

Enquête
publique
unique

relative aux projets

d'élaboration du SCHEMA DE COHERENCE
TERRITORIALE

et

de révision du PLAN DE DEPLACEMENTS
URBAINS

de GOLFE DU MORBIHAN – VANNES
AGGLOMERATION (Morbihan)

Rapport de la commission
d'enquête

Michèle EVARD-THOMAS

Michelle LE DU

Jacqueline VEILLEROT

Table des matières

RAPPORT.....	4
1 PRÉAMBULE.....	4
2 PROJET DE SCOT	5
2.1 DIAGNOSTIC.....	5
2.1.1 <i>Un cadre d'exception composé de trois ambiances</i>	5
2.1.2 <i>Population, économie, mobilité.....</i>	5
2.1.3 <i>Territoire.....</i>	6
2.1.4 <i>Saisonnalité.....</i>	6
2.1.5 <i>Perspectives.....</i>	6
2.2 ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT - ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE	7
2.2.1 <i>Justification du projet.....</i>	7
2.2.2 <i>Analyse des incidences du projet sur l'environnement.....</i>	7
2.2.3 <i>Analyse des sites susceptibles d'être impactés</i>	8
2.2.4 <i>Analyse des incidences au titre de Natura 2000</i>	8
2.2.5 <i>Articulation avec les documents supérieurs</i>	8
2.2.6 <i>Indicateurs de suivi.....</i>	9
2.3 PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (PADD).....	9
2.4 DOCUMENT D'ORIENTATIONS ET D'OBJECTIFS (DOO).....	10
2.4.1 <i>AXE 1 : Organisation du développement pour une gestion économe et équilibrée du territoire</i>	11
2.4.2 <i>AXE 2 : Maintenir et développer les conditions de l'attractivité du territoire</i>	17
2.5 DOCUMENT D'AMÉNAGEMENT ARTISANAL ET COMMERCIAL (DAAC)	21
2.5.1 <i>Armature commerciale.....</i>	22
2.5.2 <i>Les sites de centralités.....</i>	22
2.5.3 <i>Les sites d'implantations périphériques</i>	23
3 PROJET DE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU).....	23
3.1 PRÉAMBULE.....	23
3.2 ÉVALUATION DU PDU ET DU PGD	24
3.3 LA STRATÉGIE DU PDU 2020-2030	24
3.4 LE PLAN D' ACTIONS DU PDU 2020-2029	25
3.5 L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE	25
3.5.1 <i>État initial de l'environnement.....</i>	25
3.5.2 <i>Justification des choix et analyse du scénario retenu.....</i>	26
3.5.3 <i>Analyse des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.....</i>	26
3.5.4 <i>Analyse des secteurs susceptibles d'être impactés</i>	26
3.5.5 <i>Analyse des incidences au titre de Natura 2000</i>	27
3.5.6 <i>Modalités de suivi.....</i>	27
4 AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES.....	27
4.1 SCOT	27
4.2 PDU	29
5 AVIS DE LA MISSION RÉGIONALE D'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE (MRAE)	31
6 AVIS DE LA CDPENAF.....	33
7 AVIS DES CONSEILS MUNICIPAUX	33
7.1 SCOT	33
7.2 PDU	35
8 AVIS DES COMMUNES ET COMMUNAUTÉS DE COMMUNES EXTÉRIEURES	36

8.1	SCoT	36
8.2	PDU	36
9	BILAN DE LA CONCERTATION	36
10	ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE	37
10.1	DÉSIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE	37
10.2	MODALITÉS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE	37
10.3	PUBLICITÉ DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	39
10.4	ENTRETIENS PRÉALABLES ET VISITES DU SITE	39
10.5	CLÔTURE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE	39
11	OBSERVATIONS FORMULÉES PAR LE PUBLIC.....	40
12	PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE ET MÉMOIRE EN RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	40
13	PIÈCES JOINTES ET DOCUMENTS ANNEXES	40
	GLOSSAIRE	41

RAPPORT

1 PRÉAMBULE

Golfe du Morbihan -Vannes Agglomération (GMVA) est un territoire identitaire et attractif, patrimonial et touristique de plus de 800 km². C'est un bassin de vie qui regroupe près de 166 000 habitants sur 34 communes dont environ 102 00 à Vannes et ses 7 communes en première couronne.



Suite à la fusion des 3 EPCI de Vannes Agglo et des Communautés de Communes de la presqu'île de Rhuys et du Loc'h, le périmètre territorial de l'agglomération a évolué et l'élaboration d'un nouveau Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) s'avère nécessaire.

Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération (GMVA) a choisi d'initier simultanément le Programme Local de l'Habitat (PLH) et le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) et de lancer la révision de son Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Le projet du territoire repose sur 3 grands principes : sobriété, développement local et résilience du territoire.

2 PROJET DE SCOT

2.1 DIAGNOSTIC

Le territoire du SCOT s'étend sur les 34 communes de la Communauté d'Agglomération Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération (GMVA) créée le 1er janvier 2017 par la fusion de Vannes Agglo Loc'h Communauté et la Communauté de Communes de la Presqu'Île de Rhuys (la moitié des communes est concernée par la loi Littoral).

Les communes sont : Arradon, Arzon, Baden, Le Bono, Brandivy, Colpo, Elven, Grand-Champ, Île-aux-Moines, Île d'Arz, La Trinité-Surzur, Larmor-Baden, Le Hézo, Le Tour-du-Parc, Locmaria-Grand-Champ, Locqueltas, Meucon, Monterblanc, Plaudren, Plescop, Ploeren, Plougoumelen, Saint-Armel, Saint-Avé, Saint-Gildas-de-Rhuys, Saint-Nolff, Sarzeau, Séné, Sulniac, Surzur, Theix-Noyal, Trédion, Treffléan et Vannes.

2.1.1 Un cadre d'exception composé de trois ambiances

Le territoire du SCOT se compose de 3 grands ensembles paysagers. Les Landes de Lanvaux au Nord sont marquées par le relief, un paysage vert et boisé entretenu par les pratiques agricoles (élevage essentiellement) et ponctué de petits bourgs dispersés sur le territoire. Les plaines littorales urbanisées autour de Vannes, de Auray à Muzillac, sont traversées par les principales infrastructures RN 165 et voie ferrée. Vannes, ville d'art et d'histoire, constitue un cœur d'agglomération dynamique. Le paysage s'enrichit de marqueurs de l'identité maritime au sud et d'une ambiance bocagère où l'agriculture reste dominante. Le Golfe du Morbihan au Sud offre différentes ambiances littorales à la végétation d'influence maritime. Le littoral est très urbanisé et marqué par le tourisme.

Le patrimoine culturel est très riche : mégalithes, chapelles, manoirs, châteaux, moulins...

2.1.2 Population, économie, mobilité

La population est concentrée autour de Vannes et au sud du territoire. La croissance portée par l'arrivée de nouveaux habitants est toujours dynamique mais se ralentit. Les dynamiques sont différentes selon les communes.

Les ménages sont de plus en plus petits. Le territoire vieillit avec des retraités sur-représentés autour du Golfe. Les revenus, plutôt élevés, témoignent d'un effet littoral. La géographie socio-professionnelle est calquée sur les prix fonciers.

Le territoire est économiquement dense et dynamique. Des créations d'emplois sont nombreuses sur la longue durée mais les conditions d'accueil freinent la dynamique de développement et augmentent les flux de déplacement. L'économie, à forte prédominance présentielle et très tertiaisée, compte beaucoup d'établissements sans salarié. Le commerce est le premier employeur du territoire. Les activités agricoles sont surtout tournées vers l'élevage. Les activités sylvicoles sont assez contraintes avec une forêt majoritairement privée et morcelée. Le territoire est économiquement sectorisé : le Golfe et les îles dépendent de la fréquentation touristique avec de nombreuses résidences secondaires, le secteur urbain regroupe les principaux pôles d'emplois et zones d'activité économique productives, le secteur intermédiaire entre la zone urbaine et le golfe a un rôle périurbain et touristique. Le secteur rural est le seul secteur ayant encore réellement un rôle agricole significatif.

Les déplacements motorisés sont prédominants mais une tendance au développement des mobilités alternatives semble apparaître. Un projet de pôle d'échanges multimodal, initié en 2013, devrait être mis en œuvre avant 2030.

2.1.3 Territoire

65 % des habitants à l'année vivent dans les centralités principales (bourg/ ville). Si deux tiers des habitants résident dans la centralité principale de la commune et 11 % dans une autre enveloppe urbaine, un quart des habitants résident hors enveloppes urbaines.

Vannes est une centralité principale très structurée et attractive. La zone commerciale Ouest présente une forte densité et une taille importante. Comme la zone à l'Est, elle a besoin d'être réorganisée. Des communes sont fortement influencées par le poids touristique et, en particulier, par celui des résidences secondaires. Sur les autres communes les services de proximité sont à maintenir voire à renforcer.

Sur tout le territoire la densification est une réalité. Elle est portée par la pression foncière, la disponibilité du foncier, les choix urbanistiques et politiques locaux.

L'eau et le végétal sont omniprésents sur les villes du territoire : élément de bocage préservé, aménagement des fossés et des trottoirs, nombreuses liaisons douces, espaces agricoles au sein des bourgs, traitement paysager d'entrée de ville, valorisation des grandes coulées vertes.

Le niveau d'équipement et services est supérieur à celui du Morbihan avec une concentration à Vannes. Les principaux équipements structurants sont situés dans les principales polarités. Les communes touristiques sont souvent très équipées. L'accès aux services publics de base est inégal.

2.1.4 Saisonnalité

Le territoire vit au rythme du tourisme. Le Sud du territoire bénéficie du rayonnement du Golfe du Morbihan. L'offre est complétée par le tourisme urbain à Vannes et le tourisme vert dans les Landes de Lanvaux. Les importantes capacités d'accueil reposent avant tout sur un important parc de résidences secondaires dont l'occupation est complexe à appréhender entre occupation le week-end, les vacances scolaires, la mise à disposition à la nuitée...

L'incidence directe du tourisme est essentiellement la difficulté de logement des actifs en secteurs littoraux.

2.1.5 Perspectives

L'attractivité a façonné le territoire. L'agglomération a observé une croissance à tous les niveaux : emploi, équipements et services. Ces éléments constituent des atouts indispensables à la poursuite de l'attractivité globale à différentes échelles.

L'attractivité devrait s'accroître en raison du contexte climatique et du vieillissement de la population.

Toutefois, le coût du foncier engendre des déséquilibres humains. La présence du marché de la résidence secondaire accentue la pression sur le parc immobilier. Les résidences secondaires participent au dynamisme économique du territoire mais entraînent des difficultés en matière de pérennisation des équipements et services à l'année.

Le territoire importe 95 % de l'énergie qu'il consomme. La dépendance associée à la fluctuation du prix de l'énergie, les incidences écologiques ne sont pas neutres tout comme les risques de rupture de réseaux.

La consommation foncière représente aujourd'hui environ 90 hectares par an depuis 10 ans. Ce développement engendre une pression sur les milieux naturels récepteurs qui arrivent à saturation.

La diffusion de l'urbanisation et la dynamique démographique ont augmenté le volume des déplacements sur le territoire.

2.2 ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT - ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

2.2.1 Justification du projet

L'état initial de l'environnement (EIE) a permis d'identifier 29 principaux enjeux de GMVA en matière d'environnement pouvant concerner le SCoT. Ces enjeux ont ensuite été affinés par les élus dans le cadre d'un atelier de co-construction. Cette double approche a conduit la communauté à en retenir 10. Ces derniers, classés selon leur niveau d'importance, figurent ci-après :

Biodiversité	<ul style="list-style-type: none"> * Préserver la biodiversité et les milieux naturels (notamment milieux boisés et bocagers et ZH) ; * Préserver les continuités écologiques identifiées dans la TVB
Consommation d'espace	<ul style="list-style-type: none"> * Considérer l'espace comme une ressource à préserver (limiter l'urbanisation diffuse et préserver les coupures d'urbanisation) ; * Conserver et préserver les espaces agricoles et naturels ; * Anticiper et prendre en compte les effets du changement climatique à venir sur les milieux physiques (érosion trait côte, submersion, etc.)
Risques	<ul style="list-style-type: none"> * Intégrer les risques littoraux dans l'aménagement du territoire pour réduire l'exposition des biens et populations ; * Réduire la vulnérabilité des zones inondables (aménagements de protection et maintien du rôle des espaces agricoles et naturels) ; * Limiter l'exposition de la population aux risques technologiques
Paysage	<ul style="list-style-type: none"> * Préserver le paysage naturel et les espaces de boisements sur crêtes ; * Protéger et conserver les points de vue ; * Limiter l'étalement urbain pour préserver le paysage littoral et de plaine ; * Préserver et valoriser le patrimoine de GMVA
Pollutions	<ul style="list-style-type: none"> * Intégrer les sites BASIAS n'étant plus en activité dans la réflexion des zones de projet ; * Améliorer la connaissance et le suivi des pollutions des sols, notamment de l'agriculture.
Ressource en eau	<ul style="list-style-type: none"> * Préserver et gérer les écosystèmes aquatiques ; * Limiter l'imperméabilisation des sols ; * Limiter les rejets polluants dans les cours d'eau (eaux usées, ruissellement, etc.) ; * Optimiser le renouvellement préventif des réseaux de collecte et distribution de l'eau (éviter fuites)
NRJ/GES/AIR	<ul style="list-style-type: none"> * Accroître la production d'ENR sur le territoire ; * Développer les modes de transports alternatifs au véhicule individuel ; * Réduire la consommation énergétique par habitant (œuvrant principalement sur le transport et les bâtis anciens)
Nuisances sonores	<ul style="list-style-type: none"> * Limiter l'exposition des populations et établissements au bruit ; * Prendre en compte les zones de bruit dans le développement urbain (éviter d'exposer davantage de population et d'établissements)
Déchets	<ul style="list-style-type: none"> * Réduire la production de déchets non-valorisables ; * Augmenter le tri sélectif ; * Améliorer la valorisation des déchets (organiques et énergétiques)
Ressources minérales	<ul style="list-style-type: none"> * Intégrer la gestion et le réaménagement des anciennes carrières dans les documents d'urbanisme ; * Anticiper les besoins d'extension et d'accès des carrières existantes ; * Délimiter les sites pouvant accueillir de nouvelles carrières (SDC)

Les enjeux ainsi définis et hiérarchisés ont servi de base pour constituer le SCoT.

2.2.2 Analyse des incidences du projet sur l'environnement

L'évaluation des incidences a été réalisée selon une méthode d'analyse multicritères.

Les résultats obtenus démontrent que le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) prend bien en compte l'ensemble des thématiques.

Le projet répond utilement aux enjeux suivants :

- préserver les paysages et la biodiversité,
- limiter la consommation d'espaces,
- maîtriser les énergies,
- réduire les émissions de GES,
- assurer une meilleure prise en compte des risques à l'égard des aménagements urbains.

Il apporte une plus-value légère pour :

- maîtriser les ressources en eau potable et les systèmes d'assainissement.

Mais les bénéfices attendus sont mineurs sur :

- la réduction des nuisances sonores,
- la prise en compte et la valorisation des sites pollués,
- la limitation de production de déchets,
- la maîtrise des ressources minérales.

2.2.3 Analyse des sites susceptibles d'être impactés

On recense **26 projets structurants** :

- 18 extensions de zones d'activités économiques,
- 4 projets à vocation touristique (Château de Suscino, Ostréapolis, télésiège de Le-Tour-du-Parc, Port Navalo),
- 3 parkings relais,
- 1 échangeur routier (Liziec).

Les incidences devraient être peu significatives. Elles le seront d'autant moins que les mesures ERC (Éviter, Réduire, Compenser) seront appliquées. Ces dernières ont été définies et seront proposées pour être intégrées par le porteur de projet.

Le contournement de Grand-Champ

Le diagnostic préalable a mis en évidence des enjeux écologiques forts qui nécessiteront des mesures de compensation. Une étude d'impact très précise est en cours.

2.2.4 Analyse des incidences au titre de Natura 2000

Le SCoT n'engendrera aucune incidence négative de nature à remettre en cause l'état de conservation des habitats et/ou espèces ayant entraîné la désignation des sites Natura 2000 du territoire.

2.2.5 Articulation avec les documents supérieurs

Les dispositions relatives à la loi Littoral et la loi ELAN promulguée en novembre 2018 sont déclinées dans le DOO. Ainsi, l'orientation n° 5 "traduire localement les dispositions de la loi Littoral" fixe les critères d'identification des agglomérations et villages ainsi que des autres secteurs déjà urbanisés mentionnés à l'article L 121-8 du code de l'urbanisme et en précise la localisation, celle-ci étant indicative.

Par ailleurs, le SCoT est compatible avec :

- le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) en cours d'élaboration,
- le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Loire-Bretagne 2016-2021,
- les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) : Vilaine et Golfe du Morbihan,
- le Plan de Gestion du Risque Inondation (PGRI) Loire-Bretagne 2016-2021,
- le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport Vannes - Golfe du Morbihan,
- le Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM),
- la charte du PNR du Golfe du Morbihan.

Il prend en compte :

- le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de Bretagne.

2.2.6 Indicateurs de suivi

Le suivi comprendra le calcul des indicateurs, leur interprétation et les propositions éventuelles de mesures correctrices à apporter.

2.3 PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Le PADD a pour ambition de préparer le territoire aux évolutions futures tant en termes d'accueil de la population que de son adaptation aux enjeux de la transition énergétique et du changement climatique.

Le PADD se décline selon 3 thèmes :

- I. Renforcer la cohésion du territoire / Conforter le positionnement du territoire au bénéfice de tous

Il s'agit de :

- confirmer le rôle moteur du territoire dans les dynamiques bretonnes
- faire de l'attractivité démographique une dynamique inclusive
- conforter la qualité de vie et les identités du territoire

L'objectif chiffré est de créer 600 emplois par an en moyenne et de construire 1 700 logements environ par an pour préparer le territoire au cap des 200 000 habitants en 2035.

- II. Développer un territoire d'équilibres / Organiser les responsabilités en reconnaissant les complémentarités :

et plus précisément:

- participer conjointement à structurer le territoire
- organiser une offre de mobilité adaptée à l'organisation territoriale
- mettre les économies au service d'un territoire équilibré

3 grands secteurs structurent le territoire : les Landes de Lanvaux, le cœur d'agglomération, le Golfe et ses îles.



Objectifs chiffrés en matière d'habitat :

- Landes de Lanvaux : 500 hab supplémentaires par an - 350 logements par an
- Cœur d'agglomération : 850 hab supplémentaires par an - 900 logements par an
- Golfe et ses îles : 350 hab supplémentaires par an - 450 logements par an

III. Accompagner les transitions sociales, économiques et environnementales

Le PADD prend la mesure du changement climatique. Il se fixe comme objectif de développer le potentiel énergétique et encourage le développement diversifié des énergies renouvelables. Enfin, il ambitionne de faire du risque et des enjeux climatiques des leviers d'innovation.

Le SCoT veut construire un territoire qui intègre les transitions écologiques, qui valorise ses ressources et proposer un projet résilient qui développe la capacité d'adaptation aux mutations socio-économiques.

Objectif chiffré : consommation foncière de 675 ha maximum pour réduire les effets du développement urbain sur les espaces agricoles et naturels

2.4 DOCUMENT D'ORIENTATIONS ET D'OBJECTIFS (DOO)

Les orientations et objectifs du document d'orientations et d'objectifs sont fondés sur les grandes orientations du projet d'aménagement et de développement durable.

Les objectifs décrivent les règles et principes à respecter. Il s'applique par défaut à l'ensemble des documents et opérations qui peuvent être concernés par l'objectif sauf mention contraire.

2.4.1 AXE 1 : Organisation du développement pour une gestion économe et équilibrée du territoire

ORIENTATION 1 - ASSURER UN DEVELOPPEMENT EQUILIBRE ET RESPECTUEUX DU TERRITOIRE

Objectif 1.1 - Organiser et valoriser les complémentarités des 3 composantes principales de l'intercommunalité

Dans les Landes de Lanvaux, interface verte et rurale du territoire, les pôles d'équilibre sont Grand-champ et Elven. Les bourgs des Landes de Lanvaux constituent des centralités pour répondre aux besoins les plus courants et offrir un cadre de vie recherché.

Le cœur d'agglomération, attractif et régulateur, est constitué en pôle majeur par Vannes ; la première couronne participe à renforcer l'urbanité du cœur de l'agglomération.

Le centre du golfe et ses îles, interface littorale et touristique, est une locomotive touristique. Sarzeau en est le pôle d'équilibre. Les pôles de proximité littoraux ont vocation à assumer l'attractivité touristique tout en assurant une réponse aux besoins les plus courants.

Objectif 1.2 - Assurer un développement équilibré modérant la consommation foncière

Afin de préserver l'équilibre entre les fonctions agricoles, naturelles, résidentielles et économiques, l'évolution de l'occupation des sols entre ces usages doit être maîtrisée et, notamment, l'artificialisation des sols, difficilement réversible, doit être limitée.

Il s'agit de privilégier le renouvellement urbain et la densification des espaces déjà urbanisés, de limiter les extensions foncières, de modérer la consommation de l'espace naturel, agricole et forestier. L'enveloppe maximale autorisée sur tout le territoire est fixée à 600 ha soit 40 ha/an (elle a été de 92 ha/an entre 2007 et 2017) :

- 354 ha pour la vocation résidentielle
- 125 ha pour la vocation économique
- 60 ha pour les projets de grands équipements et services, notamment touristiques
- 40 ha pour les aménagements d'équipements, de services et d'espaces publics de proximité
- 25 ha pour la production d'énergies renouvelables.

Les terres agricoles doivent être maintenues sinon reconquises, la Trame Verte et Bleue (TVB) doit être préservée et valorisée.

Objectif 1.3 - Une organisation territoriale qui privilégie les centralités locales

Les centralités principales sont le moteur du territoire. Afin de pouvoir offrir un niveau satisfaisant de services et d'équipements ainsi qu'une animation commerciale, le poids démographique des centralités doit être renforcé.

Les villages doivent jouer la complémentarité. Pour les communes littorales, le DOO détermine les critères d'identification, en définit la localisation et les principes de constructibilité.

Les secteurs déjà urbanisés, autre que les agglomérations et villages identifiés ci-dessus, doivent pouvoir évoluer dans leur enveloppe bâtie existante dans l'optique d'assurer structuration, harmonisation ou valorisation du site. Les secteurs déjà urbanisés se distinguent des espaces d'urbanisation diffuse par la présence :

- a minima d'environ 25 bâtiments organisés en continuité
- d'une épaisseur de tissu urbanisé et non une urbanisation linéaire

- d'un réseau de voirie adapté
- de réseaux d'accès aux services publics (eau, électricité, assainissement, collecte des déchets)
- d'une densité suffisante d'urbanisation
- éventuellement, d'un noyau historique, d'un équipement ou lieu de vie collectif.

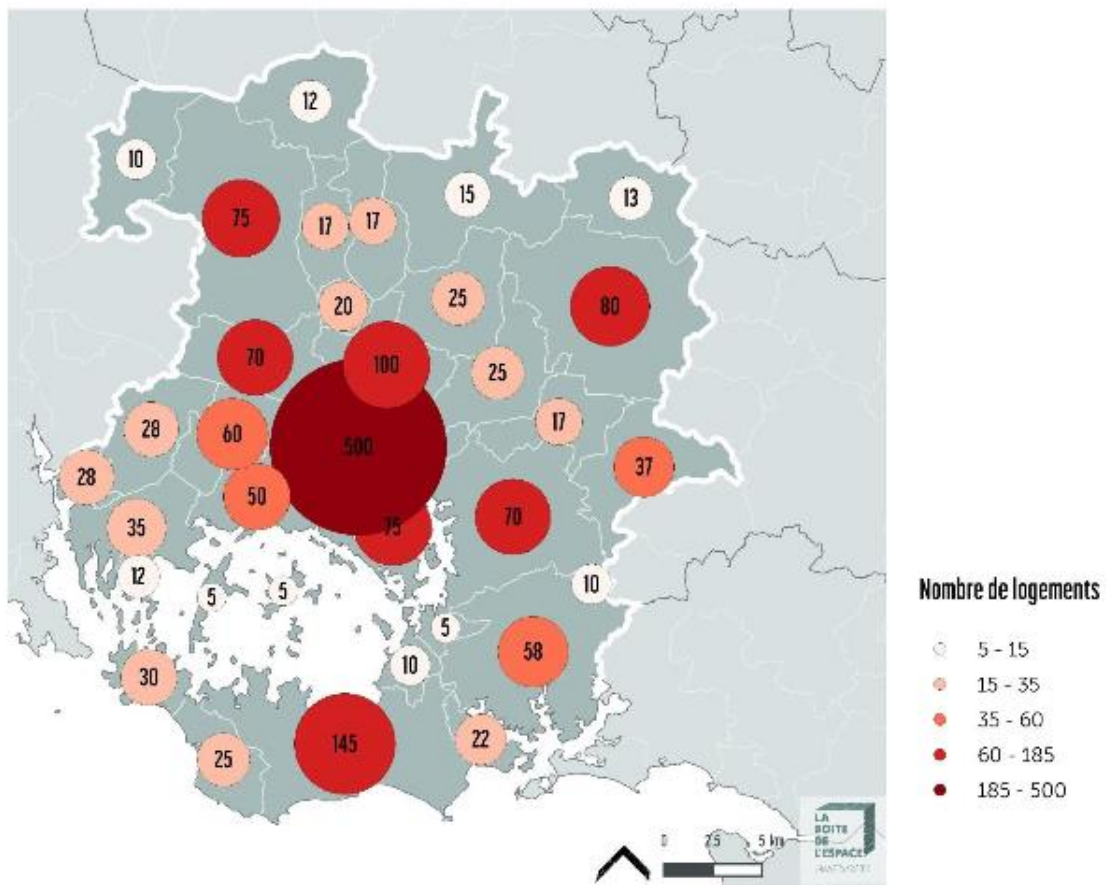
Les secteurs déjà urbanisés ne peuvent être délimités qu'en dehors des espaces proches du rivage (EPR).

L'urbanisation diffuse doit être maîtrisée. Mise à part pour les activités primaires, il ne doit pas y avoir de nouvelles constructions. L'évolution des constructions existantes peut-être autorisée au regard des enjeux locaux et de la prise en compte des intérêts agricoles naturels et paysagers. Les différentes dispositions de la loi Littoral doivent être respectées le cas échéant.

ORIENTATION 2 - PROMOUVOIR UNE OFFRE DE LOGEMENT EQUILIBRÉE ET UN URBANISME DURABLE

Objectif 2.1 - Organiser la production de logements selon l'armature territoriale

La programmation de 1700 logements en moyenne par an d'ici 2035 se répartit entre Landes de Lanvaux : 350 logements, Cœur d'agglomération : 900 logements, Golfe et ses îles : 450 logements. Les objectifs portent sur la création de nouveaux logements qui peuvent être aussi liés à un changement de destination, à une division de maison, à la remise sur le marché d'un logement vacant (prévision de sortie de vacance de 60 logements/an sur la durée du PLH) car produire du logement ce n'est pas forcément construire.



Objectif de production prévisionnelle annuelle moyenne de logements

Objectif 2.2 - Diversifier l'offre de logements

L'attractivité du parc de logements existants dans les parcours résidentiels doit être maintenu : qualification du parc ancien vacant ou dégradé, dans les centralités, rénovation pour l'amélioration de la performance énergétique, diversification de l'offre de logement dans toutes les centralités.

L'offre locative sociale doit être développée et maintenue. Une réflexion globale sur l'évolution des quartiers regroupant l'offre très sociale doit être mise en œuvre. Des logements à coût abordable doivent être proposés pour maintenir une mixité sociale.

Il faut appliquer l'article 55 de la loi SRU et engager la mise en œuvre d'un Office Foncier Solidaire.

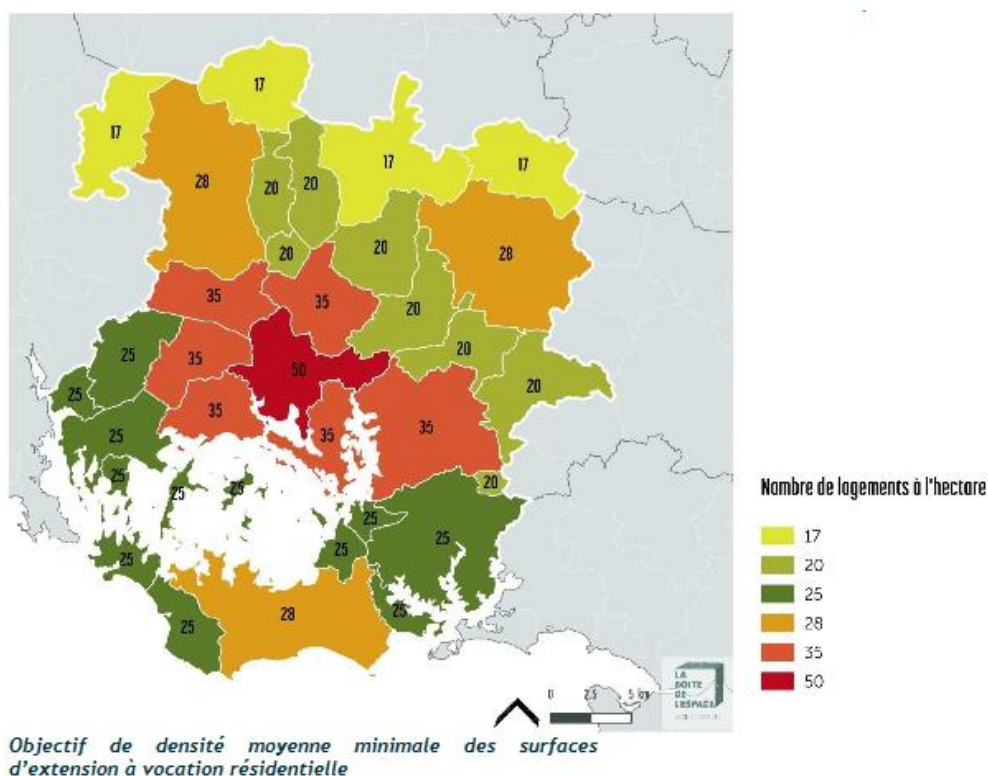
Les possibilités de parcours résidentiel des seniors doivent se développer.

Des réponses doivent être apportées aux besoins en logements de publics spécifiques : gens du voyage, travailleurs saisonniers (création d'une aire d'accueil sur la commune de Plescop).

Objectif 2.3 - Mettre en œuvre un urbanisme durable

Les nouveaux logements doivent être produits en priorité et majoritairement au cœur du tissu urbanisé. Pour cela, il faut identifier la capacité de production dans l'enveloppe urbaine, optimiser les tissus urbains en tenant compte des spécificités locales et de la qualité des sites, maîtriser l'urbanisation en extension et conserver des lieux de vie dans l'espace rural sans consommation de surface en extension.

Les PLU doivent identifier la capacité de productions dans l'enveloppe urbaine : densification douce par division parcellaire, dents creuses, renouvellement urbain. Les communes devront exploiter les outils d'aménagement du territoire (outils de maîtrise foncière, outils réglementaires et programmatiques...), rechercher un urbanisme innovant et qualitatif et respecter les objectifs de densité suivants :



Les communes situées dans le PNR (Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan) doivent respecter, en plus, les 3 objectifs d'intensité déterminés par le Parc (35 logements/ha, 28 logements/ha et 20 logements/ha).

ORIENTATION 3 - ORGANISER DES MOBILITÉS DURABLES

Objectif 3.1 - Engager une politique cyclable et piétonne ambitieuse

Hors tissu aggloméré, les parcours pédestres et cyclables intercommunaux doivent être maillés. L'échelle du piéton et du cycliste est une référence dans la planification et l'aménagement urbain à l'échelle des tissus agglomérés.

Objectif 3.2 - Optimiser les transports collectifs urbains et interurbains

L'ensemble du territoire doit être desservi par une offre de transport collectif adapté selon les secteurs en confortant le rôle du réseau urbain et en organisant des liaisons interurbaines performantes.

L'efficacité des transports collectifs sera améliorée par des aménagements de voirie : sites propres, sécurisation des arrêts, réservation d'emplacements adaptés à un arrêt.

Objectif 3.3 - Développer le potentiel multimodal du territoire

Les capacités de développement des grands équipements (gares ferroviaire et maritime, aéroport) et de leurs abords doivent être maintenues.

La desserte ferroviaire est un atout à valoriser.

Les usages partagés de l'automobile sont à favoriser pour fluidifier les trafics.

L'attractivité de l'intermodalité sera développée par les parcs relais, l'aménagement de pôle d'échange, une politique d'accompagnement des stationnements de vélo.

La voirie existante doit être optimisée et le partage de la voirie organisé.

Objectif 3.4 - Organiser les mobilités touristiques

La mobilité maritime doit être garantie par des possibilités de développement de navette et le travail sur les correspondances clés avec les autres transports.

L'offre doit s'adapter à la demande touristique par le développement d'un service parkings-relais, de navette et par la conception et la mise en œuvre d'un schéma cyclable touristique.

ORIENTATION 4 - RENFORCER LA QUALIFICATION DE DESTINATION D'EXCEPTION PAR LA QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS ET DES PAYSAGES

Objectif 4.1 - Mettre en valeur la richesse et la diversité paysagère qui fait du territoire une destination d'exception

Les paysages naturels emblématiques du territoire sont à mettre en valeur en identifiant et préservant les principaux points de vue du territoire, en adaptant les alignements ou les morphologies du bâti pour accompagner la perception des éléments du paysage, en fixant des objectifs d'intégration paysagère plus poussée pour le bâti utilitaire, en favorisant la préservation des fenêtres visuelles sur les grands paysages.

La mise en œuvre de la charte du PNR sur les communes concernées doit être assurée.

Objectif 4.2 - Valoriser tous les patrimoines

L'identité architecturale et patrimoniale du territoire est à préserver. Le SCoT incite les communes à faire un inventaire des éléments du patrimoine, à instaurer des mesures de protection (Loi Paysage), à valoriser les sites mégalithiques du territoire et à les protéger par des "espaces tampons".

Les changements de destination permettent de préserver le patrimoine. Ils doivent être identifiés dans les documents d'urbanisme.

Objectif 4.3 - Mettre en œuvre des cadres de vie de qualité

Les entrées de ville doivent être de qualité : traitement paysager, gestion des publicités, protection des éléments bâtis. Le SCoT incite les collectivités, hors PNR, à mettre en place un règlement local de publicité.

Des transitions douces en limite d'urbanisation doivent permettre une connexion et une intégration entre les espaces urbanisés ou non. Les collectivités sont tenues de préserver les coupures d'urbanisation, préserver et restaurer les continuités naturelles, prévoir des mesures de protection des éléments paysagers emblématiques et identitaires (haies, boisements, talus, vergers...).

La qualité architecturale et urbaine des nouvelles opérations devra permettre la valorisation des paysages et du cadre de vie. Les documents d'urbanisme et schémas d'organisation des projets urbains doivent renforcer les typicités existantes, insérer les nouvelles urbanisations au maillage viaire, maintenir les itinéraires doux fonctionnels, organiser des espaces publics ou collectifs en relais de l'espace privé.

ORIENTATION 5 - TRADUIRE LOCALEMENT LES DISPOSITIONS DE LA LOI LITTORAL

Objectif 5.1 - Conditions d'urbanisation des agglomérations, villages et secteurs déjà urbanisés

Les agglomérations, villages et secteurs urbanisés sont répertoriés dans le tableau ci-dessous. Ce sont des zones urbanisées de densité construite significative. 2 exceptions ont été faites pour les villages de Kerno, Kerbilio/Brouel sur l'île aux Moines en raison d'une présence villageoise ancienne et Kermoizan-Susciniou en tant que site touristique d'envergure.

Les villages soulignés dans le tableau peuvent uniquement faire l'objet d'une densification ou d'une extension limitée aux surfaces déjà inscrites dans les documents d'urbanisme en vigueur à la date d'approbation du SCOT, leur extension est à éviter. Le développement des villages ne doit s'effectuer que de manière complémentaire et non privilégiée par rapport à la centralité principale. Les autres villages ne peuvent s'étendre qu'en continuité de l'existant.

La notion de continuité implique que le projet d'extension ne soit pas séparé par un élément constituant une rupture de continuité (ouvrage d'infrastructure, espace naturel, secteur d'urbanisation diffuse...). Les PLU apprécient, à leur échelle, les limites externes des agglomérations et villages, en identifiant les ruptures d'urbanisation.

Le SCoT identifie 55 secteurs déjà urbanisés qui sont en dehors ou en limite d'EPR et dans lesquels des constructions et installations peuvent être autorisées à des fins exclusives d'amélioration de l'offre de logements ou d'hébergement et d'implantation de services publics, lorsque ces constructions n'ont pas pour effet d'étendre le périmètre bâti existant ni de modifier de manière significative les caractéristiques de ce bâti.

Les agglomérations		Les villages	
Commune	Nom	Commune	Nom
Arradon	Botquelen-Le Petit Molac	Arradon	<u>Bourgerel</u>
	Bourg	Arzon	<u>Béninze</u>
	Moustoir	Baden	Bois Bourgerel
Arzon	<u>Kerverner</u>		
Baden	Bourg		<u>Le Guern</u>
	Toul Broc'h		Locmiquel
Bono	Bourg		<u>Mané Kerplouz</u>
Ile-aux-Moines	Bourg		Mériadec
Ile-d'Arz	Bourg		<u>Port-Blanc</u>
Larmor-Baden	Bourg		<u>Kerbilio / Brouel</u>
Le Hézo	Bourg		<u>Kerno</u>
Le Tour-du-Parc	Bourg		Ile-d'Arz
Plougoumelen	Bourg	Larmor-Baden et Baden	<u>Trévras / La croix</u>
	ZA Kénéah	Le Tour-du-Parc	Pencadenic
Saint-Armel	Bourg	Saint-Armel	<u>Lasné</u>
Sarzeau	Bourg	Saint-Gildas-de-Rhuys	<u>Le Net</u>
	Brillac	Sarzeau	Banastère
	Penvins		<u>Bénance</u>
	Saint-Colombier-Kérentré		Kerguet
	Saint-Jacques		Kermoizan-Suscinio
	Séné		Bourg
Langle			Le Duer
Pouffanc		Le Logeo/ Kerassel	
Surzur	Bourg	<u>Le Ruault</u>	
	Atlantheix	<u>Saint-Martin/ Fournevay</u>	
Theix-Noyalo	Noyalo	Séné	<u>Cadouarn</u>
	Theix		<u>Kerarden</u>
	Vannes		Ville de Vannes
Theix-Noyalo	Ville de Vannes	Theix-Noyalo	<u>Moustérian</u>
			Gorvello
			Talhouët

Objectif 5.2 - Préserver des coupures d'urbanisation

54 coupures d'urbanisation sont identifiées aux abords des agglomérations et villages. Les documents d'urbanisme locaux traduisent au niveau parcellaire les coupures d'urbanisation, il appartient au PLU de prévoir d'éventuelles autres coupures nécessaires à son niveau pour compléter celles du SCoT. Seuls peuvent y être admis (en principe) les constructions ou aménagements ne compromettant pas le caractère naturel de la coupure.

Objectif 5.3 - Conditions d'urbanisation des espaces proches du rivage

L'extension de l'urbanisation doit présenter un caractère limité.

Objectif 5.4 - Ménager le littoral tout en accompagnant les usages qui le caractérisent

La constructibilité est permise sous réserve des autres règles en vigueur au sein des espaces urbanisés, des agglomérations et des villages.

Pour permettre le développement des activités agricoles et conchylicole, les constructions et installations nécessaires aux activités sont autorisées en discontinuité des agglomérations et villages. Le changement de destination est interdit.

La création ou l'agrandissement d'un terrain de camping ou de stationnement de caravanes, qui n'est pas au sein d'une agglomération ou d'un village, n'est pas possible. Pour assurer les conditions d'évolution des terrains de camping et de caravaning, le SCOT encourage les communes à s'engager

dans un processus de réaménagement foncier. L'extension des campings ou des stationnements de caravanes n'est possible qu'en continuité d'une agglomération ou d'un village. Les PLU doivent organiser le repli des "campeurs-caravaniers" pour régler les problèmes d'occupation illégale de terrains situés dans les espaces côtiers, assurer la mise en sécurité au regard des risques de submersion marine et anticiper le retrait du trait de côte et la montée du niveau marin. Ces secteurs de repli ne seront pas comptabilisés comme consommation foncière sur la base de 1 pour 1.

Les enveloppes des espaces remarquables au sens de la loi littoral sont identifiées par le SCoT page 52 du DOO. Les espaces remarquables sont protégés de toute forme d'urbanisation sauf exception prévue par les lois et règlements applicables. Les PLU précisent localement la délimitation des EPR au sein des enveloppes proposées par le SCoT.

2.4.2 AXE 2 : Maintenir et développer les conditions de l'attractivité du territoire

ORIENTATION 6 - CONFORTER LES ESPACES AGRICOLES ET NATURELS AU CŒUR DU PROJET

Objectif 6.1 - Assurer une politique d'accompagnement des activités primaires

L'accompagnement nécessaire des activités primaires se fera par la connaissance de ces activités et de leurs acteurs, la préservation des terres agricoles et la diversification des activités, la protection et la valorisation du bocage et de la forêt, la préservation des conditions d'exercice pour les activités liées aux cultures marines, la maîtrise des autres usages au sein des espaces ruraux.

Objectif 6.2 - Diffuser la biodiversité en s'appuyant sur la Trame Verte et Bleue

Les réservoirs de biodiversité doivent être préservés et valorisés, les corridors écologiques assurent la connexion entre les différents réservoirs de biodiversité. Les PLU délimitent à l'échelle parcellaire les réservoirs de biodiversité et assurent la conservation de l'intégrité écologique de ces espaces par une limitation stricte de l'urbanisation. Ils délimitent à l'échelle parcellaire les espaces protégés au titre des corridors qui assurent le maintien pérenne de leur fonctionnalité afin de les préserver de toute urbanisation. Les collectivités identifieront les zones humides afin de les protéger dans les documents d'urbanisme.

Objectif 6.3 - Renforcer la nature en ville

Les espaces de respiration dans le tissu urbain assurent une qualité de vie pour les habitants. Les continuités entre trame verte et bleue et la nature en ville doivent être favorisées.

Objectif 6.4 - Prévoir et anticiper les risques naturels et technologiques

Le risque d'inondation fluviale touche au moins 8 communes et plus fortement à Vannes. Le risque de submersion marine concerne 17 communes. Les communes de Treffléan et de Theix-Noyal sont soumises au risque de rupture de barrage. Arzon, Saint-Gildas-de-Rhuys, Sarzeau et Le Tour-du-Parc sont concernées par le PPRL de la presqu'île de Rhuys et Damgan.

Les risques d'inondation et de submersion marine doivent donc être pris en compte et la réduction des vulnérabilités doit être mise en œuvre. L'agglomération s'est engagée dans un Programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI) qui contribuera à la bonne prise en compte des risques dans les documents d'urbanisme et projets futurs.

Les risques de feux de forêt concernent particulièrement le secteur des Landes de Lanvaux. L'urbanisation aux abords des massifs boisés doit être maîtrisée.

Les autres risques (tempête, industriel, bruit) doivent être minimisés. Les communes doivent contribuer à la mise en œuvre du Schéma Départemental d'Analyse et de Couverture des Risques arrêté par le Préfet du Morbihan le 7 février 2014.

ORIENTATION 7 - SE DONNER LES MOYENS D'UNE EXEMPLARITÉ ENVIRONNEMENTALE ET ÉNERGÉTIQUE

Objectif 7.1 - Assurer une politique qui anticipe les transitions énergétiques

Elaboré en parallèle du SCoT, le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) assure la cohérence du projet territorial en matière énergétique et inversement, le SCoT assure une politique d'aménagement en cohérence avec les orientations du PCAET.

GMVA s'engage dans une démarche de Territoire à énergie positive (TEPOS) à l'horizon 2050, soit à 2030 :

- moins 30% de consommations énergétiques par rapport à 2010
- porter à 32% la part d'énergie renouvelable dans la consommation énergétique et une production multipliée par 5 par rapport à la production actuelle.

La transition énergétique est un axe majeur d'opportunité pour ce territoire d'exception. Le document vise à engager une lutte contre le gaspillage énergétique et les consommations inutiles. Les changements climatiques à venir sont anticipés. Le développement des énergies renouvelables est favorisé.

Les PLU devront mettre en place des OAP "énergie-climat". Les aménagements veilleront à ne pas dépasser une consommation foncière de 25 ha d'ici 2035.

Objectif 7.2 - Préservation et gestion des ressources

L'enjeu est de garantir l'amélioration et le bon fonctionnement des ressources sur le long terme indispensables au renouvellement de la capacité d'accueil du territoire et de ses activités liées à la mer. L'approvisionnement en eau potable doit être sécurisé, les solutions d'assainissement des eaux usées et pluviales doivent être améliorées.

Objectif 7.3 - Une politique de valorisation des déchets

Les démarches de lutte contre le gaspillage et en faveur de l'économie circulaire doivent être développées. Les déchets ménagers doivent être réduits et valorisés.

Les besoins pour la gestion des déchets de la construction doivent être anticipés et le recyclage de matériaux développé.

Les documents d'urbanisme devront prévoir les espaces et la création/extension des installations et constructions nécessaires au transit, au tri/valorisation, au traitement et au stockage des déchets et matériaux et s'inscrire dans le plan régional de prévention et gestion des déchets de Bretagne.

ORIENTATION 8 - ACCOMPAGNER LES ÉVOLUTIONS DÉMOGRAPHIQUES ET SOCIALES PAR LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES

Objectif 8.1 - Permettre les grands projets d'équipements et de services

Le territoire dispose d'équipements structurants. Cette offre est appelée à être développée. Des aménagements sont nécessaires pour faciliter les services de secours.

Une capacité de 60 ha est anticipée dans le SCoT pour traduire en termes de maîtrise foncière ou de classement dans les documents d'urbanisme les besoins fonciers pour accueillir ou renforcer les équipements (culture, tourisme, événementiel, formation, fonctions économiques supérieures, santé, sport ...).

Objectif 8.2 - Anticiper les équipements et services de proximité

Davantage que la recherche de nouveaux équipements et services, c'est l'accessibilité, l'optimisation, la valorisation et le maintien des équipements et services existants qui sont à assurer pour anticiper le vieillissement de la population, garantir le renouvellement des générations en offrant des services adaptés à de jeunes ménages.

Lorsqu'une consommation foncière est nécessaire pour réaliser ces équipements, la consommation de foncier devra se limiter, à l'horizon 2035, à 15 ha pour les Landes de Lanvaux, 15 ha pour le cœur de l'agglomération et 10 ha pour le secteur du Golfe et ses îles.

Objectif 8.3 - Déployer les réseaux de communications électroniques

Le SCoT dispose d'un Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique du Morbihan en conformité avec le Schéma de Cohérence Régionale d'Aménagement du Numérique du projet Bretagne Haut Débit.

ORIENTATION 9 - CONFORTER L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE AU SERVICE DE L'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE

La dynamique économique du territoire a montré son attractivité avec une création moyenne de 500 emplois par an dans les dernières années. L'objectif est de capitaliser sur ces atouts afin d'optimiser le ratio emplois/habitants. La création de 9 900 emplois supplémentaires sur la période 2020-2035 soit 600 emplois supplémentaires/an permettra de passer le ratio emplois/habitants à 41,7% visant un territoire équilibré dans son fonctionnement et sa sociologie.

Objectif 9.1 - Animer les centralités par les économies

Les fonctions économiques doivent être développées dans le tissu urbain. Les documents d'urbanisme prévoient les dispositifs réglementaires permettant de faciliter l'implantation des activités économiques de manière différenciée en fonction des secteurs géographiques, les dispositifs réglementaires favorisant, dans l'enveloppe urbaine, les nouveaux modes de travail, l'intégration des fonctions économiques en affirmant l'urbanité et en évitant les conflits d'usage. Éviter l'émiettement des locaux commerciaux hors site permet d'optimiser la mutualisation des déplacements et l'animation des centres-bourgs. Les zones d'activités économiques (ZAE) n'ont pas vocation à accueillir l'ensemble du développement économique du territoire. Le Plan de polarité commerciale vient se superposer au plan de zonage en précisant la délimitation des sites commerciaux de centralité et de périphérie (SIP) au sein desquels sont posés des règles spécifiques d'implantation des commerces (47 sites de centralité et 15 SIP).

Objectif 9.2 - Promouvoir le développement de l'économie productive

Le développement de la filière nautique doit se poursuivre car elle est pourvoyeuse d'emplois et de rayonnement économique. Les documents d'urbanisme doivent prévoir et/ou améliorer l'accessibilité des points d'accès à la mer ainsi que les capacités du réseau viaire pour les activités de la filière nautisme. Les sites qui accueillent des activités maritimes devront être préservés (emprises foncières et accès à l'eau).

Les activités portuaires (pêche, aquaculture, commerce, tourisme, plaisance) nécessitent des infrastructures modernes et adaptées.

Les projets dans le domaine de l'écologie industrielle et de l'agroécologie doivent être soutenus (recyclage des matières, recyclage de l'eau, valorisation des déchets, économie circulaire, production énergétique, mutualisation des dispositifs).

Objectif 9.3 - Développer les fonctions tertiaires et supérieures du cœur d'agglomération

Un pôle tertiaire majeur (activités innovantes, services aux entreprises et aux salariés) devra être développé sur le pôle d'échange multimodal (PEM). Le PEM devra être relié aux filières d'excellence et aux activités innovantes.

Les besoins fonciers et immobiliers pour l'université et la formation supérieure sont à prévoir.

Les produits immobiliers vacants dans le tissu urbain devront être réadaptés pour répondre aux nouveaux besoins.

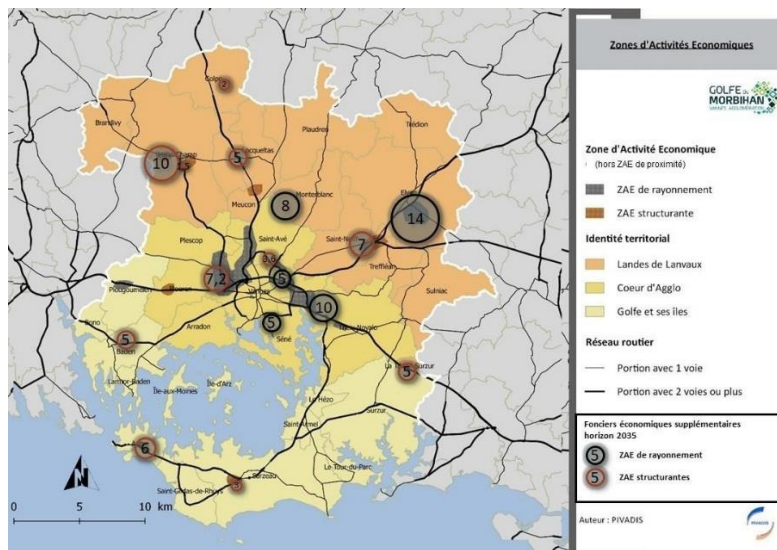
Objectif 9.4 - Optimiser le foncier économique dédié

Les zones d'activités économiques (ZAE) qui accueillent en 2018 environ 37% des emplois du territoire constituent un des leviers du développement économique du territoire. Une optimisation de la consommation foncière par la densité et le développement par une offre foncière diversifiée est possible. Les objectifs de consommation foncière sont basés sur une hiérarchisation des zones d'activités économiques : les ZAE de rayonnement, les ZAE structurantes et les ZAE de proximité. Les conditions sont définies pour l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux fonciers à vocation économique. Les questions environnementales sont intégrées dans la conception des aménagements des ZAE et des projets d'implantation. Les coopérations Inter-SCoT doivent être poursuivies.

Les 15 ZAE de rayonnement existantes totalisent, fin 2018, 662 ha dont 45 ha disponibles (y compris les 21 ha du Poteau Nord à Saint Avé en cours de développement). L'adaptation de l'offre est nécessaire. La capacité d'extensions est estimée à 42 ha à l'horizon 2035.

Les 21 ZAE structurantes existantes couvrent 372 ha dont 14 sont disponibles. Leur capacité de développement est estimée à 63 ha sur la période du SCoT.

Les 15 ZAE de proximité développent 68 ha dont 2,5 ha de disponibles. Leur capacité de développement est évaluée à 20 ha.



On note, fin 2018, de gros écarts sur la densité de construction et d'emplois selon les ZAE. En moyenne, 19% des surfaces utiles des ZAE sont construites et on compte 12 à 17 emplois par m² construit. L'objectif de densification prévoit :

- 2 500 m² de constructions moyennes à l'hectare pour les nouveaux fonciers en ZAE de rayonnement,
- 3 000 m² pour les ZAE structurantes,
- 3 500 m² pour les ZAE de proximité.

L'objectif de création d'emplois en ZAE peut atteindre 4 250 emplois.

Si GMVA possède un nombre important de ZAE et un volume global conséquent (1 100 ha), la marge de manœuvre se limite à environ 61 ha disponibles et oblige à l'ouverture progressive de nouveaux fonciers en respectant les critères suivants :

- la proportion de disponibilité devra être inférieure à 10% de la surface des ZAE de rayonnement, et à 20% pour les ZAE structurantes et de proximité,
- l'impossibilité démontrée de réutiliser des friches,
- des conditions de desserte physique et numérique suffisantes y compris une desserte en transports alternatifs à la voiture,
- la présence de services aux entreprises dans un rayon de 500 m,
- un assainissement collectif.

Objectif 9.5 - Développer l'offre touristique « quatre saisons »

Le développement d'une offre forte, diversifiée et différenciante permettra d'optimiser les retombées économiques du tourisme sur l'ensemble du territoire. Cette optimisation s'appuie sur le schéma de développement touristique, la "marque parc" du PNR, l'émergence des centralités touristiques structurantes, le développement d'activités supports du tourisme 4 saisons, la diversification de l'offre d'hébergement.

2.5 DOCUMENT D'AMÉNAGEMENT ARTISANAL ET COMMERCIAL (DAAC)

Le document d'aménagement artisanale et commerciale (DAAC) présente deux types de traduction juridique des objectifs exprimés dans le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) : les prescriptions qui s'imposent juridiquement et les recommandations qui sont des propositions d'outils et de bonnes pratiques à utiliser sur le territoire.

Les prescriptions concernent le commerce à l'exclusion du commerce et de la réparation automobile, de l'hôtellerie, de la restauration et du commerce de gros.

Le DAAC est la traduction cartographiée de la localisation préférentielle du développement commercial sur le territoire de GMVA définie dans le DOO (orientation n°9) :

- les nouvelles implantations de commerces se font dans les centre-bourgs, centres-villes et centralités identifiées ou dans un périmètre de centralité,
- les nouvelles implantations commerciales se font dans les SIP,
- la création de nouveaux sites pourra être envisagée pour répondre à une augmentation de la population municipale (surfaces alimentaires),
- dans les ZAE une implantation commerciale ne peut dépasser 300 m² et doit concerner un circuit court,

- pour les agglomérations, la taille maximum des bâtiments est de 1 200m², pour les pôles d'équilibre la taille maximale est de 600 m² avec pour les projets de plus de 300 m² les accès, espaces de stationnement et de livraisons,
- l'implantation hors des sites précités est interdite.

2.5.1 Armature commerciale

L'armature commerciale de GMVA se structure autour de 47 sites de centralité dans 16 faisant l'objet d'une localisation dans le DAAC :

- une centralité principale, à fort rayonnement, y compris touristique : centre ville de Vannes
- 3 centralités des pôles d'équilibre : centres villes d'Elven, de Grandchamp et de Sarzeau
- 12 centralités intermédiaires, y compris les centralités de quartier au sein du cœur d'agglomération : Arradon centre, Arzon Port Crouesty, Plescop, Ploeren, Saint-Avé, Séné, Theix, Vannes Cliscouët, Dunant, Kercado, Ménimur, Pempidou.

Et 15 sites d'implantation périphérique SIP :

- 3 SIP de niveau 1 : Vannes Ouest (Vannes Ouest + Ploeren Luscanen), Séné Le Pouffanc, Theix Atlantheix/Saint-Léonard
- 8 SIP de niveau 2 : Arradon la Brèche, Baden Est, Elven Sud, Grand Champ Sud, Ploeren 2 Moulins, Saint-Avé Kermelin, Saint-Avé/Vannes Trois Rois, Vannes Tohannic
- 4 SIP de niveau 3 : Arzon Le Sanso, Sarzeau Kerblanquet, Sarzeau Kergroës, Sarzeau Kerollaire.

2.5.2 Les sites de centralités

- Le site de centralité principale
 - o Centre ville de Vannes : favoriser la diversité des offres commerciales et de services, ainsi que la qualité de l'insertion architecturale et patrimoniale au sein du centre-ville. Maintenir les services de proximité et les services publics.
- Les sites de centralités des pôles d'équilibre
 - o Centre ville d'Elven : pérenniser une offre diversifiée sur la centralité, résorber la vacance commerciale
 - o Centre ville de Grand-Champ : conforter une offre diversifiée sur le centre-ville
 - o Centre ville de Sarzeau : pérenniser une offre diversifiée afin de s'ancrer dans les objectifs d'un tourisme 4 saisons
- Les sites de centralités intermédiaires dont les centralités de quartier au sein du cœur d'agglomération
 - o Centre ville d'Arradon : pérenniser, voire conforter l'offre commerciale et de services limitée
 - o Arzon Port Crouesty : consolider l'offre de commerces et services diversifiés afin de répondre aux besoins d'un tourisme 4 saisons
 - o Centre ville de Plescop : pérenniser les commerces existants, rechercher de meilleures continuités des linéaires commerciaux
 - o Centre ville de Ploeren : pérenniser, voire conforter l'offre commerciale et de services limitée
 - o Centre ville de Saint-Avé : pérenniser, voire conforter l'offre commerciale et de services
 - o Centre ville de Séné : pérenniser, voire conforter l'offre commerciale et de services limitée
 - o Centre ville de Theix-Noyal : renforcer l'offre répondant aux besoins courants pour compenser le déséquilibre de l'offre

- Vannes Cliscouët : diversifier l'offre actuelle
- Vannes Dunant : pérenniser l'offre en réponse aux besoins courants
- Vannes Kercado : conforter l'attractivité en qualifiant l'offre
- Vannes Menimur : pérenniser l'offre diversifiée en commerce et services
- Vannes Pompidou : pérenniser l'offre, favoriser la diversification afin d'assurer au mieux les besoins courants des habitants

2.5.3 Les sites d'implantations périphériques

- Les sites d'implantations périphériques majeurs
 - Vannes Ouest (Vannes + Ploeren Luscanen) : accompagner le renouvellement commercial par une réorganisation physique des bâtis et traiter la problématique de l'accessibilité au site
 - Séné le Poulfanc : requalifier/réorganiser sur un périmètre restreint afin d'assurer une meilleure cohérence, une meilleure mutualisation des espaces de stationnement et une meilleure attractivité de l'ensemble
 - Theix Atlantheix / St Léonard : restructurer, requalifier les espaces non bâtis
- Les sites d'implantations périphériques intermédiaires
 - Arradon CC de la Brèche : qualifier l'intégration urbaine et paysagère
 - Baden Est : pérenniser et adapter l'offre
 - Elven Sud : conforter l'offre
 - Grand-champ Sud : développer et compléter l'offre
 - Ploeren 2 Moulins : requalifier les espaces bâtis et non bâtis
 - Saint-Avé Kermelin : qualifier l'intégration urbaine et paysagère
 - Saint-Avé/Vannes Trois Rois : renouveler l'offre et qualifier son organisation fonctionnelle
 - Vannes Tohannic : qualifier l'intégration urbaine et paysagère
 - Arzon le Sanso : qualifier l'intégration urbaine et paysagère
 - Sarzeau Kerblanquet : pérenniser l'offre, qualifier l'intégration urbaine et paysagère
 - Sarzeau Kergroës : qualifier l'intégration urbaine et paysagère
 - Sarzeau Kerollaire : restructurer le site, qualifier un espace dédié au commerce différencié de l'espace des activités économiques

3 PROJET DE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU)

3.1 PRÉAMBULE

Les documents actuels qui s'appliquent jusqu'en 2020 (Plan De Déplacements Urbains de Vannes Agglo et Plan Global Des Déplacements de la Presqu'Île de Rhuys) ne sont valables que sur les périmètres des anciennes intercommunalités. Ils ont déjà permis des avancées sur la réduction de la part de la voiture.

La révision du PDU consiste en un bilan des actions passées et la définition de nouveaux objectifs afin d'aboutir à la définition d'un plan d'actions pour les 10 ans à venir et pour les 34 communes.

Depuis 1996, les PDU sont rendus obligatoires dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE). L'unité urbaine de Vannes n'atteignant pas ce seuil de 100 000 habitants, la démarche est donc volontaire.

Le PDU doit être compatible avec le SCoT, le PCAET et le futur Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET).

3.2 ÉVALUATION DU PDU ET DU PGD

Le PDU de Vannes Agglo de 2011 à 2020

Ce plan doté d'un budget de 177 M€ était organisé autour de 10 axes et totalisait 40 actions.

L'offre de transports collectifs a été presque multipliée par 2 et la fréquentation du réseau urbain est passé de 6,5 millions à 10,7 millions de voyages par an.

Mais, il persiste des manques et des retards :

- les aménagements de voirie pour les transports collectifs
- les aménagements pour la maîtrise des flux automobiles (peu d'évolution) et le développement des modes doux (croissance de 16% entre 2008 et 2016)
- la communication grand public
- la problématique estivale
- l'innovation

La pertinence de certaines actions est à réinterroger : le fret/logistique et l'autopartage.

L'organisation des déplacements périurbains est à travailler.

On peut considérer que les objectifs du PDU 2010 sont partiellement atteints mais avec des évolutions des comportements de déplacements qui se sont concentrés sur le cœur d'agglomération.

Le Plan Global de Déplacements 2012-2020 de la Communauté de Communes de la Presqu'Île de Rhuys (PGD)

Ce plan proposait 11 actions regroupées en 3 axes :

- développer les transports collectifs
- développer les modes doux
- agir de manière transversale sur les déplacements

Le PGD s'est traduit, en particulier, par :

- la mise en œuvre du Plan Vélo de la Presqu'île (200 000 €/an)
- le développement de l'ex-ligne TIM 7.

3.3 LA STRATÉGIE DU PDU 2020-2030

Le Plan Climat Energie Territorial prévoit de diviser par 2 la consommation énergétique des transports de personnes d'ici 2050.

A l'horizon du PDU, l'objectif est d'atteindre une part modale Voiture Conducteur de 47% en 2030, soit plus d'un déplacement sur 2 réalisé autrement qu'au volant de sa voiture.

Le PDU comprend 4 orientations majeures :

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

3.4 LE PLAN D' ACTIONS DU PDU 2020-2029

Axe	Actions
Axe 1 : Engager une politique cyclable ambitieuse	<ul style="list-style-type: none"> Concevoir et mettre en œuvre un réseau de pistes cyclables intercommunales Inciter financièrement les communes au développement de leurs réseaux cyclables communaux Communiquer et faire connaître le schéma cyclable Poursuivre et développer les services vélos aux usagers
Axe 2 : Optimiser les transports collectifs urbains et interurbains	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer l'efficacité des Transports collectifs par des aménagements de voirie Résoudre les dysfonctionnements de la Place de la Libération Optimiser l'offre périurbaine Améliorer l'attractivité tarifaire des transports collectifs Étudier la possibilité de développement des transports maritimes à l'année
Axe 3 : Encourager et poursuivre les actions en faveur de l'intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> Créer des parkings-relais mutualisés avec du covoiturage en entrée de ville Développer la billettique interopérable Encourager la pratique du covoiturage Améliorer l'intermodalité TC-Vélo
Axe 4 : Mettre en place un plan de mobilité touristique à l'échelle du territoire	<ul style="list-style-type: none"> Envisager le développement des navettes maritimes touristiques Développer un service de parkings relais et de navettes gratuites pour les communes littorales Concevoir et mettre en œuvre un schéma cyclable touristique pour compléter, le cas échéant, le réseau intercommunal
Axe 5 : Communiquer sur les mobilités alternatives	<ul style="list-style-type: none"> Ouvrir un espace dédié à la mobilité pour le grand public Poursuivre les actions engagées en matière de Plans de Déplacements d'Entreprises
Axe 6 : s'engager dans l'innovation	<ul style="list-style-type: none"> Être collectivité initiatrice sur les énergies innovantes (hydrogène) Poursuivre le développement des véhicules moins polluants

3.5 L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

3.5.1 État initial de l'environnement

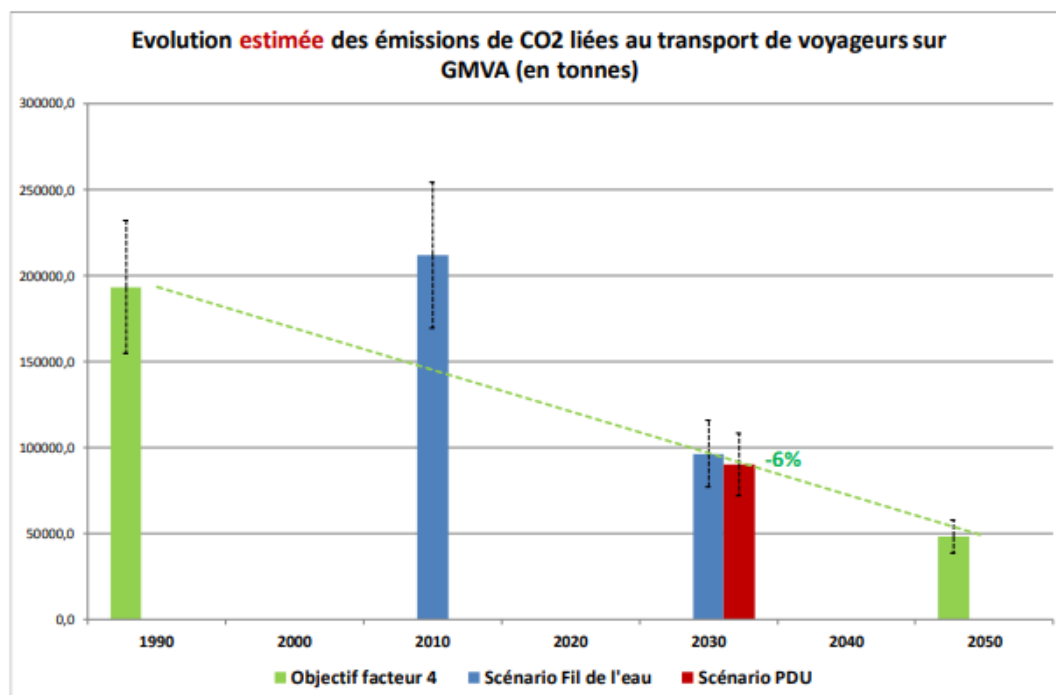
Cet état initial a été élaboré de manière mutualisée avec celui du SCoT et du PCAET de GMVA.

11 enjeux thématiques et 7 unités fonctionnelles ont été identifiés.

Hierarchisation	Enjeu thématique	Enjeu détaillé
Enjeux prioritaires	Air / Santé	Réduire les émissions et les concentrations de polluants atmosphériques
	Climat / GES	Réduire les émissions de GES
	Energie	Réduire les consommations d'énergie et favoriser l'usage d'énergies alternatives au pétrole
	Bruit	Réduire les nuisances sonores et l'exposition aux sources de bruit
Enjeux forts	Milieux naturels et biodiversité	Préserver les milieux naturels, la biodiversité et les fonctionnalités écologiques
	Occupation du sol	Limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles
	Risques	Réduire ou ne pas aggraver les risques et les accidents
	Paysages et patrimoine	Préserver les paysages et le patrimoine
	Pollution de l'eau et du sol	Limiter les risques de pollution de l'eau et des sols
Enjeux moyens	Ressources minérales	Réduire les consommations de ressources minérales
	Déchets	Réduire la production de déchets

3.5.2 Justification des choix et analyse du scénario retenu

La mise en œuvre du PDU permet d'envisager une diminution supplémentaire des émissions de CO2 de 6% en 2030.



3.5.3 Analyse des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Le plan d'actions répond avec beaucoup d'efficacité aux thématiques :

- réduire les émissions et les concentrations de polluants atmosphériques,
- réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES),
- réduire les consommations d'énergie et favoriser l'usage d'énergies alternatives au pétrole,
- réduire les nuisances sonores.

Il répond avec une moindre efficacité aux enjeux :

- réduire ou ne pas aggraver les risques et les accidents,
- préserver les paysages et le patrimoine.

Il ne répond pas aux enjeux suivants :

- préserver les milieux naturels, la biodiversité et les fonctionnalités écologiques,
- limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles,
- limiter les risques de pollution de l'eau et des sols,
- limiter la consommation en ressources minérales,
- limiter la production de déchets.

3.5.4 Analyse des secteurs susceptibles d'être impactés

3 projets structurants ont fait l'objet d'une évaluation plus fine mais ne sont pas susceptibles de porter atteinte à des enjeux environnementaux. Toutefois, ils couvrent 17 ha :

- 1 parking-relais Nord
- 1 parking-relais Est
- l'échangeur de Liziec

3.5.5 Analyse des incidences au titre de Natura 2000

Les projets ne sont pas de nature à remettre en question l'état de conservation des habitats et espèces ayant entraîné la désignation des sites Natura 2000 du territoire.

3.5.6 Modalités de suivi

Démarche d'évaluation environnementale par boucle d'analyse itérative.

4 AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES

4.1 SCOT

Personnes publiques associées	Avis	Nature et détail des observations
Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan	Favorable avec remarques	Approbation DOO, DAAC, SIP Mais enveloppe urbaine à appliquer spatialement de manière restrictive Permettre une faculté d'évolution pour les commerces installés hors localisation préférentielle énoncée dans le document
Centre national de la propriété forestière	Favorable	
Comité Régional de la Conchyliculture de Bretagne Sud	Favorable	
Institut National de l'Origine et de la Qualité	Favorable	
Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan	Favorable avec remarques	Diagnostic environnemental trop général, plus particulièrement concernant Natura 2000 (absence de référence au document d'objectifs existant) et la Trame Verte et Bleue (cartes à compléter). Des compléments attendus sur la préservation du bocage. Des compléments sur les documents de référence pouvant appuyer la mise en œuvre des objectifs du SCOT. La prise en compte des "vues emblématiques" Des précisions à apporter dans la justification de la consommation foncière au regard des objectifs de la Charte. Objectifs de production de logements à renforcer dans les enveloppes urbaines de Ploeren, Meucon, Monterblanc, Saint-Nolff, Tréffléan, Theix-Noyal et Sulniac.
Conseil Départemental	Favorable avec remarque	Mieux prendre en compte le château de Suscinio et l'ensemble des aménagements qui lui sont liés.
Services de l'Etat	Favorable	Les réserves concernent la légalité et la sécurité

	avec réserves	<p>juridique du SCoT :</p> <p>1. Consommation du foncier Mieux justifier la consommation de 100 ha pour les équipements. Justifier, le moment venu, la création ou l'extension de nouveaux sites commerciaux dans les pôles d'équilibre suite au constat de l'augmentation de la population.</p> <p>2. La loi Littoral</p> <p>a) <u>Capacité d'accueil</u> à préciser (cf art. L 121-21 CU) b) <u>Coupure d'urbanisation</u> : interdire les constructions ou aménagements compromettant le caractère naturel de la coupure (seule l'extension limitée des bâtiments agricoles existants est autorisée). c) <u>Extension de l'urbanisation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Villages Retirer le secteur de La Croix/Trévras à Larmor-Baden (arrêt CAA Nantes 2015). Fragilité juridique réelle de la qualification de village des secteurs de Kerno et Kerbillio/Brouel sur l'île aux Moines. - Secteurs déjà urbanisés (SDU) Retirer le secteur de Kerhuillieu à Séné car situé en EPR. Fragilité juridique pour Larguéven à Saint-Gildas-de-Rhuys et Kerfraval à Sarzeau. <p>d) <u>Espaces proches du rivage (EPR)</u> Compléter la notion d'extension limitée par la nécessité de respecter dans les PLU les densités et hauteur du "quartier environnant".</p> <p>e) <u>Bande des 100 m</u> Rappeler dans le DOO l'interdiction des extensions de constructions existantes ou des changements de destination dans les espaces non urbanisés.</p> <p>3. Le volet diversité Evaluation d'incidence sur Natura 2000 de certains projets (Ex : projet de téléski à Le-Tour-du-Parc, aménagement des abords du château de Suscinio) à affiner.</p> <p>En complément de ces observations, les services de l'Etat formulent un certain nombre de conseils et recommandations visant à compléter ou justifier les éléments du projet.</p>
Chambre d'Agriculture	Favorable avec remarques	Souligne l'aspect peu prescriptif du projet et formule plusieurs remarques. Les plus importantes concernent le contenu du DOO et portent sur des points précis (Intégrer l'identification des périmètres sanitaires au diagnostic agricole

		préconisé à l'échelle locale / Retirer la référence à l'article L 121-10 du CU, issu de la loi ELAN, trop restrictif / Réexaminer les préconisations relatives aux changements de destination / Préserver l'espace agricole vis à vis de l'énergie durable / Justifier la consommation de 125 ha pour les zones d'activités et les équipements ...)
--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

4.2 PDU

Personnes publiques associées	Avis	Nature et détail des observations
Conseil de développement du Pays de Vannes		<p>Méthodologie : absence de mention des documents des territoires voisins.</p> <p>Transports ferroviaires : un projet d'étude sur le sujet, comme proposé dans le courrier du 23 octobre 2018 (en pièce jointe), ou l'affichage d'une volonté de voir se développer ce mode de transports pourraient, a minima, être intégrés.</p> <p>Expérimentations : aller plus loin sur certaines actions : la gratuité des transports en communs, la création de parking-relais, les « points-stop. Covoiturage », la location de moyenne et longue durée de vélos à assistance électrique, la mutualisation des cartes de transport Kiceo et Velocéo, la possibilité d'implantation de bornes Vélocéo aux abords des lieux de loisirs. Cependant ne pas oublier que les modes de déplacements doux ne pourront pas remplacer systématiquement l'usage des véhicules à moteur. Pour la tarification des transports collectifs, le Conseil souhaite participer aux commissions tarifaires et rappelle les préconisations faites dans le rapport « Vannes, ville étudiante ».</p> <p>Questions/points de vigilance : pourquoi un tel délai pour le lancement local du système Korrigio, clarifier la notion de « point-stop covoiturage », par quels moyens développer les vélos pliants ? Le Conseil suggère qu'une action de communication massive pour amener les usagers à changer de mode de transport au profit des modes doux soit ajoutée aux actions déjà envisagées. Le Conseil souhaite que ce document soit prescriptif pour les communes et reste mobilisé pour accompagner l'agglomération vers l'objectif de réduction de la part modale automobile et le développement des modes de transports alternatifs.</p>
Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan	Favorable avec	Demande de complément visant à renforcer l'intégration des continuités piétonnes,

	remarques et demande	complément de cartographie, proposition de critère d'évaluation.
DDTM	Favorable	<p>Le PDU est compatible avec les orientations du schéma de cohérence territorial (SCOT).</p> <p>Le PDU est compatible avec le plan climat air énergie territorial (PCAET).</p> <p>Le PDU de GMVA contribue à l'équilibre entre les besoins de mobilité de protection de l'environnement et de la santé.</p> <p>Déplacements actifs : le développement du réseau de pistes cyclables intercommunales est pertinent et cohérent mais la carte de maillage ne semble pas intégrer la commune de la Trinité-Surzur. Préciser les objectifs du schéma de cohérence des aménagements cyclables (programmer de nouveaux stationnements vélo, de nouveaux postes de recharge pour les VAE, réaliser une carte des aménagements de voirie, programmer la suppression de points noirs de la mobilité active, prendre en compte de nouvelles mobilités actives). Est-il envisagé une coordination et une hiérarchisation de la mise en œuvre du réseau structurant ?</p> <p>Réduction de la pollution atmosphérique : avec l'acquisition de véhicules à hydrogène, GMVA contribue au développement des transports les moins polluants. Rappeler les moyens mis en œuvre pour contribuer à l'atteinte des objectifs de lutte contre la pollution atmosphérique, sensibiliser les professionnels du transport à l'adhésion puis à l'obtention du label CO².</p> <p>Non mobilité : pour diminuer les déplacements pendulaires, le développement des espaces (lieux tiers) ne semble pas encouragé.</p> <p>Desserte du territoire : préciser la stratégie de hiérarchisation des actions consistant à optimiser l'offre périurbaine.</p> <p>Accessibilité : un bilan, pour chaque commune, du plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics aurait été opportun.</p> <p>Intermodalité durable : préciser les modalités de renforcement de l'offre existante, la coordination pour les changements de mode, l'articulation avec l'étude "de diagnostic et de programmation pour la définition d'un schéma directeur les déplacements urbains et d'un plan-guide pour la requalification des espaces publics du centre ville de Vannes", les orientations sur le renouvellement de la flotte de</p>

	<p>bus et de transport en commun.</p> <p>Trafic automobile : mettre en place un dispositif d'évaluation.</p> <p>Organisation des stationnements des approvisionnements, des PDE : accompagner le développement des pistes cyclables d'une stratégie concernant les parcs de stationnement, pour le covoiturage les nouvelles aires de parking relais pour être équipées de bornes de recharge électrique voire hydrogène, préciser quelques pistes de travail au sujet des actions pour le transport de marchandises et les livraisons, une information sur les plans le déplacement entreprise PDE en cours de réalisation aurait été intéressante</p> <p>Mer, tourisme : étudier le développement des liaisons maritimes dans le cadre d'une approche intermodale, étudier l'élargissement de l'offre de liaison maritime pour les trajets domicile-travail durant la période estivale voire au-delà. Le développement, le cas échéant, des continuités cyclables complémentaires au réseau intercommunal devrait être étudié en lien avec l'amélioration de l'intermodalité transport en commune.</p> <p>Le bilan de l'expérience d'une liaison pouvant accueillir des personnes à mobilité réduite entre Vannes et Branféré pourrait conduire à une réflexion sur la desserte d'autres sites touristiques importants.</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

5 AVIS DE LA MISSION RÉGIONALE D'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE (MRAe)

Préambule : l'avis porte sur le SCoT, le PDU et le PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial) élaborés simultanément par l'intercommunalité. Les éléments qui concernent exclusivement le PCAET ne sont pas repris dans la synthèse de l'avis ci-dessous.

Les enjeux environnementaux identifiés comme prioritaires par l'Autorité environnementale (Ae) sont :

- la soutenabilité du projet en termes de consommation des ressources et d'émissions de gaz à effet de serre,
- la préservation des espaces agro-naturels, de la trame verte et bleue, de l'eau, de la biodiversité et des sites naturels remarquables,
- l'adéquation du projet avec la sécurité, la santé et le bien-être de la population.

L'Ae relève une justification de la capacité d'accueil insuffisante au regard de la croissance démographique retenue. Ainsi, elle recommande principalement "de prendre en compte la capacité d'accueil du territoire afin d'ajuster le PCAET et le PDU en fonction du scénario qui pourra être retenu

et pour que les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de GMVA, ou à terme un PLUi, puissent s'inscrire dans un cadre suffisamment cohérent."

Recommandations additionnelles

L'Ae formule un nombre important de recommandations additionnelles destinées à améliorer la démarche d'évaluation environnementale.

- Dossier : compléter le résumé technique
- Qualité de l'analyse
 - PDU : ajouter dans le rapport environnemental une présentation et une analyse des déplacements actuels, en lien avec les territoires voisins ; se doter d'outils permettant de recueillir des données sur l'usage du vélo.
 - Bilan SCoT et PDU antérieurs
Compléter les rapports de présentation dans le but de justifier les choix retenus pour l'avenir.
 - Méthodologie et pertinence du projet au regard de l'environnement
SCoT et PDU : justifier les périmètres d'étude limités à l'intercommunalité et élargir, le cas échéant, aux territoires voisins ; produire des scénarios de substitution.
 - Qualité de l'analyse des incidences et mesures ERC
SCoT : mieux évaluer et qualifier les incidences potentielles ; présenter clairement les mesures d'évitement et de réduction utilisées.
PDU : intégrer les mesures ERC aux fiches actions, en particulier pour l'échangeur de Liziec.
 - Suivis :
renforcer certains indicateurs, s'engager sur les moyens, préciser l'utilisation qui en sera faite.
- Prise en compte de l'environnement (SCoT)
 - Organisation spatiale et consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers
Dans le DOO, prioriser la densification urbaine vis à vis des extensions et préciser la stratégie qui sera mise en place pour tendre progressivement vers l'objectif de zéro artificialisation nette.
Justifier le projet démographique en s'appuyant sur un travail prospectif.
Revoir à la hausse les densités pour les Landes des Lanvaux.
Accueil des populations non-résidentes : préciser la stratégie de l'intercommunalité et en évaluer les incidences sur la consommation foncière.
Consommation à vocation économique et équipements : démontrer la réalité des besoins en zones d'activités économiques, étudier les incidences sur l'environnement et mettre en place les mesures ERC. Prévoir mesures de compensation sur les friches industrielles ou milieux naturels dégradés ou fragiles.
 - Préservation du patrimoine naturel bâti
TVB : mettre en cohérence carte du PADD et identification figurant dans l'état initial de l'environnement.
Natura 2000 : approfondir l'analyse des incidences afin de démontrer l'absence d'incidences notables.
Sites, paysages et patrimoine : proposer des mesures évaluées permettant de garantir l'atteinte des objectifs énoncés en matière de paysage.
Ressources en eau : aspects qualitatifs et quantitatifs à approfondir.
- Prise en compte des risques et des nuisances

- SCoT : compléter l'état initial de l'environnement concernant le risque d'inondation et de submersion marine, renforcer les mesures prévues.
- PDU : reprendre l'évaluation du projet concernant la qualité de l'air.
- Contribution au changement climatique, énergie, mobilité
 - Mobilités : reprendre dans le PDU les différents projets d'infrastructures routières du territoire, en cohérence avec le SCoT.
 - Changement climatique : assortir les orientations du SCoT d'objectifs cibles chiffrés et territorialisés (réduction GES).

6 AVIS DE LA CDPENAF

Commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers

L'avis porte sur l'élaboration du SCoT.

Avis favorable sous réserve que :

- la prévision de consommation de 100 ha dédiée aux équipements et services soit mieux justifiée et traduite par une mise en œuvre suffisamment prescriptive pour les PLU,
- la prévision de consommation de 25 ha dédiée à la production d'énergies renouvelables soit mieux justifiée et accompagnée d'une cartographie des secteurs envisagés,
- soient ajoutées dans le SCOT des préconisations portant sur :
 - le séquençage du développement de l'urbanisation ,
 - la nécessité d'intégrer dans la capacité de production de logements les bâtiments pouvant changer de destination et repérés dans les PLU,
 - les possibilités pour les communes de créer à titre exceptionnel des STECAL,
 - le recours possible aux outils spécifiques de protection de foncier agricole : ZAP (zones agricoles protégées) ou PAEN (périmètres de protection des espaces agricoles et naturels périurbains).

7 AVIS DES CONSEILS MUNICIPAUX

7.1 SCoT

Communes	Avis	Nature et détail des observations
Arradon	Favorable	
Arzon	Favorable	
Baden	Favorable	Pas de délibération dans les délais
Brandivy	Favorable	Pas de délibération dans les délais
Colpo	Favorable	
Elven	Favorable avec réserve	ZAE de rayonnement : permettre la réalisation de réserves foncières pour l'accueil d'activité industrielle et logistique au-delà des objectifs affichés par le SCoT
Grand-Champ	Favorable	

Île aux Moines	Favorable	
Île d'Arz	Favorable	à la minorité (1 Contre, 4 Abstentions et 3 Pour)
Le Tour du Parc	Favorable	
La Trinité-Surzur	Favorable	
Larmor-Baden	Favorable	
Le Bono	Favorable	
Le Hézo	Favorable	
Locmaria-Grand-Champ	Favorable avec réserve	Porter à 12 ha la surface de consommation maximale à vocation résidentielle
Locqueltas	Favorable	
Meucon	Favorable	
Monterblanc	Favorable	
Plaudren	Favorable	
Plescop	Favorable	
Ploeren	Favorable	
Plougoumelen	Favorable	
Sarzeau	Favorable avec réserves	Compléter et/ou corriger le rapport de présentation (7 points), le document d'orientation et d'objectifs (4 points) et le document d'aménagement artisanal et commercial (1 point)
Saint Gildas de Rhuy	Favorable avec remarque	Corriger le document d'orientation et d'objectifs p98
Séné	Favorable	
Saint Armel	Favorable	
Saint Avé	Favorable	
Saint Nolff	Favorable	
Sulniac	Favorable	
Surzur	Favorable avec réserves	Maison des services au public, manque de locatif annuel, pas d'action prévue pour corriger le déséquilibre est-ouest du territoire en matière de pôle commercial et de services

Theix-Noyal	Favorable avec remarque	Corriger Atlantheix en Atlantheix/Saint Léonard p 39
Trédion	Favorable	
Treffléan	Favorable	Pas de délibération dans les délais
Vannes	Favorable	

7.2 PDU

Communes	Avis	Nature et détail des observations
Arradon	Favorable	
Arzon	Favorable	
Baden	Favorable	
Colpo	Favorable	
Île aux Moines	Favorable	
La Trinité-Surzur	Favorable	
Larmor-Baden	Favorable	
Le Bono	Favorable	
Locmaria-Grand-Champ	Favorable	
Monterblanc	Pas de délibération	
Plaudren	Favorable	
Plescop	Favorable	
Ploeren	Favorable	
Sarzeau	Favorable avec réserve	Réserves quant au chiffrage des actions prévues et quant à leur soutenabilité au regard de la situation très dégradée des finances de Golfe du Morbihan Vannes Agglomération
Saint Gildas de Rhuy	Favorable avec réserve	Ajout au PDU des références au parking relais et aux navettes de cars organisés sur la commune
Séné	Favorable	
Saint Armel	Favorable avec réserve	Réserve sur l'intérêt de la création du projet de "maison de la mobilité" au regard de son coût

Saint Avé	Favorable	
Sulniac	Pas de délibération	
Surzur	Favorable	
Trédion	Favorable avec réserve	Absence de délai de mise en place de ligne régulière de transport collectif pour desservir Trédion
Vannes	Favorable	

8 AVIS DES COMMUNES ET COMMUNAUTÉS DE COMMUNES EXTÉRIEURES

8.1 SCoT

Communes/Communautés	Avis	Nature et détail des observations
Berric	Favorable	
Arc Bretagne Sud	Favorable	
Communauté de communes d'Auray Quiberon Terre Atlantique	Favorable	
Pays d'Auray	Favorable	
Questembert Communauté	Favorable avec remarque	Etudier une liaison vers Questembert Communauté

8.2 PDU

Communes/Communautés	Avis	Nature et détail des observations
Berric	Favorable	
Arc Bretagne Sud	Favorable	
Questembert Communauté	Favorable	

9 BILAN DE LA CONCERTATION

- informations sur l'état d'avancement des études sur le site internet de GMVA. Le site a été consulté environ 1700 fois à la date du 05/04/19,
- articles dans le n° 360 du magazine de GMVA et dans les quotidiens et magazines locaux,
- communication via les réseaux sociaux,

- dossier papier au siège de l'enquête consulté une cinquantaine de fois,
- exposition numérique et borne interactive consultée une cinquantaine de fois,
- réunions publiques qui ont réuni de 40 à 80 personnes (02/10/2018 et 06/03/2019),
- 6 séminaires thématiques avec les personnes publiques associées et consultées, associations, acteurs institutionnels suivis par une centaine de personnes.

10 ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

10.1 DÉSIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Vannes Agglomération a sollicité, le 2 mai 2019, la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique unique ayant deux objets : l'élaboration du schéma de cohérence territoriale (SCoT) et la révision du plan de déplacements urbains (PDU) de Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération.

Le Tribunal administratif de Rennes a désigné, le 3 juillet 2019, une commission composée de :

- Michèle Evard-Thomas, présidente
- Michelle Le Du
- Jacqueline Veillerot

10.2 MODALITÉS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Les dates de l'enquête publique ont été fixées lundi 19 août 2019 au jeudi 19 septembre 2019 pour une durée de 32 jours consécutifs.

6 lieux ont été retenus pour accueillir 13 permanences :

- Vannes Agglomération, siège de l'enquête, pour 5 permanences
- Mairie d'Elven pour 2 permanences
- Mairie de Grand-Champ pour 2 permanences
- Mairie de Sarzeau pour 2 permanences
- Mairie d'Arradon pour 1 permanence
- Mairie de l'Île aux Moines pour 1 permanence

Les jours et les horaires des permanences ont été établis comme suit :

Lundi 19/08/2019	de 9h à 12h à Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération de 14h à 17h à la mairie de Sarzeau
Samedi 24/08/2019	de 9h à 11h30 à la mairie de Grand-Champ
Mardi 27/08/2019	de 9h à 12h à la mairie d'Elven de 13h30 à 17h à Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération
Mardi 03/09/2019	de 9h à 12h à Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération
Samedi 07/09/2019	de 9h à 12h à la mairie d'Elven
Judi 12/09/2019	de 9h à 11h30 à la mairie de l'Île aux Moines de 14h à 17h30 à Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération
Mardi 17/09/2019	de 9h à 12h à la mairie de Sarzeau de 14h30 à 17h à la mairie de Grand-Champ
Judi 19/09/2019	de 9h à 11h à la mairie de Sarzeau de 14h à 17h30 à Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération

Le public pouvait formuler [ses observations et propositions](#) :

- en écrivant sur les registres mis à sa disposition dans les lieux des permanences en présence ou non des commissaires enquêteurs
- en adressant un courrier à la présidente de la commission d'enquête unique relative au projet de SCoT et au projet de PDU à : Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération, 30 rue Alfred Kastler - PIBS II - CS 70206 - 56006 VANNES CEDEX
- en déposant dans le registre dématérialisé à l'adresse suivante : www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh
- par courriel à enquetepublique@gmvagglo.bzh

Il pouvait lire [les observations et propositions émises](#) :

- au siège de l'enquête, pour les observations écrites sur les registres, transmises par courrier ou par courriel
- sur le registre dématérialisé pour les observations formulées par voie électronique

[Le public pouvait consulter le dossier](#) présenté à l'enquête publique :

- sur support papier et sur un poste informatique dans les lieux de permanence
- sur le site internet: www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh

[Dossier soumis à l'enquête publique](#) :

Le recueil des pièces administratives relatives à l'enquête publique

Note de présentation de l'enquête publique unique,
Décision du tribunal administratif désignant la composition de la commission d'enquête publique unique
Arrêté portant organisation de l'enquête publique
Avis au public
Annonce légale parue dans Ouest-France et le Télégramme

Le registre d'enquête

Le dossier de SCoT

Le recueil des pièces administratives relatives à l'élaboration du SCoT

Délibération du conseil communautaire du 28 septembre 2017 relative à l'élaboration du SCoT de Golfe du Morbihan Vannes Agglomération

Débat en conseil communautaire du 18 octobre 2018 sur le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement durable)

Délibération du 25 avril 2019 portant bilan de concertation et arrêt du SCoT

Bilan de la concertation

Projet de schéma de cohérence territoriale

Rapport de présentation

Livret 1 : diagnostic

Livret 2 : état initial de l'environnement

Livret 3 : évaluation environnementale

Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO)

Avis des personnes publiques associées et consultées sur le SCoT

Avis de l'autorité environnementale - MRAe

Le dossier de PDU

Le recueil des pièces administratives relatives à l'élaboration du PDU

Délibération du 28 septembre 2017 prescrivant l'élaboration d'un nouveau PDU sur le territoire nouvellement fusionné

Délibération du 25 avril portant arrêt du PDU de Golfe du Morbihan Vannes Agglomération

Dates des réunions / concertations effectuées pendant l'élaboration du PDU

Projet de Plan de Déplacements Urbains

Projet de PDU intégrant l'annexe accessibilité et la synthèse du rapport environnemental

Rapport environnemental intégral

Avis des personnes publiques associées et consultées sur le PDU

Avis de l'autorité environnementale MRAe sur le PDU

10.3 PUBLICITÉ DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Un avis au public a été publié le 1er août 2019 et rappelé le 23 août 2019 dans Ouest France et Le Télégramme.

L'avis a aussi été publié sur le site internet de Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération et affiché au siège de Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération, dans les mairies et mairies annexes des communes membres de GMVA et dans 141 lieux du territoire.

Des annonces ont été faites à 4 reprises dans les pages locales de Ouest-France et à 3 reprises dans Le Télégramme. Un article a été publié dans le n°360 du magazine de l'agglomération. On pouvait aussi trouver l'information sur les sites internet des communes et dans les bulletins municipaux, sur Facebook et Tweeter.

Un dossier complet faisant le bilan de la publicité est joint dans les pièces jointes.

10.4 ENTRETIENS PRÉALABLES ET VISITES DU SITE

Une première rencontre a eu lieu le 9 juillet 2019 au siège de Vannes Agglomération entre la commission d'enquête, M. Le Bodo, Président de Golfe du Morbihan, M. Auger Vice-président en charge de l'urbanisme, M. Hallereau, DGA pôle aménagement et environnement, Mme Le Gall-Rousseau, directrice Mobilité, Mme Gestain, chargée d'étude SCoT et Mme Touzé, directrice de l'aménagement et de l'urbanisme.

Cet entretien a permis d'échanger autour du projet et de sa genèse et de préparer l'enquête publique.

Un deuxième échange s'est tenu le 7 août 2019 avec Mme Gestain et M. Auger à propos des avis formulés sur le dossier par les personnes publiques et pour finaliser l'organisation de l'enquête publique.

Un dernier échange a eu lieu le 10 octobre 2019 autour des éléments contenus dans le procès-verbal.

La commission d'enquête a visité quelques endroits du site pour être en mesure de répondre à certaines observations du public.

10.5 CLÔTURE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

L'enquête publique a été close, le 19 septembre 2019, à 17h30.

11 OBSERVATIONS FORMULÉES PAR LE PUBLIC

Le public a largement participé à l'enquête publique puisque l'on dénombre 226 dépositions dont une centaine pour le PDU : 44 ont été écrites dans les registres, 69 transmises par courriers ou par courriels et 113 ont été formulées dans le registre dématérialisé. Ces 226 dépositions correspondent, en fait, à un nombre conséquent d'observations différentes : 400 et plus. Toutefois, il faut préciser que l'un des thèmes a donné lieu à la répétition d'une même observation une quarantaine de fois.

12 PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE et MÉMOIRE EN RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le procès-verbal de synthèse a été remis et commenté le 1er octobre 2019 à Monsieur le Président de Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération. Il figure en annexe.

Les observations ont été regroupées par projet (SCoT et PDU) puis par thème afin de rendre compte des sujets d'intérêt et/ou de préoccupations des habitants du territoire de GMVA.

Parmi les 13 thèmes listés pour le SCoT, 2 recueillent un nombre important d'observations. Une dizaine d'associations ont contribué de manière substantielle à l'analyse critique du projet dans le thème "Généralités". Le thème 12 " Secteurs déjà urbanisés" (SDU) témoigne d'une forte opposition à la méthodologie retenue pour identifier ces SDU dans le SCoT.

Parmi les 5 thèmes identifiés dans le Plan de Déplacements Urbains, le public a exprimé son intérêt et/ou sa préoccupation pour les questions liées aux transports en commun et aux déplacements doux.

La commission d'enquête a ajouté les 3 demandes de précisions suivantes au PV de synthèse :

Villages soulignés : pouvez-vous distinguer dans la liste de ces villages ceux qui sont identifiés dans le PNR et ceux qui sont issus des PLU ? S'agit-il des villages structurants du PNR (cf p 51 du rapport de présentation-livret 3 et p 40 du DOO) ? Cette identification peut-elle être de nature à présenter une fragilité juridique ?

Secteurs déjà urbanisés (SDU) : pouvez-vous justifier les situations très diverses en termes de nombre de bâtiments (de 18 à 181) alors que les villages sont définis par 50 bâtiments ? Etes-vous en mesure d'évaluer le potentiel de densification sur l'ensemble des SDU ?

Coupures d'urbanisation : pouvez-vous justifier la diminution du nombre de coupures au regard de celles qui figuraient dans les deux SCoT précédents ?

Le mémoire en réponse a été reçu le 12 octobre 2019. Il répond aux observations du public, aux questions posées par la commission d'enquête ainsi qu'aux avis des personnes publiques associées et de l'Autorité environnementale.

13 PIÈCES JOINTES ET DOCUMENTS ANNEXES

Pièces jointes remises à l'autorité organisatrice :

- 6 registres d'enquête et leurs pièces jointes
- Photocopies des courriers et courriels
- Photocopie du registre dématérialisé
- Bilan de la publicité.

Annexes :

- Procès-verbal de synthèse des observations du public et sa lettre d'accompagnement
- Mémoire en réponse de GMVA

GLOSSAIRE

Ae : Autorité environnementale
ANC : Assainissement Non Collectif
BASIAS : Base des Anciens Sites Industriels et Activités de Service
CAA : Cour Administrative d'Appel
CDNPS : Commission Départementale de la Nature des Paysages et des Sites
CDPENAF : Commission Départementale de Préservations des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers
DAAC : Document d'Aménagement Artisanale et Commerciale
DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DOO : Document d'Orientations et d'Objectifs
EIE : Etat initial de l'environnement
ELAN : Evolution du Logement, de l'Aménagement et du Numérique
ENR : ENergies Renouvelables
EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
EPR : Espace Proche du Rivage
ERC : Eviter, Réduire, Compenser
GES : Gaz à Effet de Serre
GMVA : Golfe du Morbihan – Vannes Agglomération
LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie
MRAe : Mission Régionale d'Autorité environnementale
OAP : Orientations d'Aménagement et d'Orientation
PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PAVE : Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics
PCAET : Plan Climat Air Energie Territorial
PDU : Plan de Déplacements Urbains
PEB : Plan d'Exposition aux Bruits
PEM : Pôle d'Echange Multimodal
PGD : Plan Global des Déplacements
PGRI : Plan de Gestion du Risque Inondation
PLH : Programme Local de l'Habitat
PLU : Plan Local de l'Urbanisme
PLUi : Plan Local de l'Urbanisme intercommunal
PNR : Parc Naturel Régional
POA : Programme d'Orientations et d'Actions
PPA ; Personnes Publiques Associées
RTE : Réseau de Transport d'Electricité
SAGE : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SCoT : Schéma de COhérence Territoriale
SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDC : Schéma Départementaux des Carrières
SIP : Sites d'Implantation Périphérique
SMVM : Schéma de Mise en Valeur de la Mer
SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
SRCE : Schéma Régional de Cohérence Ecologique
STECAL : Secteur de Taille et de Capacité d'Accueil Limitées
TEPOS : Territoire à Energie POSitive
TVB : Trame Verte et Bleue
VAE : Vélo à Assistance Electrique
ZAE : Zone d'Activités Economiques