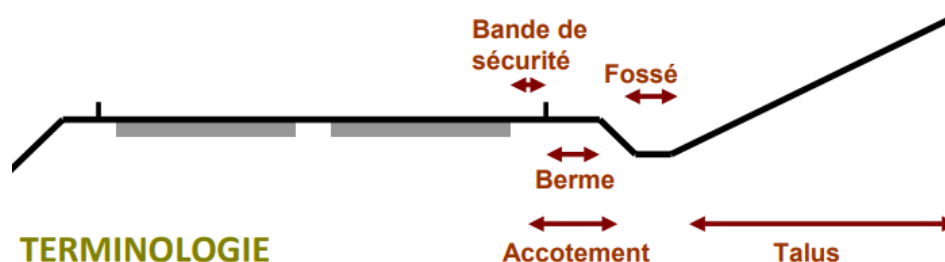
La répartition du budget entre entretien préventif, entretien de sécurité et renforcement permet de stabiliser la qualité du réseau.

La gestion départementale s'inscrit dans **un objectif de développement durable et de préservation de la biodiversité et des paysages**. Renouveler les couches de roulement en utilisant des techniques d'entretien « bas carbone », maintenir certains habitats naturels sont des pratiques déjà mises en œuvre par le département qui seront maintenues.

**A titre d'exemple, le département adopte des méthodes d'entretien respectueuses de l'environnement. Les services départementaux ont banni** l'utilisation de produits phytosanitaires. Les « dépendances vertes » des routes sont entretenues systématiquement. Les accotements sont fauchés tardivement. Pour respecter le cycle de la nature et préserver les espèces animales et végétales se développant et vivant dans ces espaces, le département n'intervient que deux fois dans l'année en dehors des périodes propices (printemps et l'automne) au développement de la biodiversité. La valorisation de cette biomasse (résidus de broyage et de fauchage) est un sujet à l'étude.



Figure 7 : La fauche tardive des bords de route.





**Enfin, les continuités hydrauliques et de renaturation sont dans le cadre de la politique des ouvrages d'art systématiquement étudiées et mises en œuvre (exemple ci-après).**



*Phase 1 : le passage est assemblé.*



*Phase 2 : Une fois assemblé, le passage est recouvert. .*



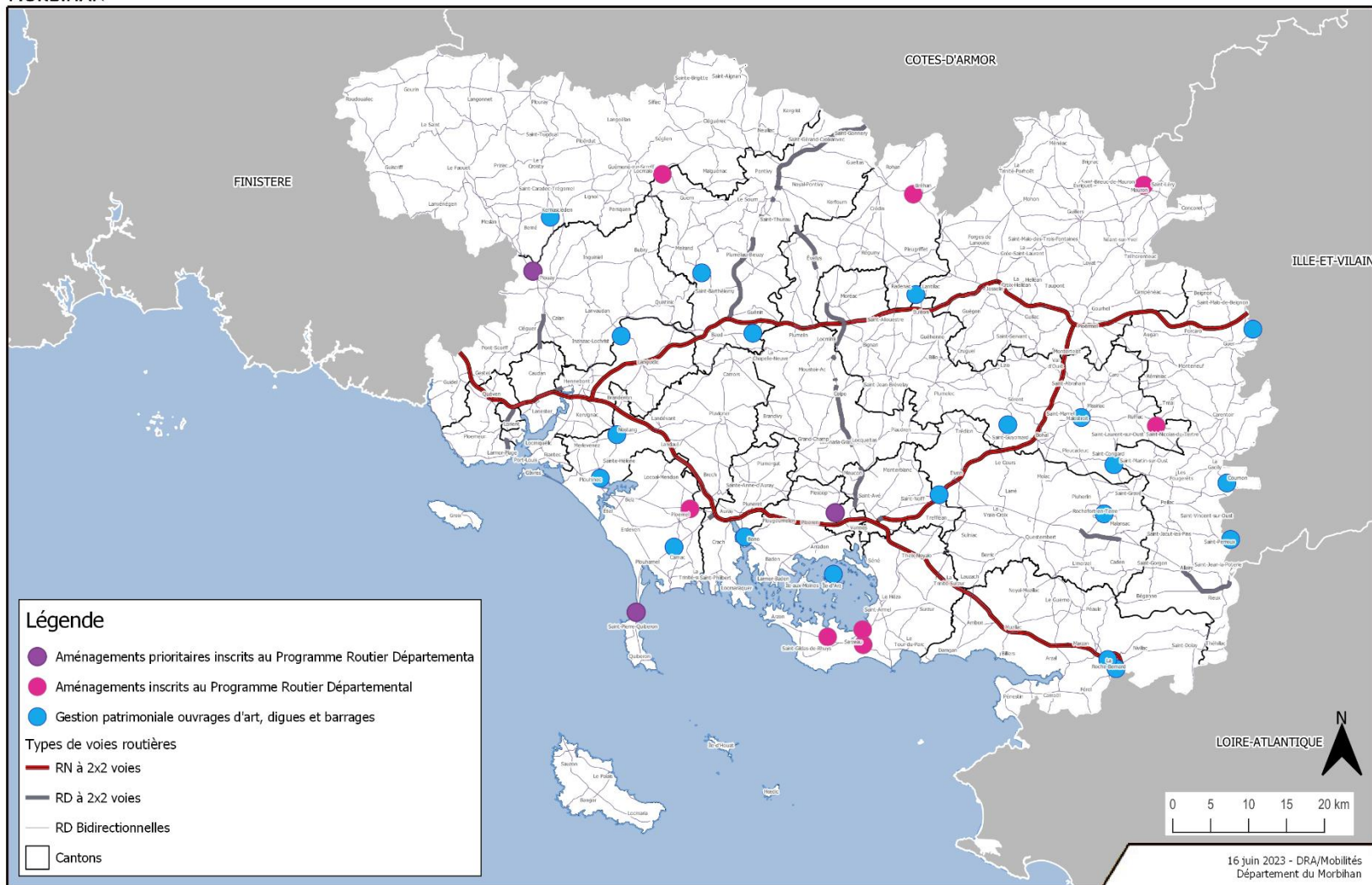
*Phase 3 : Après quelques semaines, le passage est fonctionnel.*



*Phase 4 : Un suivi est organisé pour voir si le passage fonctionne (ici traces de loutre)*



## Schéma Départemental des Mobilités Poursuivre et conforter la gestion durable du patrimoine routier



Carte 4 : Opérations d'aménagements, de sécurisation et d'entretien inscrites au Plan Routier Départemental.

## **Engagement 4**

# **Optimiser la performance des axes inter-villes**

**Le second grand objectif est de conforter les axes inter-agglomérations** pour une meilleure fluidité et rapidité de déplacement entre pôles de vie et d'attractivités centralisées. Pour répondre à cet objectif, le département envisage un retour très raisonné et très limité des vitesses autorisées à 90 km/h (carte 5), en dehors des zones qui présenteraient des risques documentés en terme de sécurité.

Le retour aux 90 km/h est envisagé conformément aux **préconisations de la commission nationale de sécurité routière**.

L'intervention départementale restera ciblée : seuls les réseaux prioritaires et primaires (trafic journalier moyen supérieur à 2 500 véhicules) seraient concernés. Aussi, les réseaux secondaires et tertiaires, qui offrent de moins bonnes conditions de sécurité, ne sont pas étudiés. **Les sections limitées à 70, 50 et 30 km/h sont conservées.**

Une analyse multicritère (accidentalité, volume de trafic, vitesses réellement pratiquées, caractéristiques de la route, dangerosité des intersections...) a permis d'identifier les axes pouvant évoluer.



**Le linéaire qui pourrait bénéficier d'un relèvement à 90 km/h dans le Morbihan correspondrait à un maximum de 346 km, soit moins de 8% du linéaire total du réseau routier départemental (4 100 km).**

**La proposition doit faire l'objet d'un avis du Préfet et de la commission départementale de sécurité routière, avant que le Président du conseil départemental statue définitivement.**





## Schéma Départemental des Mobilités Conforter les axes inter-villes - Routes départementales éligibles à une limitation à 90 km/h



Carte 5 : Routes départementales éligibles à une limitation à 90 km/h.

## **Engagement 5**

# **Achever l'aménagement et la sécurisation des grands itinéraires routiers**

Dans la logique d'aménagement régional voire national de desserte des territoires, le département entend **finaliser, d'ici 2035, l'aménagement et la sécurisation des axes structurants prioritaires suivants (cartes 6 et 7) :**

- **L'axe Triskell** qui regroupe les routes départementales n° 767 (Axe Pontivy - Vannes) et n°768 (Axe Pontivy – Lorient) ;
- **La route départementale n°769 reliant Lorient au Centre Bretagne ;**
- **La sécurisation de la route départementale n°775 reliant Vannes à Redon.**



**Schéma Départemental des Mobilités**  
**Grands itinéraires à aménager et à sécuriser**



*Carte 6 : Les grands itinéraires routiers à aménager, à sécuriser.*



## Schéma Départemental des Mobilités Grands itinéraires : détail des sections à aménager, à sécuriser



Carte 7 : sections à aménager, à sécuriser



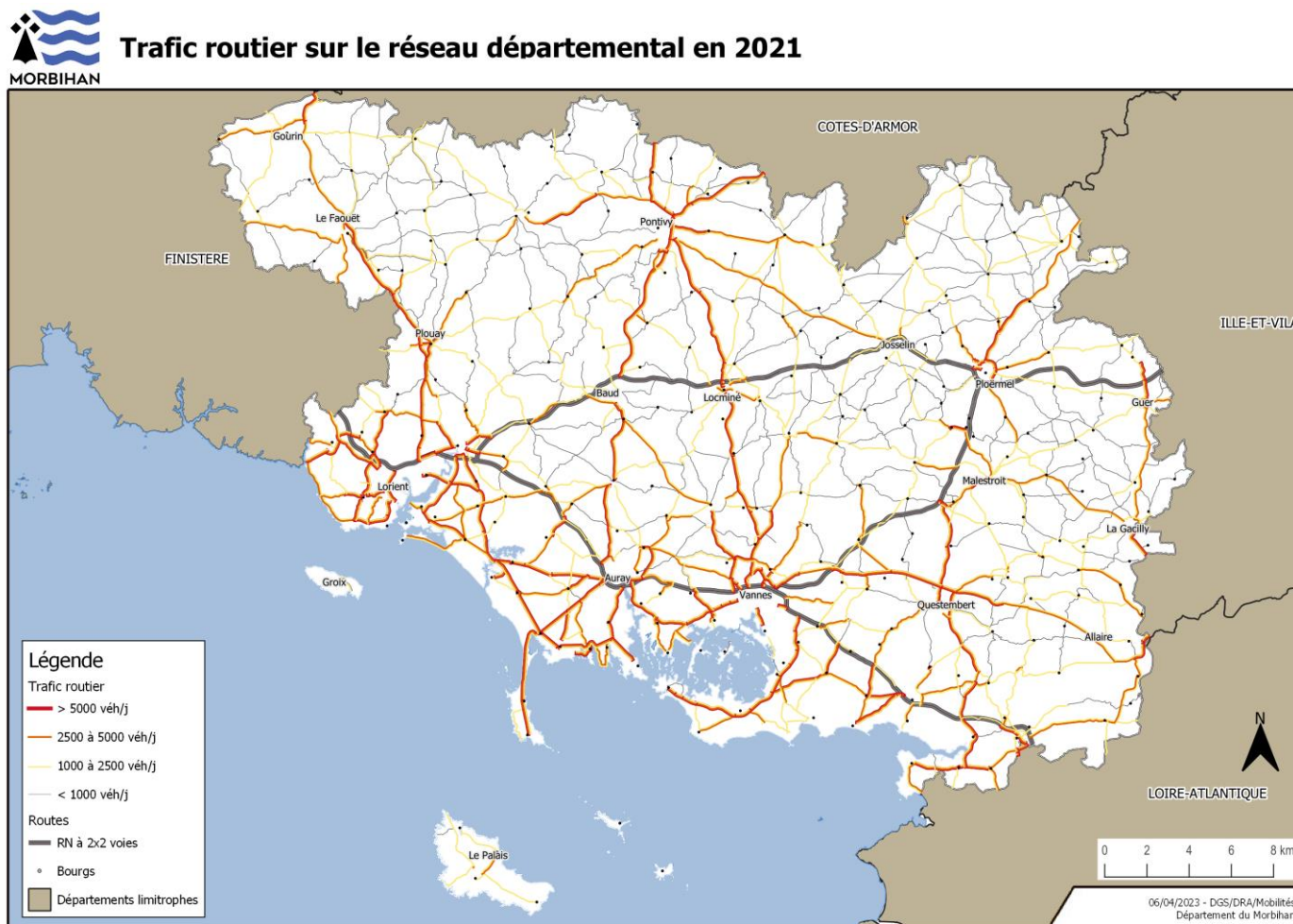
## **Engagement 6**

**Améliorer la fluidité  
aux nœuds routiers structurants**

**L'amélioration de la fluidité aux principaux nœuds routiers est un enjeu** sur le territoire morbihannais et principalement sur le littoral. Ils ont et auront un effet essentiel sur l'avenir des capacités et congestions (cartes ci-dessous) et donc sur le développement d'alternatives à la voiture individuelle en permettant le développement des transports collectifs performant.

A titre d'exemple, le secteur de Lorient est fortement impacté par la capacité de la RN165. Dans la continuité des échanges avec les intercommunalités, le département va s'engager dans le financement conjoint **d'une étude de trafic** à l'échelle du périmètre de l'aire d'agglomération lorientaise.

L'objectif est de partir d'abord et avant tout des **besoins de chacune des entités** : desserte des zones d'activités pour Lorient Agglomération, problème de la traversée de la route nationale pour la commune d'Hennebont, efficacité des transports en commun, résorption des ruptures d'itinéraires cyclables...



Carte 8 : trafic routier sur le réseau routier départemental en 2021

Egalement, le département soutient la transformation de **l'échangeur du Liziec**, qui constitue un point dur du réseau routier national dans le Morbihan, car situé à l'intersection entre les itinéraires Nantes-Brest et Vannes-Rennes.

Un projet de restructuration est engagé. Porté par l'Etat, le département, l'agglomération et les communes concernées, avec le soutien éventuel de la Région, il vise à étudier l'intégration de toutes les formes de mobilités pour faciliter les déplacements du quotidien.

**Le département apportera un soutien financier très significatif** ; il serait prêt à assurer une maîtrise d'ouvrage déléguée au besoin.



*Figure 8 : La restructuration de l'échangeur du Liziec : un projet aidé par le département.*



## Schéma Départemental des Mobilités Améliorer la fluidité aux nœuds routiers structurants



Carte 9 : Les principaux nœuds routiers structurants.

## **Engagement 7**

# **Finaliser la réalisation de contournements**



## Les flux de transit saturent certains centres-villes : les déplacer sur une infrastructure, c'est :

- Améliorer la sécurité routière et le cadre de vie des habitants,
- Rendre les centres-bourgs plus attractifs en vue de les densifier,
- Permettre le déploiement d'offres de transport en commun.

**C'est aussi une opportunité pour repenser l'espace public et son partage.** La réalisation d'un contournement ne doit pas pour autant faciliter l'usage de la voiture dans l'espace libéré du transit. Il convient de trouver un équilibre dans l'utilisation des espaces en priorisant les usages : priorités aux mobilités actives au cœur des agglomérations, cohabitation et mixité des usages en périphérie.

En conséquence et dans le cadre de la réalisation de contournements qu'il réalisera, **le département conditionnera son intervention à l'étude et à la réalisation** par les communes bénéficiaires de l'infrastructure, **d'aménagements sécurisés pour les cycles et les piétons** dans l'espace public qui sera libéré des flux motorisés.



*Figure 9 : Le contournement de Locminé, une opportunité de développer les mobilités douces au cœur du centre-ville et de sa périphérie.*

**La réalisation des contournements de Grand-Champ, de Le Fauët et de Noyal-Pontivy sont des engagements du département.**



## Schéma Départemental des Mobilités Finaliser la réalisation de contournements



Carte 10 : Les 3 projets de contournement portés par le département.

## **Engagement 8**

**Rendre possible  
un « RER Sud-Bretagne »**



Avec les perspectives d'augmentation de population, le département du Morbihan confirme son engagement en faveur du ferroviaire au quotidien.

Il entend participer activement à **rendre possible la création d'un « RER métropolitain Sud Bretagne »** desservant les villes de Vannes, Auray et Lorient, et susceptible de s'étendre jusqu'à Redon et Quimperlé (carte ci-contre).

Ce RER constituerait une alternative à l'utilisation de la voiture (axe RN 165).



## Schéma Départemental des Mobilités

Participer activement aux grands projets du territoire : développer un RER métropolitain



Enfin, le département continuer de contribuer au financement des **grands projets de liaisons ferroviaires** (Ligne à Grande Vitesse Bretagne) d'intérêt régional et national, profitant directement au Morbihan.

## **Engagement 9**

# **Accompagner les territoires dans leurs projets de mobilité**

## Chiffres clés

- **1,43** C'est le taux d'occupation moyen des véhicules en France en 2019 ;
- **91.** C'est le nombre d'aires de covoiturage recensées dans le département.
- **26 min.** C'est le temps de déplacement moyen en covoiturage observé en février 2023.
- **79 %** des trajets réalisés en covoiturage, en février 2023, se sont fait au sein du département.

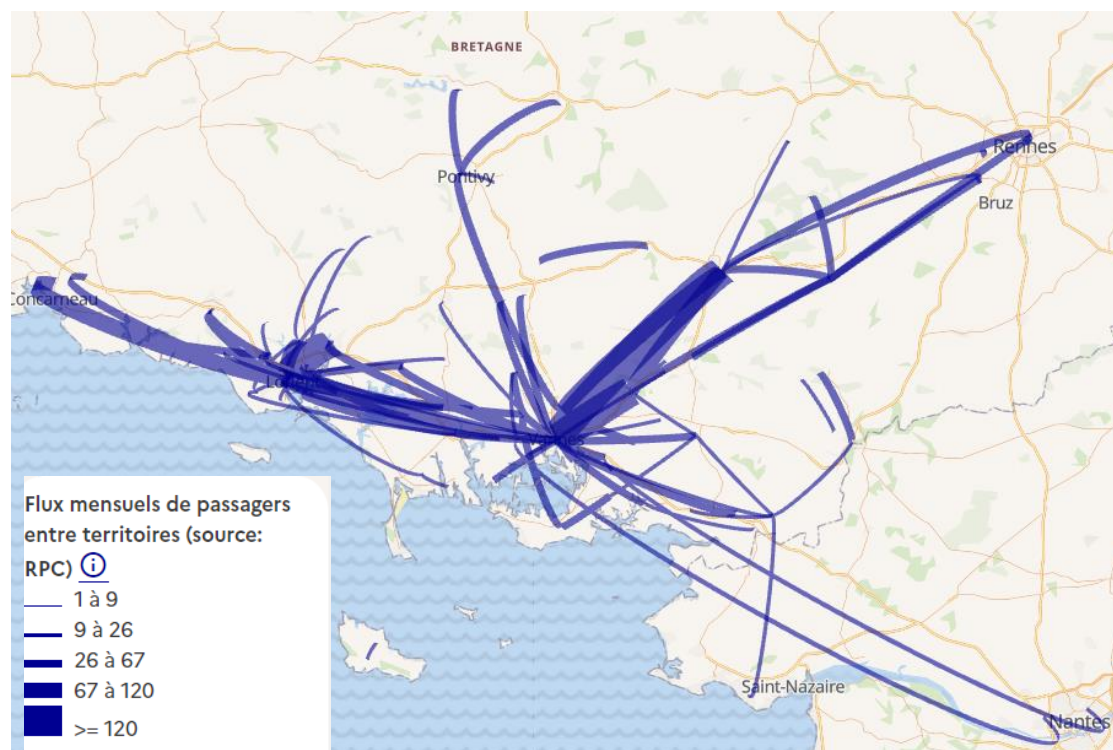


Figure 10 : Flux mensuels et répartition des trajets selon la distance. Source : <https://observatoire.covoiturage.beta.gouv.fr>

**Lutter contre l'autosolisme et favoriser l'intermodalité** est un aussi un objectif départemental. Dans le cadre de la création de nouvelles infrastructures routières majeures (axe Triskell notamment), le département pourra, si le besoin est avéré, contribuer à la création de pôles d'échange multimodal locaux, appelés « **relais de mobilités**. »

Proches d'un flux de mobilité important, ces **relais de mobilités** :

- Réuniraient **plusieurs modes de mobilité** (transport en commun, vélos, arrêts de lignes de covoiturage, covoiturage...);
- Offriraient des **équipements** (stationnements dédiés au covoiturage, stationnements cyclables sécurisés, abris de cars, stations de gonflage et de réparation pour les cycles...)
- Proposeraient des **services** (location-vente de véhicules ou de vélos à assistance électrique, bornes de recharge électrique...).



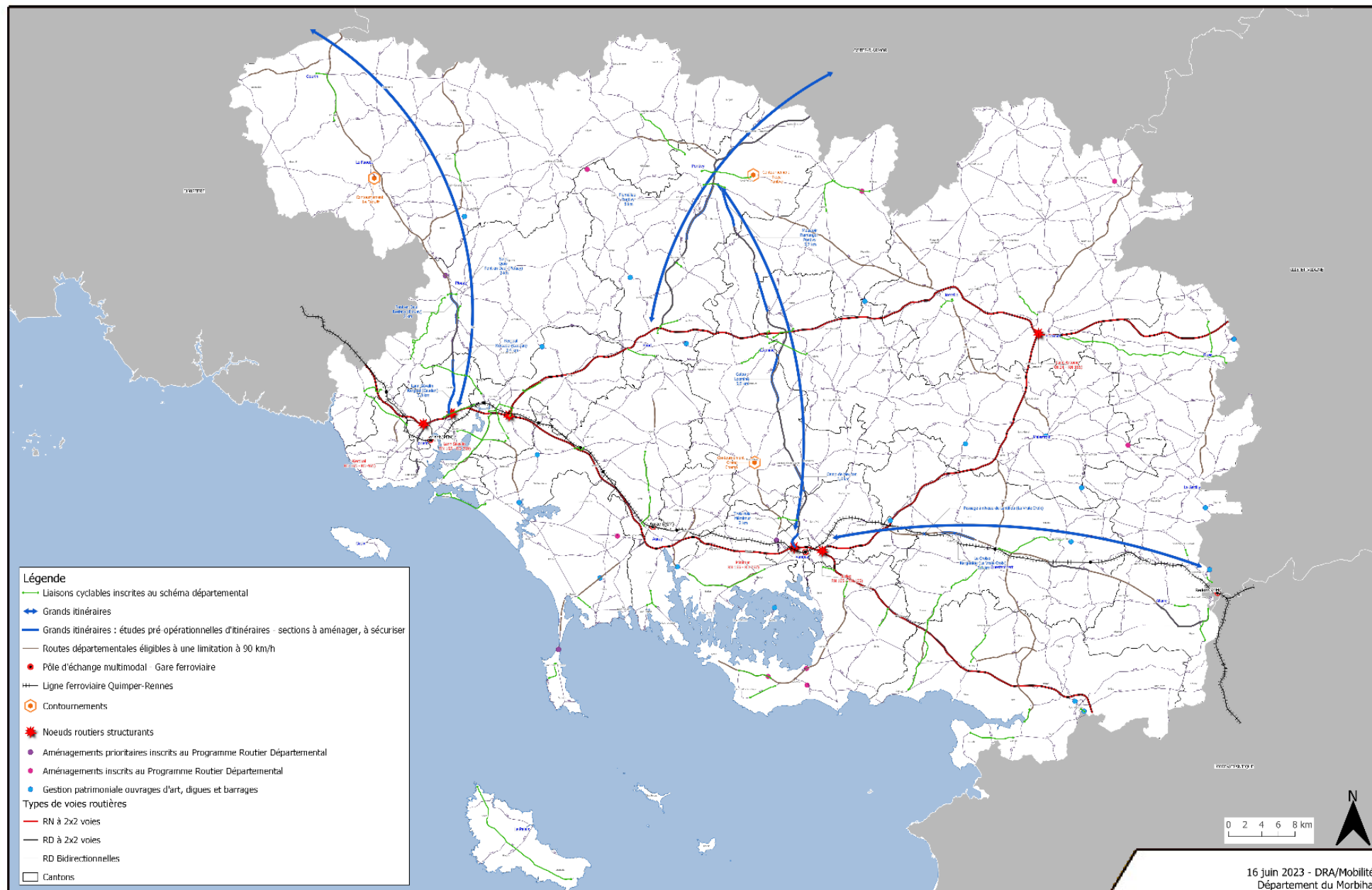
*Figure 11 : Aire intermodale du Val Coric à Guer*

Continuer, via les dispositifs départementaux (Mobilités douces, Programme de solidarité territoriale...) d'accompagner les territoires dans l'évolution d'aires de covoiturages vers des relais de mobilités constituera aussi une action départementale ciblée. A travers cet engagement, c'est bien une **vision plurielle des mobilités**, adaptée aux besoins des territoires et des citoyens, qui sera proposée par le département.

**Enfin, avec son réseau de 4 100 km de voiries départementales, le département a la possibilité de participer au développement des énergies en faveur de déplacements décarbonés.** Accompagner le long des axes routiers départementaux majeurs le déploiement de systèmes dédiés est un enjeu. Une étude des besoins à l'échelle du département sera menée avec Morbihan Energies.

**En résumé**

# **Le schéma départemental des mobilités**





## Chiffres clés

- Création de **250 km de pistes cyclables sécurisées et confortables.**
- **8 millions d'euros** : c'est le budget annuel consacré à la création d'infrastructures cyclables (5 M€/an sous maîtrise d'ouvrage et 3 M€/an pour l'accompagnement des projets des territoires).
- **Environ 40-45 millions d'euros** par an: c'est le budget consacré à l'aménagement, la sécurité et à l'entretien des routes départementales.
- Un **accompagnement financier aux alternatives à la voiture conséquent** (Pôles d'échange multimodaux, Ligne Grande Vitesse, proposition pour un RER Bretagne Sud...) **d'environ 1 M€/an.**
- Un budget d'environ 2 à 3 M€/an pour **la gestion patrimoniale des ouvrages d'art, digues et barrages.**

*Source : services techniques départementaux Morbihan*

# Politique territoriale et plurielle des mobilités



Soutien  
au territoire

Evaluation  
des projets

Sobriété

Innovation  
technique

Energie

Entretien  
durable

Gestion  
du patrimoine  
routier

Intermodalités Pistes cyclables Aménagement du territoire

Parce que le monde bouge,  
bougeons autrement !



Hôtel du département  
2 rue de Saint-Tropez  
56000 VANNES  
Tél. 02 97 54 80 00

[morbihan.fr](http://morbihan.fr)     