

Registre dématérialisé

Contributeur :

Nom : MAHOU

Prenom : Claire

Mail: claire.mahou@orange.fr

Adresse: 5 impasse des Hauts de Kerpaul

Code Postal: 56370

Ville: Sarzeau

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 20 août 2019 à 07:16:06

Contribution brute:

Bonjour, Mes voisins m'ont informée qu'il est envisagé de mettre la rue de Kerpaul en circulation à sens unique. Je suis donc très inquiète car compte tenu du nombre croissant d'habitants (avec tous les immeubles récemment construits) et de touristes, il est de plus en plus difficile de circuler en centre ville en voiture. Je suis donc de plus en plus souvent contrainte (et notamment en été) de faire un détour pour éviter la traversée du centre ville si je veux sortir de Sarzeau. Ma seule solution pour ce faire est de prendre la rue de Kerpaul jusqu'à la rue Kerthomas , de tourner à gauche pour reprendre le petit rond point avant le centre ville et de tourner ensuite à droite pour retrouver la grand route menant à Vannes. Si on m'empêche à l'avenir de tourner à droite en sortant de mon impasse, la vie va devenir impossible dans ce coin. Je peux aller à pied en centre ville pour faire les petites courses, et donc ne pas tourner à gauche en voiture à la sortie de l'impasse, mais une circulation interdite vers la rue de Kerthomas serait vraiment problématique. Je vous remercie vivement par avance de bien vouloir tenir compte de ma requête, largement partagée par mes voisins. Merci également de votre retour. Bien cordialement.

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 20 août 2019 à 07:55:08

Contribution brute:

Bonjour, je n'arrive pas à accéder à l'avis de l'autorité environnementale parmi les documents mis à l'enquête publique, serait-t-il possible de le mettre en ligne? Bien cordialement.

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 20 août 2019 à 15:26:22

Contribution brute:

Le PDU pointe clairement du doigt l'automobile comme étant un mode de transport à proscrire en rendant la circulation automobile de plus en plus difficile et contraignante dans l'agglomération de Vannes tout en proposant une offre de transport collectif totalement inadaptée (temps de transport, ponctualité, plages horaires, périodicité) et des moyens « alternatifs » totalement déconnectés de la réalité pour bon nombre d'habitants (en dehors du co-voiturage peut-être). Habitant à ~10km de mon lieu de travail, il me faut moins de 15 minutes (10 minutes avant le passage à tout 30km/h dans ma commune !) pour me rendre sur mon lieu de travail. Si je prenais les transports en commun, en espérant que les différents bus soient à l'heure – ce qui est rare, il me faudrait, en plus de perdre ma liberté de mouvement et d'horaire, minimum 50 minutes. Si je voulais passer 2h par jour dans les transports, j'habiterais Paris. Quant au vélo, outre la distance trop importante, il faut aussi considérer la météo Bretonne rarement bienveillante à cet égard et le fait qu'il n'est pas forcément acceptable d'arriver trempé et/ou en sueur au travail. En résumé, AVANT de rendre la vie des automobilistes encore plus compliquée et de les culpabiliser sans cesse, mettez en œuvre une offre en adéquation avec la réalité du terrain et ne plongez pas dans la mode du "greenwashing" à tout va.

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 23 août 2019 à 10:03:18

Contribution brute:

Bonjour, Je rejoins l'avis de l'une des observations déjà déposée. Les voitures ne sont plus les bienvenues : la circulation automobile est de plus en plus difficile et contraignante dans toute l'agglomération vannetaise. Par ailleurs, l'empreinte carbone n'est pas idéale... Pour autant, l'offre de transports collectifs (bus Kicéo, cars CTM...) est totalement inadaptée : la faible fréquence des bus (ou cars), leur manque de ponctualité, de périodicité ne sont pas à la hauteur d'une agglomération en pleine expansion. Le covoiturage mis en avant n'est pas suffisamment souple ou pratique. Quant au vélo (ou système Vélocéo), outre des distances parfois trop importantes, la météo ne permet pas toujours d'arriver trempé et/ou en sueur à son travail. Il devient urgent de proposer une offre de transports en commun en adéquation avec la réalité du terrain, et l'augmentation actuelle et à venir de la population sur les communes de l'agglomération, que ce soit sur les lignes urbaines ou périurbaines. Merci pour ce que vous pourrez faire, dans l'intérêt de tous.

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 23 août 2019 à 10:33:17

Contribution brute:

Bonjour, La ville de Sarzeau comme les autres communes de le presqu'île de Rhuys sont en pleine croissance de population. Plutôt que de rajouter des voitures qui vont allonger les bouchons de plus en plus nombreux, il serait souhaitable de renforcer l'offre de transports en commun, en développant en particulier la ligne 24 : plus de fréquences (surtout aux heures de pointe), offrir des possibilités pour prendre ce car le soir après 19 heures et moins de retards... Merci pour ce temps d'échange.

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 23 août 2019 à 16:31:14

Contribution brute:

Madame la Présidente de la commission d'enquête J'ai bien noté le souci d'anticiper le besoin en eau potable. 1/Peut-on poser la question aux élus de Sarzeau afin de savoir avec quelle eau les espaces verts municipaux sont arrosés? 2/Peut-on imaginer de récupérer les eaux d'exhaure de la carrière de Kerlin, rejetées dans l'eau du Golfe, si je ne me trompe pas. Une évaluation du cubage selon la saison serait alors à mener en lien avec le titulaire de l'autorisation d'exploitation, si ce n'est déjà fait 3/ Peut-on interroger les élus aussi sur la possibilité de suggérer, imposer éventuellement dans les permis de construire dans le neuf, le fait de concevoir un circuit d'eau usées, limitées aux eaux non fécales, afin d'économiser les volumes de chasse? 4/ Enfin peut-on savoir quel est le taux de fuite du réseau de distribution d'eau potable sarzeautin, et quelles mesures sont envisagées (-ables) pour récupérer le volume perdu (dans le SCOT 20% je crois avoir lu)? 5/ Peut-on aussi imaginer que Sarzeau prescrive l'infiltration de ses surfaces horizontales dans l'aménagement urbain de cette ville (places, rues, etc)? 6/ Quid de l'acceptation de toilettes sèches?

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 25 août 2019 à 22:31:47

Contribution brute:

Bonjour Sur saint jacques en sarzeau nous n'avons pas de bus (ligne 24) à passer en dehors de l'été . Pour ce rendre à sarzeau pour prendre le bus de vanne il faut prendre une navette qui ne circule que de 9h à 16h hors saison . Difficile d'aller à vanne à la journée quand on doit prendre le bus de retour à 14h à vanne . habitant aussi à rennes le covoiturage est impossible avec vos horaires bus .Pas de bus en soirée aussi

Contributeur :

Nom : HESBERT

Prenom : PIERRE

Mail: pierre.hesbert@hotmail.fr

Adresse: Kerbigéot

Code Postal: 56370

Ville: SARZEAU

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 25 août 2019 à 08:26:05

Contribution brute:

Messieurs Pourquoi avoir décidé d'exclure du champ d'analyse du PDU les véhicules électriques? Par ailleurs pourquoi ne pas avoir livré une carte des points de charge électrique totalement accessibles ? Une politique du SCOT/PDU est-elle envisageable sur le sujet ou bien GMVA se reconnaît-elle (il) impuissante sur le sujet?

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 25 août 2019 à 08:32:20

Contribution brute:

Le long de certains itinéraires routiers, aucun cheminement piéton et/ou vélo n'existe. On peut répondre que la fréquentation constatée est faible. Mais l'explication réside souvent dans la dangerosité. A l'inverse dans ce cas, l'offre créant la demande, une politique plus large est-elle possible dans le PDU, incitant les responsables (Conseil départemental, Etat, communes) à développer leur offre dans leurs documents (d'urbanisme)?

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 26 août 2019 à 14:23:58

Contribution brute:

Bonjour, Il est indispensable de créer un lieu de passage de la ligne 10 (interurbaine) sur la commune de Noyalo. Pour quelles raisons cet arrêt n'est pas prévu alors même que Noyalo a fusionnée avec Theix depuis plusieurs années (= rupture d'égalité de traitement entre les habitants). Par ailleurs, une piste cyclable continue et sécurisée doit exister entre Noyalo et Theix tout en permettant de rejoindre séné et vannes. Vous ne pouvez pas ignorer que des habitants renoncent au bus ou au vélo pour ces 2 raisons principales : pas assez de fréquences de bus et pistes cyclables en discontinues et non sécurisées pour les habitants qui se situent à 10, 12 ms de leurs trajets/domicile/lycées /travail. Merci de pensez à notre avenir commun.

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 26 août 2019 à 14:25:46

Contribution brute:

Bonjour, un point de passage de la ligne 10 à Noyalo est urgemment attendu. Merci

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 26 août 2019 à 14:28:14

Contribution brute:

Bonjour, Des pistes cyclables continues et sécurisée sont attendues sur un rayon de 15 ms autour de vanes : les lycéens, les étudiants, les travailleurs sont capables de se mobiliser lorsque on leur donne les moyens d'agir pour leur futur environnemental : des déplacements au quotidien plus vertueux, plus verts. Merci

Contributeur :

Nom : Federation d'associations de protection de l'environnement

Prenom : du Golfe du Morbihan

Mail: claude56@orange.fr

Adresse: maison des association-31, rue G LE BARTZ

Code Postal: 56000

Ville: VANNES

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 27 août 2019 à 18:11:43

Contribution brute:

Le projet de SCOT GMVA porte une responsabilité majeure pour les générations futures et doit s'inscrire dans une volonté plus ambitieuse traduite en actes pour préserver le cadre exceptionnel du Golfe du Morbihan et son avenir économique : • Limiter plus « fermement » l'artificialisation des sols dans un contexte déjà très urbanisé (3ème région ayant le plus fort taux d'artificialisation) fortement préjudiciable aux écosystèmes, à la biodiversité et source de fragmentation des milieux. D'ailleurs, le Gouvernement a fait de la lutte contre l'artificialisation des sols un axe majeur du plan national pour la biodiversité avec un objectif « zéro artificialisation nette » à terme. Cette ambition est cohérente avec les objectifs de développement durable de l'ONU (ODD 15) et la « feuille de route pour une Europe efficace dans l'utilisation des ressources » de 2011, qui visent à enrayer la dégradation des sols et l'augmentation des surfaces artificialisées. La frange côtière est particulièrement impactée ce d'autant plus que le futur schéma de mise en valeur de la mer (SMVM) a supprimé le volet urbanistique et laisse au SCOT l'entière responsabilité du futur lié à l'urbanisme. Les secteurs en « zone d'intervention » identifiés par le conservatoire du littoral ou les jouxtant devraient être protégés de toute nouvelle urbanisation en cohérence avec les différentes politiques publiques. • Piloter de façon transparente avec des objectifs chiffrés et avec une gouvernance adaptée (reportings, seuils d'escalade,..) les impacts du projet SCOT GMVA. • Respecter, dans toutes ses composantes, la parole publique donnée dans les engagements pris au titre du parc naturel régional Golfe du Morbihan. • Corriger les propositions du projet ne respectant pas la loi littoral • Intégrer le recul du trait de côte pour définir les zones d'urbanisation envisagées et compléter les ruptures d'urbanisation à minima au niveau du SCOT en vigueur (2016). • Prendre en compte de façon concrète les actions liées au climat, totalement absent du projet, et agir sur la pollution de l'air. • Une dégradation environnementale du Golfe du Morbihan aura un impact économique sur o Le tourisme comme l'indique le rapport d'information en juillet 2019 présentées par MME MARGUERITE DEPREZ-AUDEBERT ET M. DIDIER MARTIN, Députés « Construire la stratégie française du tourisme de demain autour du tourisme durable est doublement stratégique : Le tourisme durable répond aux attentes des touristes d'aujourd'hui et de demain. La France, pour se différencier de ses concurrents, devra, dans les années à venir, être en mesure de proposer une offre qui réponde à ces nouvelles attentes. » o Les activités ostréicoles qui nécessitent une qualité des eaux de bon niveau o L'agriculture dont les surfaces diminuent « grignotées » par l'étalement urbain.

Fichier :

https://www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh/sites/dev/files/e_registre/export/Observation%20n%C2%B013/19%2008%2027%20FAPEGM%20SCOT%20GMVA-commissaires%20enqu%C3%AAteurs.pdf

Fichier :

https://www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh/sites/dev/files/e_registre/export/Observation%20n%C2%B013/19%2008%2027%20annexes%20commissaires%20enqu%C3%AAteurs%20%20SCOT%20GMVA%20Federation.pdf

Projet de SCOT GMVA

Remarques à l'attention de Mesdames les commissaires enquêteurs

Fédération d'Associations de Protection de l'Environnement du Golfe du Morbihan

Agréée par la Préfecture au titre de la protection de l'environnement

Signataires

Mr Claude FUCHS, Président de la Fédération d'Associations de Protection de l'Environnement du Golfe du Morbihan

Mme Marie-Armelle ECHARD, Présidente des Amis des Chemins de Ronde

Mr Patrick AGERON, Président des Amis du Golfe du Morbihan

Mr Aimé LANGLADE, Président des Amis de la Réserve de Séné

Mr François CREZE, Président de Qualité de Vie à Larmor Baden

Le projet de SCOT 2019 GMVA affiche les orientations suivantes :

AXE 1=>ORGANISATION DU DEVELOPPEMENT POUR UNE GESTION ECONOMIQUE ET EQUILIBREE DU TERRITOIRE

- Assurer un développement équilibré et respectueux du territoire
- Promouvoir une offre de logement équilibrée et un urbanisme durable
- Organiser des mobilités durables
- Renforcer la qualification de destination d'exception par la qualité des aménagements et des paysages
- Traduire localement les dispositions de la loi Littoral

AXE 2=>MAINTENIR ET DEVELOPPER LES CONDITIONS DE L'ATTRACTIVITE

- Conforter les espaces agricoles et naturels au cœur du projet
- Se donner les moyens d'une exemplarité environnementale et énergétique
- Accompagner les évolutions démographiques et sociales par les équipements et services
- Conforter l'attractivité économique au service de l'équilibre du territoire

Le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) décline ainsi des mesures relatives :

D'une part aux grands équilibres relatifs à l'aménagement des espaces notamment :

- L'organisation de l'espace avec les 3 grandes entités que sont le Cœur d'agglomération, les landes de Lanvaux, le Golfe et ses îles organisées entre le pôle cœur d'agglomération, les pôles d'équilibre et les pôles de proximité.
- La modération de la consommation foncière avec environ 600 ha d'enveloppe foncière maximale autorisée dont 354 ha pour la vocation résidentielle, 125 ha pour la vocation économique, 25 ha pour la production d'énergie renouvelable, 60 hectares pour les projets de grands équipements et services notamment touristiques, 40 hectares pour les aménagements d'équipements, de services et d'espaces publics de proximité
- Les orientations pour une urbanisation économe en espace et en ressources naturelles : le SCOT fixe un développement prioritaire des centralités, les objectifs de densification, la part de production de logements sans s'étendre, les conditions d'urbanisation dans le cadre de la loi Littoral modifiée par la loi ELAN.

D'autre part des orientations des politiques publiques d'aménagement : le SCOT fixe un objectif global de 20% à 30% de logement locatifs sociaux pour les communes concernées par l'article 55 de la loi SRU ou amenées à l'être. Il pose les conditions d'implantation des activités économiques et commerciales, de développement des infrastructures, des énergies renouvelables, de la protection de la Trame Verte et Bleue ou encore du développement des mobilités.

Enfin le Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC) détermine les conditions d'implantation des équipements commerciaux sur le territoire.

Cependant, la traduction opérationnelle de certaines de ces ambitions ne semble pas être prise en compte, voire contraire au cadre de référence énoncé comme le démontrent les analyses ci-après.

1- Le pilotage du volet « GESTION ECONOMIQUE ET EQUILIBREE DU TERRITOIRE »

➤ Des enjeux environnementaux mal évalués et des indicateurs lacunaires

- [GMVA détaille la méthode d'analyse des impacts du projet de SCOT](#) (p96 et suivantes du livret 3).

GMVA écrit « L'objectif de l'analyse des dispositions du DOO est d'évaluer deux éléments :

- Les impacts du projet sur l'environnement ;
 - La performance des dispositions prises au regard des enjeux du territoire de GMVA.
- Une matrice d'analyse multicritère est utilisée pour l'évaluation des incidences du DOO. Elle s'appuie sur un système de notation élaboré de façon à pouvoir comparer les incidences prévisibles. Il s'agit d'une analyse essentiellement qualitative du projet de DOO, mais objectivée à partir de trois critères détaillés plus loin. »
- « La méthode repose sur une analyse matricielle multicritère (AMC) :
- Multicritère, car elle considère la portée territoriale, règlementaire et novatrice du projet ;
 - Multidimensionnelle, car sont considérés tous les volets de l'environnement.

Chaque AMC croise chacun des éléments du document évalué avec les enjeux issus de l'analyse de l'état initial de l'environnement et hiérarchisés en fonction des leviers du SCOT. La prise en compte de ces enjeux par le projet permet de répondre aux tendances évolutives identifiées par le scénario au fil de l'eau. Bien qu'il s'agisse d'une analyse essentiellement qualitative, à « **dire d'expert** » du projet de SCOT, un système de notation est utilisé de manière à qualifier et comparer les incidences prévisibles. Des notes de - 3 à + 3 par impact sont attribuées à chaque incidence relevée. Le système de notation est détaillé dans les paragraphes suivants.

Il s'agit d'apprécier les incidences cumulées de sa mise en œuvre par une lecture transversale et globale de la stratégie »

Or aucun élément ne permet d'apprécier la qualité intrinsèque de l'évaluation

- Comment a été élaborée la grille utilisée ? (p 109 livret 3) et sur quelles références quantifiables ? Comment lire l'échelle indiquée ?
- S'agit-il d'une méthode certifiée par un label, un agrément ou une directive ?
- Les experts sont-ils indépendants ? Prestataires de GMVA ? Salariés de GMVA ?
- Quelles sont les pistes d'audit (ou justifications) du dire d'expert ?

Ce point est d'autant plus important qu'il devrait logiquement être la source des indicateurs à retenir pour le suivi du SCOT GMVA.

A ce stade, nous ne pouvons que demander plus de transparence et d'objectivité dans les analyses conduites.

- [Des indicateurs de suivi pour l'air et l'énergie sont prévus p 157-158](#). D'autres indicateurs seront sans doute à prévoir. A l'heure du numérique, la très faible fréquence du suivi de la qualité de l'air est inacceptable. L'évolution doit être communiquée en temps réel ville par ville.

○ **GMVA liste les indicateurs (p154 livret 3)**

La liste des indicateurs paraît lacunaire au regard de l'exemplarité écologique affichée par GMVA et les points manquants concernent notamment :

- **La consommation de surfaces dans les espaces proches du rivage**
 - Alors que les chiffres de l'artificialisation du littoral (Sébastien COLAS, Observatoire National de la Mer et du Littoral-10/2018) montrent :
 - ✓ Une densité de population 2,5 fois plus forte
 - ✓ Une artificialisation des territoires 2,5 fois plus forte
 - ✓ Une vitesse de disparition des terres agricoles entre 1970 et 2010 2,5 fois plus rapide
 - ✓ Une densité de construction de logements en m2 par km2 2,5 fois plus forte »
 - ✓ Plus on se rapproche de la mer, plus ce constat est marqué.
 - ✓ Des risques d'artificialisation à défaut d'une protection FORTE (Natura 2000, Conservatoire Littoral, ...) et le GOLFE du MORBIHAN est jugé à risque
 - Après une artificialisation de **900ha** sur la dernière décennie (2007-17), le SCOT prévoit **400 ha** sur les 10 prochaines années (600 ha à l'échéance du SCOT en 2035) et ce dans la **3eme région la plus artificialisée** de France après l'Île de France et les Hauts de France. Alors que le Gouvernement a fait de la lutte contre l'artificialisation des sols un axe majeur du plan national pour la biodiversité avec un objectif « **zéro artificialisation nette** » à terme en lien avec les objectifs de développement durable de l'ONU (ODD 15) et la « feuille de route pour une Europe efficace dans l'utilisation des ressources » de 2011.
Source DDTM et Observatoire de l'environnement en Bretagne cf. annexe
- **La consommation d'espace dans les zones classées en zone d'intervention du conservatoire du littoral ou jouxtant les espaces naturels sensibles acquis** (cf. carte en annexe)
- **L'évolution des surfaces protégées** (Conservatoire du littoral, Natura 2000, ENS ...)
- **La protection contre l'urbanisation côtière (surface) au-delà de la traditionnelle règle des 100m**
La prise en compte de l'érosion côtière n'est pas intégrée. Par rapport à la limite actuelle il conviendrait de porter à 250 ou 300m la limite (le SCOT en a la faculté) dans une perspective du recul du trait de côte sur un horizon long (les spécialistes préconisent le siècle) et au risque submersion lié à l'élévation du niveau de la mer de 1 mètre.
- **L'accès au sentier du littoral** (chemin de ronde)
Indicateur possible : % kms non accessibles sur le périmètre du SCOT *source CEREMA => voir annexe*
- Sur la zone côtière L'indicateur « **préserver la biodiversité** » (p61 DOO et p92 Livret 3) nécessite, en cohérence avec le schéma écologique de Bretagne, de prendre en compte dans la **trame verte et bleue du SCOT**, les sites en **préemption du conservatoire du littoral** et de proscrire toute nouvelle urbanisation.

- Le volet de protection de l'environnement est affiché mais ne se concrétise pas dans les indicateurs de suivi qui ne sont pas tous chiffrés en matière d'objectif.

GMVA écrit « Il est proposé que ces indicateurs soient mis à jour selon des périodicités variables. Avant la mise en place effective d'un tel tableau de bord, il sera important de valider le choix des indicateurs finalement les plus pertinents à suivre, en fonction de leur utilité et de leur disponibilité. Il est d'autre part important de désigner une personne spécifiquement chargée de cette tâche de façon à assurer un suivi continu et efficace. L'ensemble sera réalisé dans le délai légal imparti de 6 ans à compter de la date d'approbation du SCOT. Il pourra être réalisé par un spécialiste de l'environnement, un observatoire ou toute autre structure compétente en la matière. » cf. p 154 et suivantes du livret 3 (rapport de présentation)

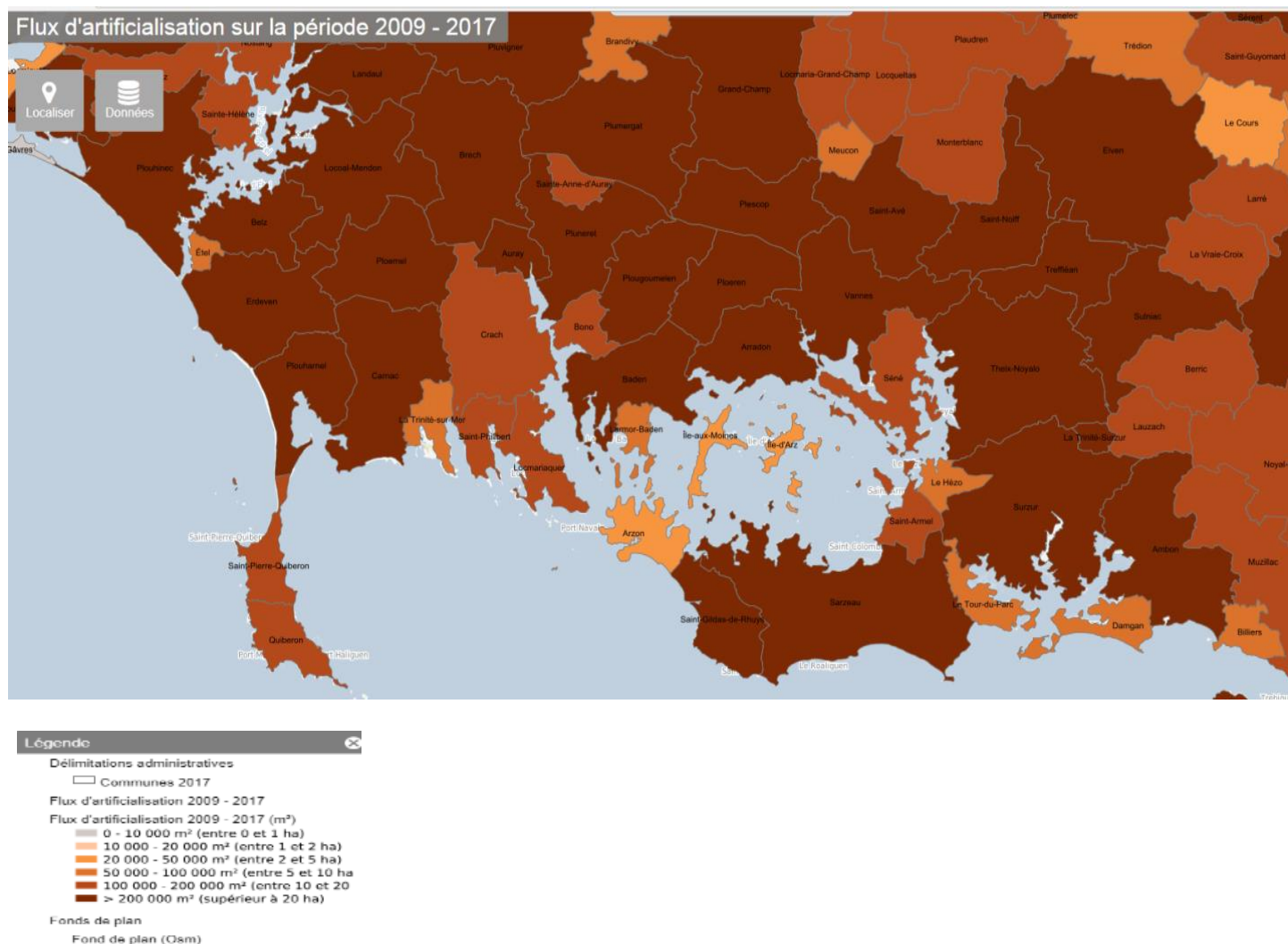
Sous un délai raisonnable (annuel à minima), Il serait nécessaire de disposer d'objectifs **chiffrés**, de limites, de seuils d'alerte et de dispositif d'escalade à la gouvernance, aux personnes publiques associées et au public en cas de franchissement.

Le suivi d'une politique ne peut que s'accompagner de ce type de dispositif sauf à piloter de façon très approximative et sans la transparence nécessaire s'agissant du domaine des politiques publiques.

Ceci est d'autant plus surprenant que le CEREMA* dispose d'outils informatisés performants qu'il met à disposition des collectivités territoriales.

* Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) est un établissement public tourné vers l'appui aux politiques publiques, placé sous la double tutelle du ministère de la transition écologique et solidaire et du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

Pour exemple ci-après https://carto.cdata.cerema.fr/1/pnb_action7_ff_2019.map



2- Le respect de la loi littoral

➤ La capacité d'accueil du territoire littoral absente

Conformément à la loi littoral (article L212-21 du code de l'urbanisme) la capacité d'accueil du territoire doit être déterminée et les documents d'urbanisme doivent tenir compte de

- la préservation des espaces et milieux mentionnés à l'article L. 121-23
- l'existence de risques littoraux, notamment ceux liés à la submersion marine ;
- la protection des espaces nécessaires au maintien ou au développement des activités agricoles, pastorales, forestières et maritimes ;
- la fréquentation par le public des espaces naturels, du rivage et des équipements qui y sont liés.

Cette obligation devra être respectée et permettra d'éclairer le dossier global.

➤ Une qualification des « SDU » sujette à caution

SDU => secteur déjà urbanisé autre que village ou agglomération (loi ELAN)

Concernant la qualification SDU, GMVA écrit

- Le nombre d'environ **25 bâtiments** * en continuité de moins de 30m, avec une épaisseur du tissu urbanisé a été retenu pour l'identification
- **55 SDU identifiés en dehors des espaces proches du rivage**

* Les documents GMVA parlent parfois de constructions, parfois de bâtiments, ce point est à mettre en cohérence dans l'ensemble des écrits GMVA.

Le SCOT GMVA reprend les définitions du lexique national de l'urbanisme (voir annexe) :

-Un bâtiment constitue un sous-ensemble de la notion de construction. Il est impérativement couvert par une toiture et doté de systèmes de fermeture en permettant une clôture totale.

La notion de bâtiment est donc différente de la notion de propriété cadastrale (par exemple, cas des longères divisées pour de petits logements de villégiature sur la zone côtière)

Une brève analyse des chiffres démontre la dispersion des situations tant concernant le nombre que concernant la densité

SDU -Critère (source GMVA)	Mini	max	Moyenne	Moyenne pondérée
Nb de bâtiments « cœur de secteur »	18	181	60,5	78,3
Densité Nb de bât/ha	11,4	21,3	15,4	

Par ailleurs, les critères ne paraissent pas en cohérence avec l'approche de la qualification des villages (ci-après) **13** secteurs « SDU » présentent une taille > **80** bâtiments : alors que les villages sont définis par **50** bâtiments.

La qualification est à revoir pour plus de

- **Transparence** => le **périmètre** n'est pas déterminé, il est donc impossible d'apprécier la densité et le nombre
- **Fiabilité** => le décompte du nombre de bâtiments apparaît **inexact** pour plusieurs localisations
On peut d'ailleurs s'étonner des variabilités des chiffres de GMVA et de sa cohérence au regard de la qualification des villages (cf après les villages)
- **Pertinence** => l'**artificialisation** des sols n'est pas prise en compte et la **proximité d'activité agricole est à vérifier**
- **Conformité** => des SDU sont positionnés dans des **espaces proches du rivage**

Article L121-8

Modifié par [LOI n°2018-1021 du 23 novembre 2018 - art. 42 \(V\)](#)

L'extension de l'urbanisation se réalise en continuité avec les agglomérations et villages existants.

Dans les secteurs déjà urbanisés autres que les agglomérations et villages identifiés par le schéma de cohérence territoriale et délimités par le plan local d'urbanisme, des constructions et installations peuvent être autorisées, en dehors de la bande littorale de cent mètres, des espaces proches du rivage et des rives des plans d'eau mentionnés à l'article L. 121-13, à des fins exclusives d'amélioration de l'offre de logement ou d'hébergement et d'implantation de services publics, lorsque ces constructions et installations n'ont pas pour effet d'étendre le périmètre bâti existant ni de modifier de manière significative les caractéristiques de ce bâti. Ces secteurs déjà urbanisés se distinguent des espaces d'urbanisation diffuse par, entre autres, la densité de l'urbanisation, sa continuité, sa structuration par des voies de circulation et des réseaux d'accès aux services publics de distribution d'eau potable, d'électricité, d'assainissement et de collecte de déchets, ou la présence d'équipements ou de lieux collectifs.

L'autorisation d'urbanisme est soumise pour avis à la commission départementale de la nature, des paysages et des sites. Elle est refusée lorsque ces constructions et installations sont de nature à porter atteinte à l'environnement ou aux paysages.

Les textes mentionnés en rose dans le texte ont été extraits des documents GMVA

En conséquence, la fédération d'associations de protection de l'environnement du Golfe du Morbihan conteste la qualification en SDU des espaces suivants

SDU => secteur déjà urbanisé autre que village ou agglomération (loi ELAN)

1-Les SDU doivent répondre aux critères de densité, de continuité et de structuration du bâti
Les cas ci-après ne répondent pas aux critères



COMMUNE	Nom/ lieu dit
BADEN	la lande de trévas
PLOUGOUMELLEN	tremodec
St GILDAS de Rhuys	largueven
SARZEAU	kerbigot
SARZEAU	kerfraval
SARZEAU	la belle croix

COMMUNE	Nom/ lieu dit
SARZEAU	le vondre
SARZEAU	poulhors
THEIX NOYALO	calzac eglise
THEIX NOYALO	kergounioux
THEIX NOYALO	trehenvaud

2-Les SDU doivent se situer en dehors des espaces proches du rivage
Les cas ci-après ne répondent pas aux critères



COMMUNE	Nom/ lieu dit
SENE	Kerhuillieu
SENE	la belle étoile
SENE	la lande de cano

Voir annexe cartographie des SDU concernés

➤ Une méthode de qualification des villages très contestable

GMVA écrit

- le nombre d'environ **50 bâtiments** * a été retenu pour justifier du critère « nombre significatif ».
- Une distance de **50 m** entre les bâtiments qualifie le critère « densité significative »
- Sur les **30 villages identifiés** la **grande majorité est constituée d'environ 100 à 200 constructions***.

* Les documents GMVA parlent parfois de constructions, parfois de bâtiments, ce point est à mettre en cohérence dans l'ensemble des écrits GMVA.

Pour définir les villages, le SCOT GMVA reprend les définitions du lexique national de l'urbanisme (cf. ci-dessus p 3)

La qualification est à revoir pour plus de

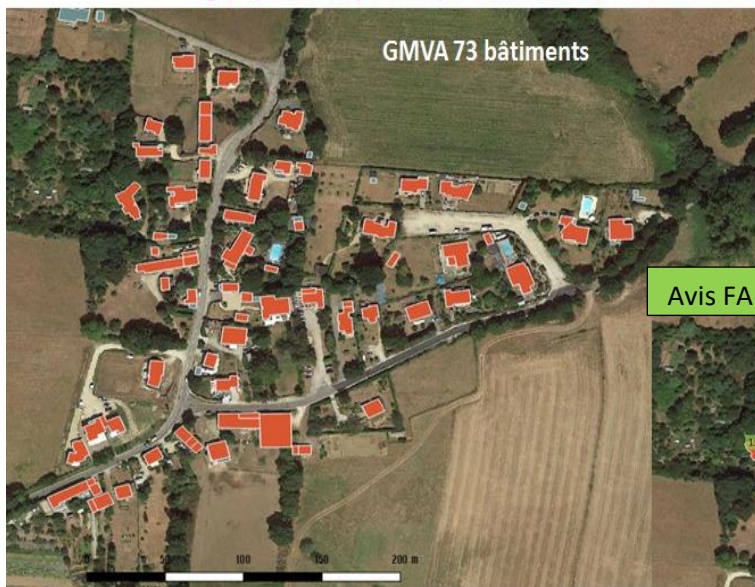
- **Transparence** => le **périmètre** n'est pas déterminé, il est donc impossible d'apprécier la densité et le nombre.
Aucune justification de la qualification n'est mentionnée hormis pour 4 villages (p 54 du rapport)
- **Fiabilité** => le **décompte** du nombre de bâtiments apparaît **inexact** pour plusieurs localisations (cf ci après p 5)
- **Conformité** => la **densité annoncée** n'est pas respectée dans tous les cas, de plus le critère de 50m est contestable
(DREAL préconise **30m** dans son guide loi littoral, le SCOT mentionne 30m pour les SDU)
- **Pertinence** => le **recul** du trait de côte n'est pas intégré et l'**artificialisation** des sols ne n'est pas prise en compte

Les textes mentionnés en rose dans le texte ont été extraits des documents GMVA

Deux exemples de décompte erroné

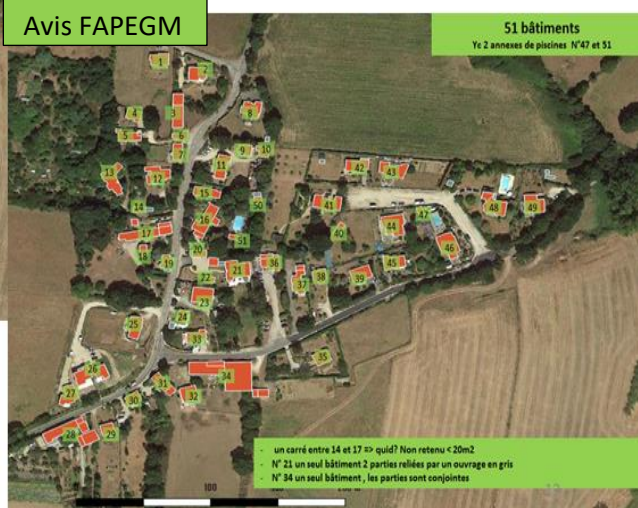
Kerverner à Baden

GMVA écrit : Au sein de l'espace aggloméré avec une continuité de 30 mètres, il y a **73 constructions** de plus de 20m² (en rouge) repérées auxquelles s'ajoutent plusieurs constructions de moins de 20m² (en gris)



Exemple de décompte GMVA erroné

Avis FAPEGM



Les textes mentionnés en rose dans le texte ont été extraits des documents GMVA

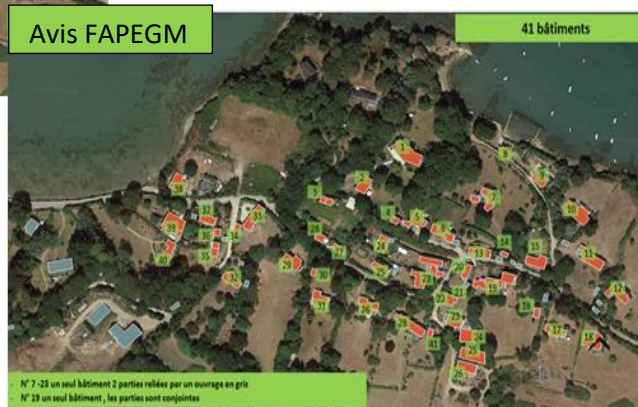
Kerbilio / Brouel sur l'île aux Moines

GMVA écrit « Au sein de l'espace aggloméré avec une continuité de 30 à 35 mètres, il y a **60 constructions** de plus de 20m² (en rouge) repérées auxquelles s'ajoutent de nombreuses constructions de moins de 20m² (en gris). Tenant compte du critère du DOO spécifique à l'insularité qui fait que la notion de densité significative n'est pas nécessaire en cas de présence de maisons ou fermes anciennes »



Exemple de décompte GMVA erroné

Avis FAPEGM



Au-delà du dénombrement, il paraît utile de rappeler que le conseil d'état a confirmé les textes dans un récent arrêt (N° 423400) du 1 juillet 2019 « il lui appartenait seulement de rechercher si la construction projetée se trouvait en continuité avec une zone déjà urbanisée caractérisée par **un nombre et une densité significatifs** de constructions, indépendamment des circonstances de droit ou de fait à l'origine de l'implantation des constructions dans la zone considérée »

Au regard des orientations du SCOT GMVA, on ne peut que s'étonner de

- L'évolution de cette **qualification** dans un **espace-temps réduit (2ans)** entre les **2 SCOT : + 9 nouveaux villages soit + 30%** entre le SCOT de décembre 2016 et le projet d'avril 2019.
GMVA écrit « Le nombre supérieur de villages identifiés réside surtout dans le fait que la présence d'équipements n'est pas nécessaire selon les critères retenus dans le DOO du présent SCOT alors qu'il s'agissait d'un critère complémentaire dans les deux précédents SCOT. » Cet argumentaire ne saurait prospérer et n'est pas conforme aux textes juridiques.
- La notion village non extensible définie ainsi par GMVA (p51 livret 3 et p40 DOO) « certains villages font l'objet d'un régime juridique spécifique afin d'éviter leur extension et de privilégier uniquement leur densification ou une extension limitée aux surfaces déjà inscrites dans les documents d'urbanisme en vigueur à la date d'approbation du SCOT. » « La 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 »
D'une part le SCOT ne peut se prévaloir de l'historique des PLU pour justifier sa position et d'autre part la notion de « village non extensible » **n'existe pas légalement**.

En conséquence, la fédération d'associations de protection de l'environnement du Golfe du Morbihan conteste donc les qualifications de village des zones suivantes :

COMMUNE	Nom/ lieu dit	catégorie SCOT	catégorie SCOT 2016
ARRADON	bourgerel	village Non EXT	hameau
ARZON	beninze	village non EXT	hameau
BADEN	le guern	village Non EXT	hameau
ILE aux MOINES	BROUEL	village Non EXT	hameau
ILE aux MOINES	Kerno	village Non EXT	hameau
LAMOR BADEN	trevras	village Non EXT	hameau
SARZEAU	le duer	village	agglomération/village
SARZEAU	kermoizan	village	hameau
SARZEAU	landrezac	village	agglomération/village
SARZEAU	le ruault	village Non EXT	agglomération/village
SENE	montsarrac	village Non EXT	hameau
SENE	kerarden	village Non EXT	hameau

En sus, il est à noter qu'une décision de la cour d'appel de Nantes en 2015 (CAA NANTES 14 NT 00865) a qualifié TREVRAS de zone non urbanisée.

Nous ne pouvons qu'exprimer notre incrédulité de le voir retenu avec une qualification de village.

De plus, le cas spécifique lié à l'insularité n'est pas cohérent, probant et non conforme à la loi littoral :

Concernant BROUEL (Ile aux moines), GMVA écrit p 55 (livret 3) « Tenant compte du critère du DOO spécifique à l'insularité qui fait que la notion de densité significative n'est pas nécessaire en cas de présence de maisons ou fermes anciennes (voir carte de l'Etat-major ci-dessous, datant de 1845 à 1855), le classement de ce secteur a été retenu. »

Les textes mentionnés en rose dans le texte ont été extraits des documents GMVA

3- Les engagements pris dans le cadre du Parc naturel Régional non respectés

Toutes les communes membres du PNR s'engagent au travers de la charte .

Article L.333-1 du code de l'environnement précise « que l'Etat et les collectivités territoriales adhérentes du PNR, lesquels contribuent à la rédaction de la Charte, ont un devoir de **cohérence**. Leurs actions et financements doivent être "cohérents" avec les engagements pris au sein de la Charte.

"V. - L'Etat et les collectivités territoriales adhérant à la charte appliquent les orientations et les mesures de la charte dans l'exercice de leurs compétences sur le territoire du parc. **Ils assurent, en conséquence, la cohérence de leurs actions et des moyens qu'ils y consacrent.**"

Outre ce devoir de cohérence, l'article L.333-1 du code de l'environnement définit également les conditions d'articulation entre la Charte et d'autres documents de planification :

"VI. - Lors de leur élaboration ou de leur révision, les documents de planification, d'aménagement et de gestion des ressources naturelles relatifs à l'énergie mécanique du vent, aux carrières, à l'accès à la nature et aux sports de nature, à la gestion de l'eau, à la gestion cynégétique, à la gestion de la faune sauvage, au tourisme et à l'aménagement ou à la mise en valeur de la mer sont soumis pour avis à l'organisme de gestion du parc naturel régional en tant qu'ils s'appliquent à son territoire."

Les points d'incompatibilité relevés, en rouge ci-dessous :

Les cartes et les références de la charte sont jointes en annexe

Pages Charte	Charte du PNR	Pag es GM VA	SCOT GMA
76	<p>Tenant compte de ces enjeux, le Syndicat mixte du Parc propose une orientation stratégique visant à favoriser le développement dans les centres urbains, les bourgs, les villages structurants et les espaces agglomérés selon des formes urbaines favorables à la densification du tissu urbain. Cette orientation porte uniquement sur les secteurs à dominance d'habitat autour des centralités localisées sur le plan de Parc (cf. notice du plan de Parc p. 124).</p> <p>Le plan de Parc traduit cette orientation autour des bourgs au travers des "limites déterminées" et des "franges d'extension préférentielle de l'urbanisation", ainsi que des "villages structurants et espaces agglomérés" du territoire.</p> <p>Les "limites déterminées" sont liées à des composantes physiques, naturelles ou économiques, où l'urbanisation n'a pas vocation a priori à être étendue.</p> <p>Les "franges d'extension préférentielle de l'urbanisation" des villes et des bourgs permettent des extensions qui doivent participer à une démarche de projet d'aménagement d'ensemble de la commune, et doivent être justifiées notamment au regard :</p> <ul style="list-style-type: none"> - du diagnostic réalisé par la commune sur son potentiel de densification mobilisable (cf. article 23), - de l'objectif de développement démographique, - de l'analyse des capacités d'accueil des communes, de l'acceptabilité des milieux notamment de la capacité d'assainissement (eaux usées et eaux pluviales), d'une capacité de traitement suffisante de la station d'épuration et de la sensibilité des milieux notamment aquatiques. <p>Les "villages structurants et espaces agglomérés" constituent des sites urbanisés qui pourront être légèrement étendus en continuité avec l'existant.</p> <p>En dehors de ces typologies urbaines, les extensions dans les autres villages et hameaux isolés sont à éviter.</p> <p>Les communes du Syndicat mixte du Parc s'engagent à maîtriser l'évolution spatiale de leurs villes et leurs bourgs en fonction des indications figurant sur le plan de Parc.</p> <p>Elles s'engagent, à travers leur document d'urbanisme, à organiser leur développement selon des formes urbaines favorables au resserrement du tissu urbain et en utilisant les espaces disponibles à l'intérieur de l'enveloppe urbaine existante et à n'envisager d'extension que si l'urbanisation n'y trouve pas de place suffisante.</p> <p>Elles s'engagent à limiter le mitage, conformément à la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains de décembre 2000 (SRU) et notamment pour les hameaux existants à n'envisager qu'une densification au sein de l'enveloppe construite dans le respect de la volumétrie du bâti existant.</p>	51 à 56	<p><u>Agglomérations et villages :</u></p> <p>Le DOO fixe les critères en cohérence avec des jurisprudences les plus récentes en la matière : « Les agglomérations et villages sont des zones urbanisées caractérisées par un nombre et une densité significatifs de constructions. ». Il énonce plus ponctuellement des critères particuliers pour deux catégories très spécifiques que sont les îles et les sites touristiques d'envergure départementale.</p> <p>Les critères énoncés permettent de distinguer les agglomérations et les villages des secteurs déjà urbanisés et des secteurs d'urbanisation diffuse, tout en prenant en compte les particularités du territoire concernés. Ils sont compatibles avec les règles d'urbanisme particulières au littoral qui ont pour objet d'éviter de favoriser et de conforter le mitage.</p> <p>En cohérence avec la charte du PNR mais aussi au regard des enjeux de priorisation du développement en continuité des centralités principales, certain villages font l'objet d'un régime juridique spécifique afin d'éviter leur extension et de privilégier uniquement leur densification ou une extension limitée aux surfaces déjà inscrites dans les documents d'urbanisme en vigueur à la date d'approbation du SCOT. Il s'agit des villages non identifiés comme structurants sur le plan du PNR, à l'exception du village de Kermoizan-Suscino qui d'une attention particulière au regard de l'intérêt touristique et patrimonial => incompatible PNR</p>
78	<p>Inscrire prioritairement les projets urbains à destination d'habitat en proximité des centres villes, centres-bourgs et pôles de quartier, en recherchant la proximité des équipements, des commerces, des services et des transports collectifs</p>		

A noter qu'il n'existe pas de régime juridique spécifique contrairement aux allégations mentionnées dans le document de

Pages Charte	Charte du PNR	Pag es GM VA	SCOT GMA
43	<p>Le Parc porte une attention particulière à la préservation des fonds d'estuaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> • en veillant à conserver l'intégrité des milieux naturels et à assurer la pérennité des pratiques notamment agricoles entretenant ces espaces (prés salés, marais), • en s'assurant d'une urbanisation contenue à proximité de ces espaces, • en sensibilisant à l'importance d'un assainissement irréprochable dans ces espaces au débit d'eau calme et aux alternances sèches et humides (marées et pluviométrie). 		<p>Sujet non repris dans le SCOT 2019 notamment pour l'urbanisation des fonds d'estuaires => incompatible PNR</p>
49	<p>Le plan de Parc identifie les espaces du territoire qui présentent une sensibilité paysagère dans lesquels l'urbanisation doit être limitée et doit intégrer les principes de respect du grand paysage et des milieux : il s'agit des "paysages emblématiques". Ces espaces font l'objet de recommandations spécifiques et de l'application prioritaire et exemplaire des principes paysagers. Par "paysages emblématiques" sont entendus :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'ensemble des "Espaces littoraux", qui définissent une fraction du territoire directement concernée par l'influence maritime en prenant en compte plusieurs critères : la distance du rivage, la covisibilité, la nature de l'espace séparant la zone concernée du rivage <p>l'ensemble des espaces, situés en retrait de l'espace littoral, qui jouent un rôle primordial dans la qualité et la lecture paysagère du territoire. Ces espaces possèdent une forte sensibilité paysagère, leur devenir conditionnant en grande partie l'évolution qualitative et identitaire des paysages du territoire. Ce sont notamment : des secteurs de vallées, des éléments du relief, particulièrement des lignes de crêtes, qui structurent le paysage et présentent des zones de cônes de vues sur le grand paysage, des espaces d'estuaires et de marais...</p>		<p>Sujet non repris dans le SCOT 2019 notamment pour l'urbanisation en ligne de crête=> incompatible PNR</p>
28	<p>Sur le territoire du projet de Parc, le Département est très engagé sur la protection des espaces naturels. Ainsi fin 2012, au titre de la politique des "espaces naturels sensibles (ENS)", il a acquis 559 ha de terrains et dispose de 4 198 ha de zones de préemption, tous situés en zone Natura 2000. (.../...) Sur ces sites remarquables, le Département poursuit des objectifs de préservation et de sauvegarde de la qualité des paysages et des milieux naturels. (.../...)Le Parc collabore avec le Département du Morbihan à la mise en œuvre de la politique des ENS sur son territoire. Il contribue au recueil de connaissances faunistiques et floristiques sur ces sites et à leur animation auprès des publics. Il propose des espaces naturels remarquables ou de qualité écologique et/ou paysagère dont une acquisition par le Département serait souhaitable. Le Parc et le Département du Morbihan s'engagent à mettre en place une convention actant les modalités d'un partenariat axé sur la connaissance et l'expertise scientifique et technique, l'accompagnement de la politique foncière, le suivi des sites ENS. Les communes s'engagent à intégrer dans leurs documents d'urbanisme, dans un zonage approprié, les ENS du Département.</p>		<p>Protéger les espaces remarquables Le territoire accueille de nombreux espaces sensibles sur les plans environnementaux et paysagers qui font l'objet d'un classement en tant qu'espaces remarquables, au titre de la loi Littoral. Comme précisé dans l'objectif 5.4, les documents d'urbanisme locaux devront délimiter les espaces remarquables. Pour ce faire, le DOO présente à la suite de l'objectif une cartographie des espaces remarquables pressentis. Les espaces littoraux de l'ensemble du département ont fait l'objet d'une expertise approfondie de la part des services de l'Etat, qui lui ont permis de délimiter les Espaces Remarquables du littoral, sur des critères fondés tant sur la qualité écologique que paysagère des sites. Ces espaces ont été proposés aux communes sous la forme d'une zone dite « Nds » de protection stricte. Ils ont été inscrits dans les documents d'urbanisme suite à un travail de concertation mené avec les élus sur l'ensemble des communes du territoire et ils constituent un cadre de protection efficace aujourd'hui. Le SCOT prévoit que les zonages ainsi identifiés ont vocation à être reconduits. Cependant au vu de la jurisprudence, des expertises supplémentaires peuvent permettre, moyennant une justification dans le rapport de présentation des PLU, de réajuster à la marge ces périmètres de protection. => incompatible PNR</p>

Pages Charte	Charte du PNR	Pag es GM VA	SCOT GMA
34	<p>Bien qu'une attention particulière doive être portée aux habitats et aux milieux remarquables, il convient de préserver et de prendre en compte la nature ordinaire au sein de l'ensemble des milieux du territoire pour préserver leur structuration en maillage.</p> <p>La diversité des différents milieux présents sur le territoire contribue à sa richesse naturelle. La structuration du territoire avec la succession de ces différents milieux du littoral vers l'intérieur des terres, mais également sur des secteurs plus restreints, favorise cette richesse. Il convient d'avoir une attention particulière à la préservation de ces maillages naturels à l'échelle du territoire. La sauvegarde de la mosaïque de ce patrimoine naturel constitue un des enjeux pour le Parc.</p> <p>Le Parc s'attache à la préservation de ces grands types de milieux. Il réalise un recensement précisant la situation et l'état des prairies, landes, vergers, friches... ou plus généralement des espaces subissant une déprise agricole</p>		<p>Pas d'objectifs chiffrés dans le SCOT GMVA => incompatible PNR</p>

Outre les remarques ci-dessus, l'absence de pilotage des surfaces consommées avec une gouvernance adaptée (pl chapitre 2) nous apparaît en contradiction avec la charte et les engagements pris au titre du PNR.

La fédération d'associations de protection de l'environnement du Golfe du Morbihan demande que le SCOT respecte les engagements pris dans le cadre du PNR

4- Un volet MOBILITE qui ne dépasse pas le stade des bonnes idées

(DOO orientation 3 - ORGANISER DES MOBILITES DURABLES)

✓ Politique cyclable et piétonne (obj.3.1)

Il manque un maillage général des voies cyclables intra- et extra-cités, une action coordonnée entre les pôles d'activité. Une structure inter-communale dotée de pouvoir, qui agit seule et participe aux planifications et aménagements urbains serait opportune.

✓ Optimiser les transports collectifs urbains et interurbains (obj.3.2)

Il est de notoriété publique que les transports collectifs interurbains sont insuffisants ou manquants pour contrebalancer la voiture individuelle. Nous partageons la nécessité absolue de réduire fortement l'usage de la voiture particulière pour réduire la facture du CO2, mais les moyens ne sont pas en proportion de l'enjeu. Ces moyens impliquent un bouleversement profond des transports individuels avec des mesures drastiques qui abolissent nos habitudes. Quels moyens financiers GMVA est prêt à allouer?

Optimiser les transports collectifs ? Oui, mais avec des mesures parallèles en regard pour diminuer l'utilisation de la voiture (création d'aires de covoiturage et de stationnement près des arrêts de bus). GMVA devrait être initiateur de ce mouvement.

Affecter des crédits importants à la création d'un espace dédié uniquement à la mobilité pour le grand public est de peu d'intérêt. Communiquer, signaler le réseau et associer les utilisateurs à son développement est une mesure de bon sens.

✓ Développer le potentiel multimodal du territoire (obj.3.3)

Pour cela il faut 'valoriser l'atout de la desserte ferroviaire'. Ce point est évident et insuffisamment mis en relief : la desserte locale ferroviaire entre les communes proches de Vannes et Vannes est déficitaire, alors qu'il faudrait organiser une desserte beaucoup plus fréquente. Il faut vaincre la préférence de gestion accordée par la SNCF au TGV et trouver le moyen d'une double gestion ferroviaire.

✓ Organiser les mobilités touristiques (obj.3.4)

Organiser des 'mobilités maritimes' entre quelques ports du Golfe, pour tous les usages et pas seulement à destination touristique, économiserait de longs parcours terrestres autour du Golfe.

5- Autres thématiques en incohérence avec les orientations

✓ **Consommation de foncier économique**

Au regard de l'évolution des modes de consommation d'une part, de la volonté de revitalisation des centres bourgs et villes d'autre part, il nous apparaît judicieux d'être plus économe en surface consommée en optimisant et densifiant les zones existantes (les surfaces de parking mériteraient d'être optimisées).

Ces zones sont souvent consommatrices de surfaces agricoles qui méritent d'être protégées : à ce titre l'utilisation d'outils spécifiques de type ZAP (zones agricoles protégées) ou PAEN (périmètres de protection des espaces agricoles et naturels périurbains) permettrait à GMVA de décliner « in concreto » son orientation de la protection des zones agricoles.

Pour mémoire, le foncier artificialisé a représenté 13.6 exploitations agricoles sur la dernière décennie (base SAU moy. 66Ha)

La fédération d'associations de protection de l'environnement du Golfe du Morbihan demande que le SCOT réduise la consommation de foncier « économique »

✓ **Consommation de foncier destiné aux équipements et services**

Nous ne comprenons pas le niveau de consommation destiné aux équipements et services : aucune justification probante n'est donnée. Il serait par ailleurs nécessaire de comptabiliser tous les projets en cours et les intégrer dans une future enveloppe que nous ne pouvons qu'envisager à la baisse.

Concernant la production d'énergie renouvelable notamment dans les espaces dégradés, il conviendra que cela puisse être réalisé sans surface nouvelle artificialisée.

**La fédération d'associations de protection de l'environnement du Golfe du Morbihan demande
=> à motiver le niveau d'artificialisation destinée aux équipements et services
=> zéro artificialisation foncière pour la production d'énergie renouvelable**

✓ **Biodiversité (orientation 6 -obj. 6.2)**

L'objectif 6.2 est « Diffuser la biodiversité en s'appuyant sur la Trame Verte et Bleue ».

Une grande oubliée : la Trame Noire.

La lumière artificielle est un véritable élément de perturbation écologique, elle peut constituer une véritable barrière au déplacement d'espèces animales, augmenter leur stress et leur capacité de reproduction, conduire à l'abandon de leur habitat. Cette trame a une valeur équivalente aux autres, sa création est une nécessité. La diminution de l'intensité lumineuse dans les villes doit venir en complément de la création de cette trame et concerne également l'orientation 7. La Trame Blanche (sonore). De nombreuses études démontrent les effets du bruit sur la santé de l'homme, il en est de même sur les espèces animales. Le littoral, les abords de l'aérodrome et des voies de circulation sont les plus concernés. C'est une source importante de mécontentement des personnes impactées, ce sujet doit être traité.

La fédération d'associations de protection de l'environnement du Golfe du Morbihan demande à compléter la trame verte et bleue par les trames noire et blanche

✓ **Amélioration globale des solutions d'assainissement (orientation 7-obj. 7.2)**

La conchyliculture et la pêche sont dépendantes de la qualité des eaux rejetées par les stations d'épuration. Malgré l'amélioration de la filtration des eaux, de nombreuses molécules chimiques sont rejetées (détergents industriels et ménagers, médicaments...) ; l'installation d'ozoniseurs permet de détruire la plupart de ces composés.

✓ Développer l'offre touristique quatre saisons (orientation 9-obj.9.5)

Le DOO propose

- p 107 une carte activité touristique : à Sarzeau St Colombier une base nautique dans un secteur de migration des oiseaux ?
- p 109 : Le téléski sur les anciennes lagunes à le Tour du Parc ?
- L'aéronautique : à Vannes Meucon ?
- Le loisir en lien avec l'eau, les activités sportives autour des plages est-ce : en adéquation avec le SMVM ?
- Développer l'évènementiel : hors de la bande littorale des 100 mètres ?

Le Golfe du Morbihan est-il un Parc Naturel Régional ou un parc de loisirs ?

Il faut faire un choix.

✓ Une attractivité économique au service de l'équilibre du territoire (orientation 9)

Vouloir créer des emplois, c'est louable mais affirmer, « **permettra de passer le ratio emploi/ habitants à 41,7% visant à un territoire équilibré dans son fonctionnement et sa sociologie** », n'a que peu de sens, **GMVA n'a aucune maîtrise sur ce postulat** étant donné que notre territoire est une terre de prédilection des retraités. Les mesures préconisées n'auront que peu d'effet sur les déséquilibres entre le littoral, réserve des retraités les plus argentés ; Vannes et sa banlieue : un cœur historique, un secteur urbanisé avec un taux de pauvreté élevé dans quelques quartiers ; les landes de Lanvaux, milieu rural avec une agriculture reposant sur l'élevage.

Les phénomènes migratoires en direction du littoral liés au réchauffement climatique seront probablement la cause principale de la variation de ce ratio.

"Optimiser des retombées économiques l'attractivité touristique ».

Baser l'essentiel de l'activité économique sur l'essor du tourisme est un non-sens, les infrastructures du Golfe ne sont pas en adéquation à un tel afflux de touristes, le mécontentement grandit. **Les capacités d'accueil des milieux naturels et patrimoniaux ne sont pas illimitées, les conséquences de cette situation sur la biodiversité et l'environnement sont importantes.** Investir dans l'arrière-pays pour créer ces capacités et restaurer le patrimoine architectural est un levier de diversification du tourisme. Ce secteur d'activité n'est pas sans risques, allongement de la durée de travail, recul de l'âge de la retraite, dégradation des paysages peuvent conduire à une forte baisse de la fréquentation

✓ Coupures d'urbanisation à compléter

Nous constatons des « disparitions » de coupures d'urbanisation par rapport au précédent SCOT et ci-dessous quelques exemples ...nous pensons qu'il s'agit d'une erreur involontaire ... et que d'autres coupures d'urbanisation sont à prévoir (exemples SUZUR, Tour du Parc en proximité du bois de la salle, etc...)



Nous demandons que les communes aient la faculté d'ajouter des coupures d'urbanisation au niveau des PLU.

En conclusion

Le projet de SCOT GMVA porte une responsabilité majeure pour les générations futures et doit s'inscrire dans une volonté plus ambitieuse traduite en actes pour préserver le cadre exceptionnel du Golfe du Morbihan et son avenir économique :

- Limiter plus « fermement » l'artificialisation des sols dans un contexte déjà très urbanisé (3ème région ayant le plus fort taux d'artificialisation) fortement préjudiciable aux écosystèmes, à la biodiversité et source de fragmentation des milieux.
D'ailleurs, le Gouvernement a fait de la lutte contre l'artificialisation des sols un axe majeur du plan national pour la biodiversité avec un objectif « **zéro artificialisation nette** » à terme. Cette ambition est cohérente avec les objectifs de développement durable de l'ONU (ODD 15) et la « feuille de route pour une Europe efficace dans l'utilisation des ressources » de 2011, qui visent à enrayer la dégradation des sols et l'augmentation des surfaces artificialisées.
La frange côtière est particulièrement impactée ce d'autant plus que le futur schéma de mise en valeur de la mer (SMVM) a supprimé le volet urbanistique et laisse au SCOT l'entière responsabilité du futur lié à l'urbanisme.
Les secteurs en « zone d'intervention » identifiés par le conservatoire du littoral ou les jouxtant devraient être protégés de toute nouvelle urbanisation en cohérence avec les différentes politiques publiques.
- Piloter de façon transparente avec des objectifs chiffrés et avec une gouvernance adaptée (reportings, seuils d'escalade...) les impacts du projet SCOT GMVA.
- Respecter, dans toutes ses composantes, la parole publique donnée dans les engagements pris au titre du parc naturel régional Golfe du Morbihan.
- Corriger les propositions du projet ne respectant pas la loi littoral
- Intégrer le recul du trait de côte pour définir les zones d'urbanisation envisagées et compléter les ruptures d'urbanisation à minima au niveau du SCOT en vigueur (2016).
- Prendre en compte de façon **concrète** les actions liées au **climat**, totalement absent du projet, et agir sur la pollution de l'air.
- Une dégradation environnementale du Golfe du Morbihan aura un impact économique sur
 - Le tourisme comme l'indique le rapport d'information en juillet 2019 présentées par MME MARGUERITE DEPREZ-AUDEBERT ET M. DIDIER MARTIN, Députés « Construire la stratégie française du tourisme de demain autour du tourisme durable est doublement stratégique : Le tourisme durable répond aux attentes des touristes d'aujourd'hui et de demain. La France, pour se différencier de ses concurrents, devra, dans les années à venir, être en mesure de proposer une offre qui réponde à ces nouvelles attentes. » <http://www.assemblee-nationale.fr/15/pdf/rap-info/i2190.pdf>
 - Les activités ostréicoles qui nécessitent une qualité des eaux de bon niveau
 - L'agriculture dont les surfaces diminuent « grignotées » par l'étalement urbain.

Outre nos demandes précédentes, nous nous permettons de formuler des contre-propositions ci-après p15

Nature de l'item	Axe GM VA	Existant	contre- propositions
indicateurs de suivi du SCOT	1&2	Biodiversité/paysage/Consommation espace p 155-159 livret 3	<p>➔Revoir la maximum de l'enveloppe foncière définie (600 ha consommés) : réduire fortement la limite maximum notamment concernant la part dédiée à la "vocation économique" et aux "équipements et services".</p> <p>Il conviendra de préciser et de bien clarifier la base de départ en précisant que toutes les nouvelles surfaces artificialisées devront être prises en compte dans l'enveloppe foncière maximale définie (quelquesoit la date antérieure de décision des permis accordés, zones AU,ect ...).</p> <p>➔Suivre, à minima annuellement, l'indicateur à l'aide des outils et bases disponibles auprès par exemple du CEREMA (par destination habitat, activités économiques,...)</p> <p>➔Définir des seuils de dépassement du budget d'artificialisation par niveau de criticité nécessitant</p> <p>✓ seuil de gravité pour une information au conseil communautaire GMVA avec un plan d'actions de correction de la trajectoire</p> <p>✓ seuil d'alerte pour une information au conseil communautaire GMVA et à la CDPENAF avec un plan d'actions de correction de la trajectoire</p>
indicateurs de suivi du SCOT	1&2	Biodiversité/paysage/Consommation espace p 155-159 livret 3	<p>Objectif=> ZERO artificialisation nette de surfaces dans les espaces proches du rivage</p> <p>➔une application immédiate dès la première année.</p> <p>➔Suivre, à minima annuellement, l'indicateur à l'aide des outils et bases disponibles auprès, par ex, du CEREMA</p> <p>➔communiquer cet indicateur sur le site de GMVA</p>
indicateurs de suivi du SCOT	1&2	Biodiversité/paysage/Consommation espace p 155-159 livret 3	<p>Consommation d'espace pour l'urbanisation dans les zones jouxtant de 300 m et moins la Trame Verte et Bleue (TVB)</p> <p>=> objectif zero nouvelle artificialisation sous 2 ans suivant la mise en place du SCOT</p>
indicateurs de suivi du SCOT	1&2	Biodiversité/paysage/Consommation espace p 155-159 livret 3	<p>Protéger les espaces classés sensibles et fragiles et établir une protection durable de ces zones à 100% sous 4 années.Ci dessous l'indicateur proposé</p> <p>% Surfaces totalement protégées de l'urbanisation (zones NDS et propriété du conservatoire du littoral) / surfaces sensibles et fragiles répertoriées (Trame Verte et Bleue du SCOT <u>y compris les zones de préemption</u> du conservatoire littoral)</p> <p>Objectif 1 an 30%-2 ans 50%-3 ans 75%-4 ans 100%</p> <p>➔Suivre, à minima annuellement, l'indicateur à l'aide des outils et bases disponibles, par ex, auprès du CEREMA</p> <p>➔communiquer cet indicateur sur le site de GMVA</p>
indicateur de protection	1&2	NEANT	<p>Recul du trait de côte => Porter à 300m la limite actuelle de la bande inconstructible littorale (le SCOT le permet)</p>
mise en œuvre d'un suivi	1&2	NEANT	<p>Nbe de permis accordés en zone proche du rivage et liste mise à disposition via fichier informatique sur le site de GMVA au titre de la transparence de la vie publique .</p> <p><i>A titre d'exemple, la communauté d'agglomération de Lorient communique l'ensemble des permis de construire déposés et la décision (accord/refus/motivation) sur son site</i></p>
Qualification des villages et SDU	1&2	modification	<p>Revoir</p> <p>➔le décompte du nombre de bâtiments</p> <p>➔les distances entre les bâtiments avec un seuil de 30M (au lieu de 50m)</p> <p>➔Respecter la qualification du PNR (12/2018) pour les villages</p> <p>➔Etablir à 100 bâtiments mini la qualification de village et à 50 mini la qualification de SDU</p> <p>➔Suppression des SDU mentionnés p6 de cette présente note</p> <p>➔Suppression des villages mentionnés p8 de cette présente note</p> <p>➔suppression des mentions ne respectant pas la loi littoral (ex cas del'insularité p55 livret 3, p51 livret 3 concernant le "régime juridique" annoncé pour les villages dits non extensibles,...)</p>
coupsures urbanisation	1&2	modification	<p>Compléter les coupures d'urbanisation manquantes depuis les derniers SCOT et laisser à chaque PLU la possibilité de procéder à des ajouts de coupures d'urbanisation</p>
Revoir la méthode des analyses	1&2	modification	<p>Définir une méthode transparente comprenant des indicateurs chiffrés issus de données publiques publiées (ex CEREMA, Observatoire de la biodiversité,...)</p>
Charte du PNR	1&2	Biodiversité/paysage/Cons. p 51 et suivantes	<p>Respecter l'ensemble des engagements pris dans le cadre du PNR notamment</p> <p>➔Contenir l'urbanisation dans les bourgs et villages structurants du PNR</p> <p>➔limiter le mitage par une densification au sein de l'enveloppe construite dans le respect de la volumétrie du bâti existant</p> <p>➔préserver de l'urbanisation les fonds d'estuaires</p> <p>➔proscrire l'urbanisation en ligne de crête pour préserver les paysages</p>

Des annexes sont jointes à cette note :

- **Indicateurs GMVA commentés**
- **Extrait de conférence observatoire de la mer et du littoral**
- **Artificialisation des sols Observatoire de l'environnement en Bretagne**
- **Cartographies de l'artificialisation des sols par le CEREMA**
- **Sentier du littoral par le CEREMA**
- **Stratégie d'intervention du Conservatoire du littoral 2015-50**
- **Lexique du code de l'urbanisme**
- **Méthodes de qualification GMVA**
- **Cartographie des lieux cités source GEOPORTAIL**
- **Carte du SCOT Vannes Agglo 2016**
- **Charte du PNR et Cartographie**

ANNEXES

Remarques transmises aux commissaires enquêteurs PROJET SCOT GMVA 2019

Indicateurs SCOT GMVA

Quelques exemples

Enjeux "critères" pour l'évaluation	Indicateurs/ Variables	Type d'indicateurs	Source	Fréquence de suivi	Indicateurs communs
Biodiversité & Continuités écologiques	Surface des sites naturels aménagés à vocation touristiques et niveau d'accessibilité (TC, stationnements, cheminements)	Réponse	GMVA, Gestionnaire de site	6 ans	commun PDU
	Surfaces dédiées aux continuités écologiques dans les PLU et niveau de protection de ces espaces (inconstructible, potentiellement constructible)	Réponse	Communes	6 ans	
	Part de nature en ville protégée au sein des tâches urbaines	Etat	GMVA	6 ans	commun PCAET, PDU
	Linéaire de haies identifiées et protégées au niveau des PLU	Etat	GMVA	1 an	commun PCAET
	Linéaire des cours d'eau (et ripisylves) protégé dans les PLU par rapport au linéaire total	Réponse	Communes	6 ans	

Plusieurs indicateurs sont issus d'enquête auprès des communes ...alors que le CEREMA dispose d'outils informatisés ???

Enjeux "critères" pour l'évaluation	Indicateurs/ Variables	Type d'indicateurs	Source	Fréquence de suivi	Indicateurs communs
Paysages	Nombre d'éléments inscrits au règlement du PLU en vertu du L151-19 requalifiés et/ou valorisés	Réponse	Communes	3 ans	
	Nombre d'entrées de ville requalifiées et faisant l'objet d'un traitement paysager				Commun PDU
Consommation d'espace	Evolution de la tâche urbaine	Pression	DDTM56	4 ans	Commun PDU, PCAET
	Part des équipements réalisés par densification	Etat	GMVA	4 ans	
			PNRGM		
			PLU commune		
	Consommation foncière liée aux infrastructures d'équipements et de transports	Pression	Orthophoto IGN et Région Bretagne	3 ans	Commun PDU
	Logements réhabilités avec aide de GMVA	Réponse	Services de l'urbanisme communaux	6 ans	commun PCAET
	Densité de logements à l'hectare pour les nouvelles opérations	Réponse	Services de l'urbanisme communaux MAJIC DGFIP	2 ans	commun PCAET
	Surfaces dédiées aux coupures d'urbanisation dans les PLU et niveau de protection de ces espaces (inconstructible, potentiellement constructible)	Réponse	Services de l'urbanisme communaux	2 ans	

Quels sont les objectifs et limites de l'évolution de la tâche urbaine?

Observatoire National de la Mer et du Littoral

L'artificialisation du littoral en quelques chiffres, Sébastien COLAS, Observatoire National de la Mer et du Littoral

- « En comparaison avec la moyenne métropolitaine, les communes littorales soumises à la loi littoral ont : une densité de **population 2,5 fois plus forte** ; une **artificialisation** des territoires **2,5 fois plus forte** ; une vitesse de **disparition des terres agricoles** entre 1970 et 2010 **2,5 fois plus rapide** ; une **densité** de construction de logements en m² par km² **2,5 plus forte** »
- « **Plus on se rapproche de la mer, plus ce constat est marqué.** A moins de 10 km des côtes, en métropole, 8 millions d'habitants (1 personne sur 8). A moins de 500 mètres du rivage, la densité de population est 3,5 fois plus forte que la moyenne. Toujours en comparaison avec la moyenne métropolitaine, la part des territoires artificialisés est 5 à 6 fois plus importante (quasi 30%), la part des terres agricoles est 2 fois plus faible »
- « Une analyse très fine a été menée sur la bande des 250 premiers mètres de terrain à partir de la côte, intégrant les niveaux d'artificialisation et de protection forte corrélés à l'évolution de la population et des capacités d'accueil touristique. **Il ressort de cette analyse des groupes homogènes de communes, dont un groupe dont la bande n'est pas protégée de manière forte qui présente de nombreux espaces Natura 2000, subit des pressions humaines fortes sur les 10 dernières années, avec des risques d'artificialisation à terme.** Un tiers des communes littorales sont concernées notamment certaines façades départementales (Aude, Hérault, Gard) ou certains secteurs (Golfe du Morbihan, marais Atlantique). A contrario, l'ancienne région Aquitaine ne ressort pas car elle possède une importante forêt protégée. »

Extrait de l'intervention au Colloque « ZERO ARTIFICIALISATION NETTE » du 25/10/2018

La Bretagne est une des régions de France qui artificialise le plus ses sols, en particulier dans les métropoles et sur le littoral.



ARTIFICIALISATION DU SOL EN BRETAGNE

La Bretagne est la 3ème région ayant
le plus fort taux d'artificialisation

DES SOLS ARTIFICIALISÉS POUR QUELS USAGES ?

Par opposition aux surfaces agricoles et naturelles, les sols artificialisés sont ceux destinés aux habitations, activités, **réseaux de transport** et espaces associés. La moitié de l'artificialisation récente en Bretagne provient de **la construction de logements individuels**. L'autre moitié est consacrée d'une part à **la construction des logements collectifs et aux locaux d'activité**, d'autre part aux **infrastructures**.

La Bretagne se place au **3e rang des régions ayant le plus fort taux d'artificialisation** derrière l'Île-de-France et les Hauts-de-France. La progression des sols artificialisés à l'échelle régionale est **plus rapide que la croissance démographique**.

UN IMPACT NOTABLE SUR LA FRAGMENTATION DES MILIEUX NATURELS

La forte anthropisation du territoire breton intervient dans un contexte d'**occupation des sols très fragmentée**. La Bretagne se présente en effet sous la forme d'une mosaïque de paysages. Cette anthropisation a **un impact notable sur la fragmentation des milieux naturels et sur la biodiversité régionale**.

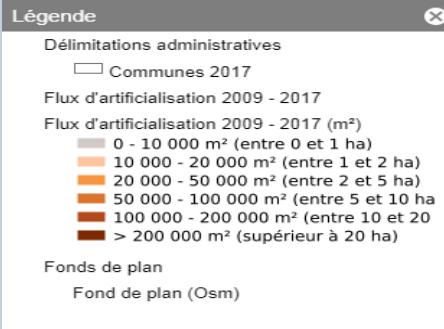
Artificialisation des sols source CEREMA

Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) est un établissement public tourné vers l'appui aux politiques publiques, placé sous la double tutelle du ministère de la transition écologique et solidaire et du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

Flux d'artificialisation sur la période 2009 - 2017

Localiser

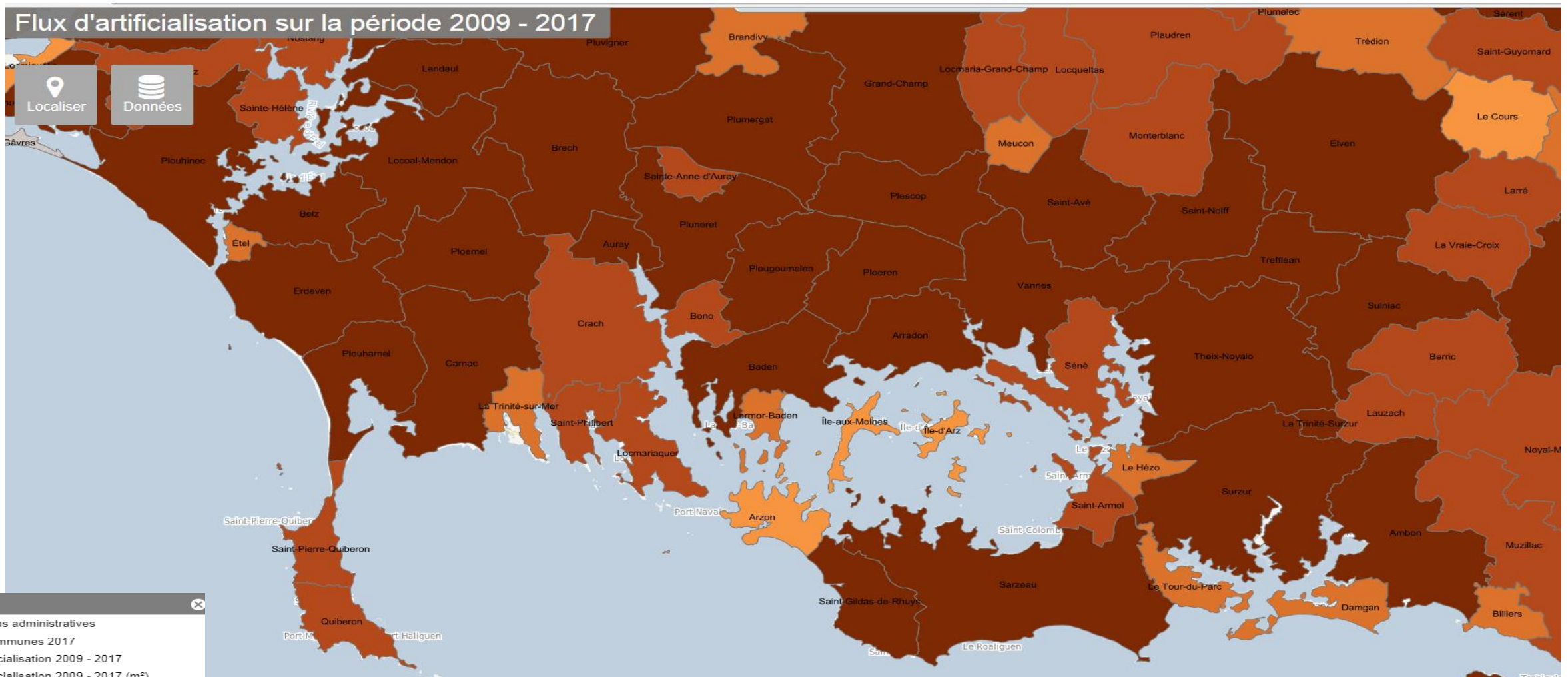
Données



https://carto.cdata.cerema.fr/1/pnb_action7_ff_2019.map

Artificialisation des sols source CEREMA

Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) est un établissement public tourné vers l'appui aux politiques publiques, placé sous la double tutelle du ministère de la transition écologique et solidaire et du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.



https://carto.cdata.cerema.fr/1/pnb_action7_ff_2019.map

Sentiers du littoral source CEREMA

Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) est un établissement public tourné vers l'appui aux politiques publiques, placé sous la double tutelle du ministère de la transition écologique et solidaire et du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.



La cartographie du sentier du littoral en France (métropole et outre-mer)

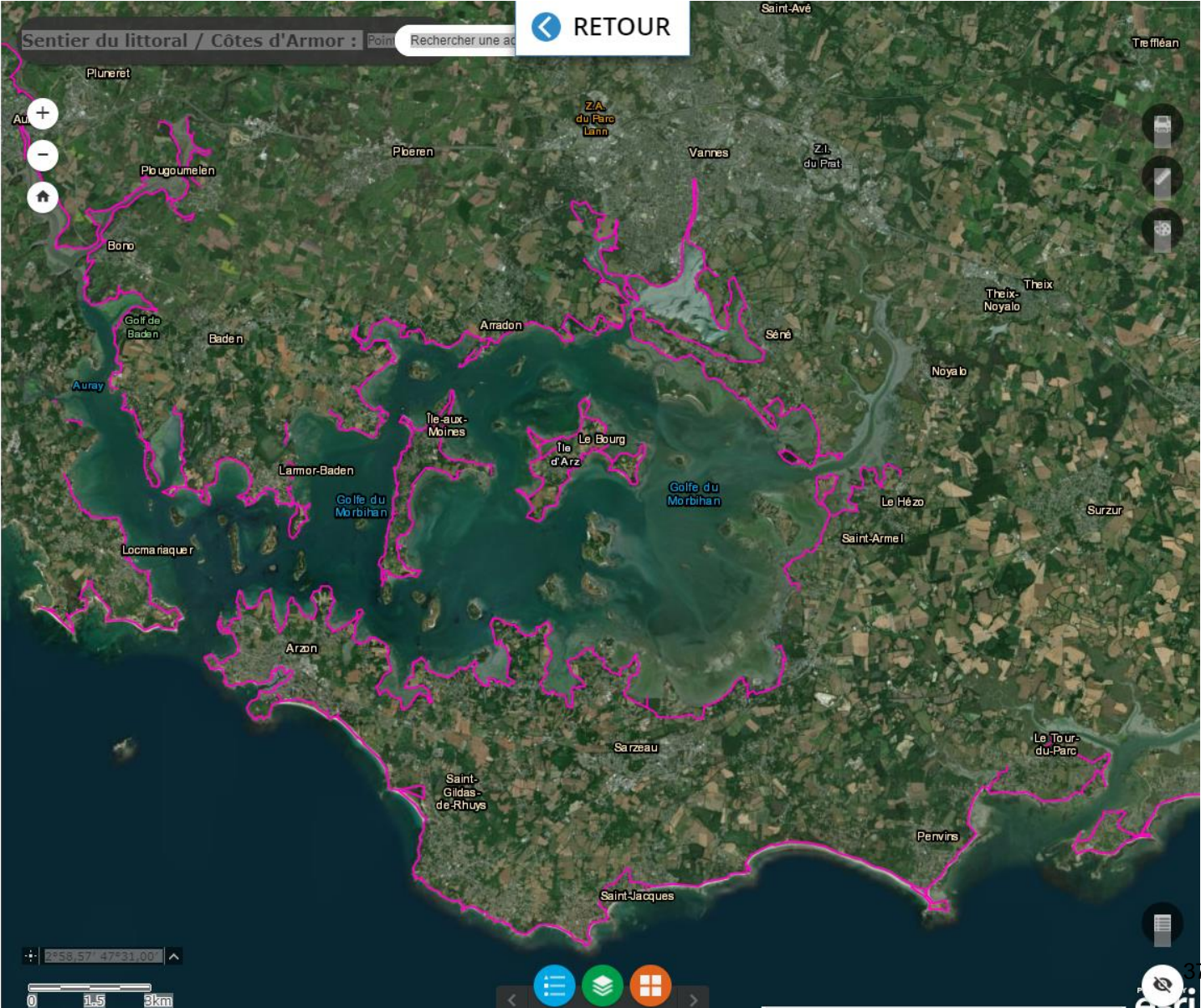
Plusieurs milliers de kilomètres de sentier ouvert permettant de découvrir de nombreux points d'intérêt

Le sentier du littoral offre au randonneur des points de vue exceptionnels le long des côtes françaises et constitue un accès piétonnier à de nombreux points d'intérêts. Il traverse ainsi des sites remarquables pour leur faune et leur flore et permet la découverte de monuments et d'édifices ayant un intérêt historique, architectural ou culturel.

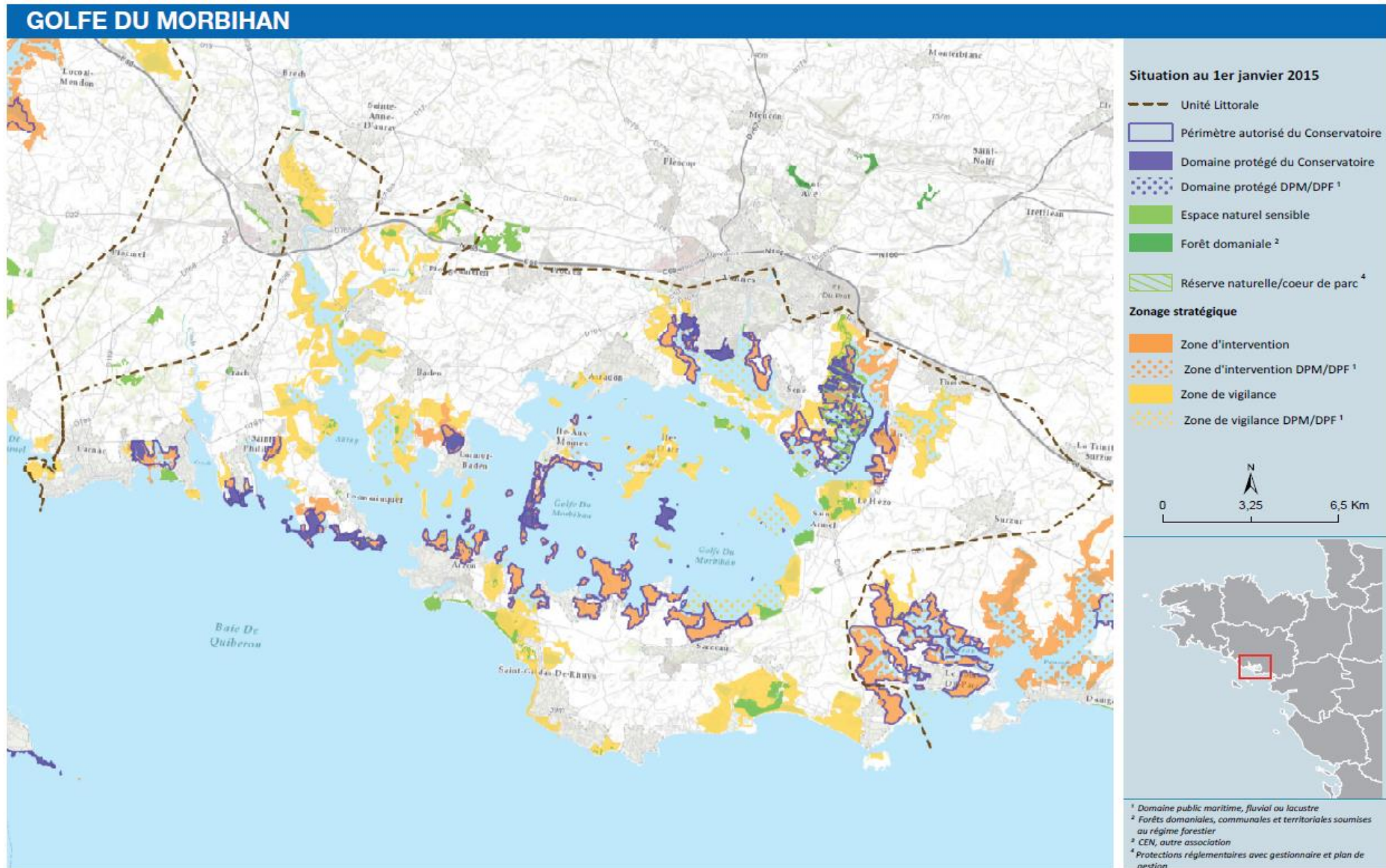
La carte ci-contre fait apparaître l'état d'avancement du sentier du littoral ouvert en France (métropole et outre-mer) et localise le long de son linéaire quelques sites d'intérêts pour le randonneur.

Mais il existe beaucoup d'autres points de vues, sites d'intérêt écologique et monuments remarquables que l'État, en lien avec les collectivités territoriales, s'efforce de recenser et de mettre en ligne au fur et à mesure de leur découverte. Pour faciliter la lecture, nous les avons regroupé par département. Venez donc les découvrir en cliquant sur celui de votre choix depuis le tableau ci-dessous. Pour les départements en "rouge", il vous est même possible de visualiser à l'échelle des grandes villes les équipements touristiques présents sur ou à proximité immédiate du sentier du littoral ainsi que les points d'accès à ce dernier.

<u>Nord</u>	<u>Pas-de-calais</u>	<u>Seine-Maritime</u>	<u>Calvados</u>	<u>Manche</u>	<u>Côtes d'Armor</u>
<u>Vendée</u>	<u>Charente-Maritime</u>	<u>Gironde</u>	<u>Landes</u>	<u>Pyrénées-Orientales</u>	<u>Hérault</u>
<u>Saint-Pierre et Miquelon</u>	<u>Saint-Martin</u>	<u>Guadeloupe</u>			



STRATEGIE d'INTERVENTION 2015-50 du CONSERVATOIRE du LITTORAL







Le réseau des Espaces Naturels Sensibles Morbihannais



Sud-Ouest2

- Légende**
- ENS majeurs
 - ENS locaux
 - Patrimoine ENS
 - Sites labellisés ENS
 - Propriétés départementales
 - En projet
 - Grandes unités géographiques remarquables
 - Boisements (BD topographique)

Fiche technique 13 : lexique national d'urbanisme

Pour définir les villages , le SCOT GMVA reprend les définitions du lexique national de l'urbanisme :

-Un **bâtiment** constitue un sous-ensemble de la notion de construction. Il est réalisé en élévation et peut comprendre un sous-sol. Il est impérativement **couvert par une toiture** et doté de **systèmes de fermeture** en permettant une **clôture totale**. Ne peuvent donc être considérées comme relevant de la définition du bâtiment les constructions qui ne sont pas closes en raison : - soit de l'absence totale ou partielle de façades closes; - soit de l'absence de toiture; - soit de l'absence d'une porte de nature à empêcher le passage ou la circulation (de type galerie), et n'ayant pas pour seul but de faire artificiellement considérer une pièce comme non close.

-**Construction** Le lexique vise à clarifier la définition de la construction au regard des autres types d'édifices (installation, ouvrage, bâtiment). La notion de construction recouvre notamment les constructions en surplomb (constructions sur pilotis, cabanes dans les arbres), et les **constructions non comprises** dans la définition du bâtiment, telles que les **pergolas, hangars, abris de stationnement, piscines**, les sous-sols non compris dans un bâtiment

Méthode de qualification des zones urbanisées en dehors des villages

- Secteurs déjà urbanisés autre que les agglomérations et villages :

En application de la loi Elan promulguée en novembre 2018, le SCoT pose les critères d'identification des secteurs déjà urbanisés autre que les agglomérations et villages et susceptibles d'être densifiés en dehors des espaces proches du rivage.

Les critères retenus sont les suivants :

« Ces secteurs déjà urbanisés se distinguent des espaces d'urbanisation diffuse par la présence :

- d'au minimum d'environ 25 bâtiments situés en continuité les uns des autres ;
- une épaisseur du tissu urbanisé permettant notamment de le distinguer d'une urbanisation purement linéaire ;
- d'un réseau de voirie adapté à la bonne desserte des bâtiments ;
- présence de réseaux d'accès aux services publics de distribution d'eau potable, d'électricité, d'assainissement et de collecte de déchets ;
- une relative densité résultant de la continuité des bâtiments entre eux.

Deux critères additionnels peuvent venir conforter l'identification de tels secteurs :

- la présence d'un noyau ancien historique ;
- La présence d'un équipement ou d'un lieu de vie collectif.»

Méthodologie d'identification des Secteurs Déjà Urbanisés :

Après l'analyse des agglomérations et villages, la base de travail présentée dans la partie précédente a été utilisée pour identifier les secteurs déjà urbanisés.

Les secteurs situés entièrement dans les espaces proches du rivage ont été retirés de l'analyse. Ceux situés en partie en espace proche du rivage ne pourront se densifier que dans la partie hors espace proche du rivage.

L'ensemble des secteurs de plus de 20 constructions a été analysé pour identifier la présence des critères listés précédemment.

Les secteurs ont été confrontés avec le dernier cadastre disponible (datant du 1^{er} janvier 2019) et les chantiers en cours afin d'identifier les dernières constructions.

Le critère de continuité a été justifié par la présence d'environ 25 de constructions à moins de 30m les unes des autres et 25 à 30 à moins de 50m les unes des autres.

Le critère d'épaisseur a été regardé en excluant tous les secteurs d'urbanisation linéaire (même ceux qui respectaient tous les autres critères).

Le critère densité a été regardé en nombre de constructions de plus de 20m² par hectare sur les parties continues (à moins de 30m les unes des autres). Le seuil de plus de 11 constructions à l'hectare a été retenu.

Les critères des réseaux et de la voirie ont été vérifiés sur l'ensemble des secteurs.

Pour les secteurs dont les critères ne sont pas clairement affirmés, la présence d'un noyau historique, d'un équipement ou d'un lieu de vie collectif a permis de maintenir ou d'exclure un secteur.

Ainsi sur une centaine de secteurs (hors villages et agglomérations), le SCoT a identifié 55 secteurs correspondants.

Le tableau ci-dessous illustre la caractérisation des différents critères dans ce que l'on peut qualifier les « cœurs du secteur » (partie regroupant le plus de constructions distantes de moins de 30 mètres les unes des autres).

A noter que si le DOO précise qu'une continuité est nécessaire, il ne mentionne pas la distance de 30 mètres. Cette distance de 30 mètres est prise en compte car elle permet de vérifier que la continuité est assurée.

Ainsi, lorsque les critères sont inscrits en vert clair, cela ne signifie pas pour autant que les critères ne sont pas présents, mais qu'ils sont à regarder de manière plus large que le simple « cœur du secteur » ou à pondérer en fonction des autres critères.

Méthode de qualification des agglomérations et villages SCOT GMVA

Méthodologie d'identification des agglomérations et villages :

Une première partie de l'analyse réalisée pour identifier les différents secteurs (pas uniquement les agglomérations et villages) s'est effectuée de manière automatisée, sur la base notamment :

- des bâtiments et constructions inscrits sur la BD Topo ;
- d'une photographie aérienne de 2018 ;
- de deux niveaux de continuité entre les bâtiments (moins de 50 mètres et moins de 30 mètres) ;
- d'une densité « automatisée » du nombre de constructions sur la superficie de la zone « tampon » ;
- de l'occupation des sols 2016 inscrite dans la BDMOS du département.

En premier lieu l'ensemble des secteurs de 6 constructions et plus, séparés de moins de 50 mètres a été retenu comme « socle » de base pour l'analyse. Sur les 17 communes littorales, cela représente 376 secteurs.

En second lieu, le nombre d'environ 50 constructions a été retenu pour justifier du critère « nombre significatif ». Ce seuil a notamment été retenu car, pour le juge administratif, un village au sens de l'article L. 121-8 du code de l'urbanisme est un ensemble

de plus cinquantaine de constructions densément regroupées autour d'un réseau de voies publiques (voir notamment CAA de Nantes, 28 février 2014, *Commune de Crozon*, n° 121IT01411).

Toujours de manière automatisée, une centaine de secteurs a été identifiée comme ayant 50 constructions ou plus sur les 17 communes littorales. Il est à noter que cette base a, par la suite, fait l'objet d'une vérification du critère « nombre » pour chacun des secteurs retenus et d'une vérification du critère « densité significative ».

L'identification en tant que village ou agglomération a ensuite été regardé au cas par cas, en faisant l'objet de vérifications terrain, le cas échéant.

Le SCOT ne délimite pas les différents secteurs retenus, qu'il s'agisse d'agglomérations, de villages ou d'autres secteurs déjà urbanisés. Dans le cadre de l'analyse, des cartographies de travail ont été réalisées, mais ces cartes ne présagent nullement d'une délimitation. Elles illustrent simplement un élément d'appréciation pour savoir si les constructions seraient en continuité ou non du tissu urbanisé.

Ainsi la localisation, dans le SCOT, d'un espace, valide le principe qu'une partie de cet espace est au moins considérée comme une agglomération ou un village, pas nécessairement la totalité.

Les cartographies présentées ci-après ne sont qu'illustratives des 60 secteurs retenus comme agglomération ou village.

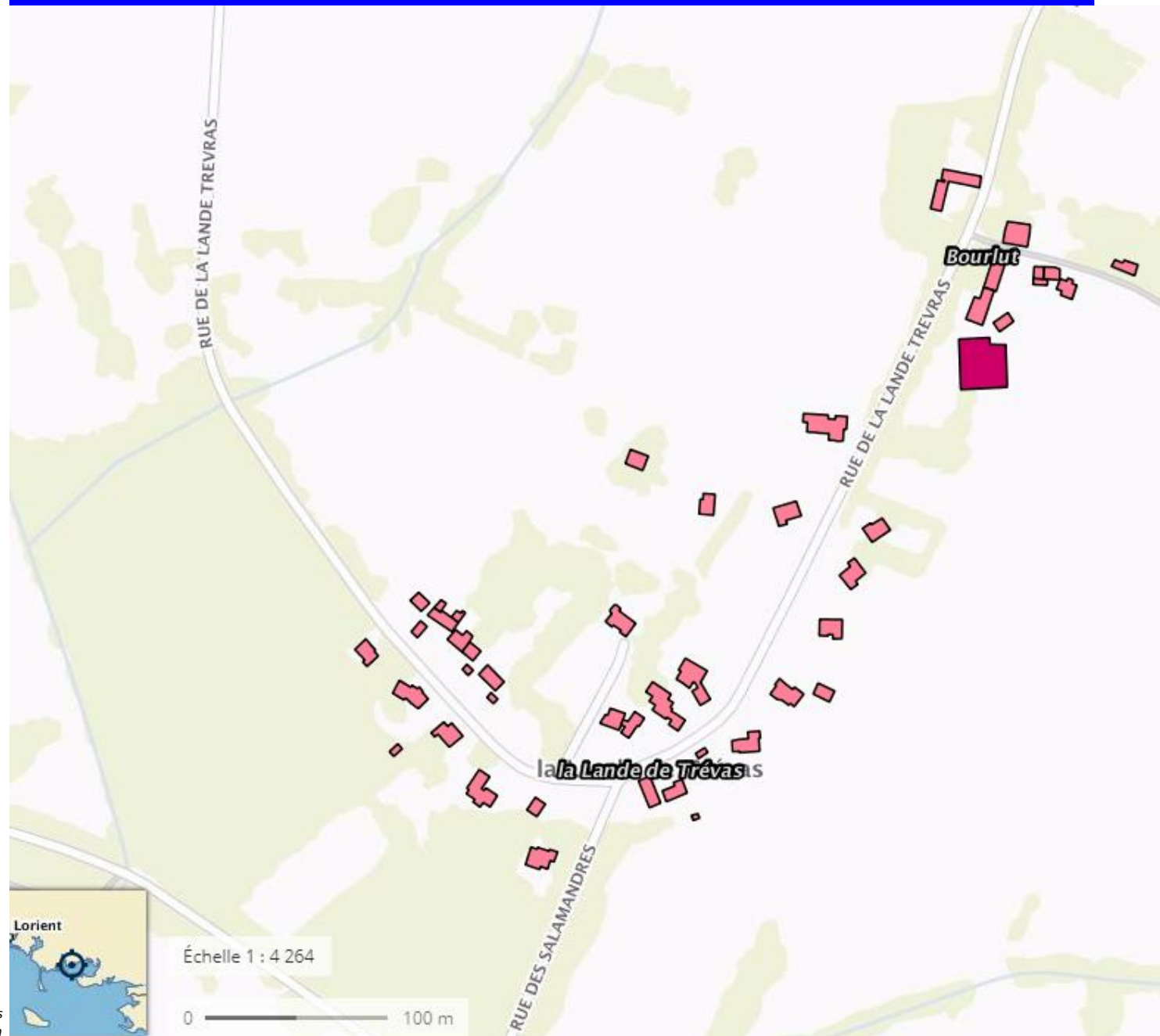
Les agglomérations ne font pas l'objet d'une justification particulière dans le présent document dans le sens où ce sont les secteurs les plus importants et qu'ils disposent tous de plus de 150 constructions, ce qui explique notamment (outre le critère de densité) leur classement en agglomération.

LANDE de TREVRAS BADEN

GEOPORTAIL 07/2019

Bâtiments

- Services administratifs
- Lieu de culte
- Pratique sportive
- Bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole
- Autre bâtiment
- Réservoir d'eau
- Barrage, dalle de protection, écluse ou pont
- Cimetière
- Construction remarquable

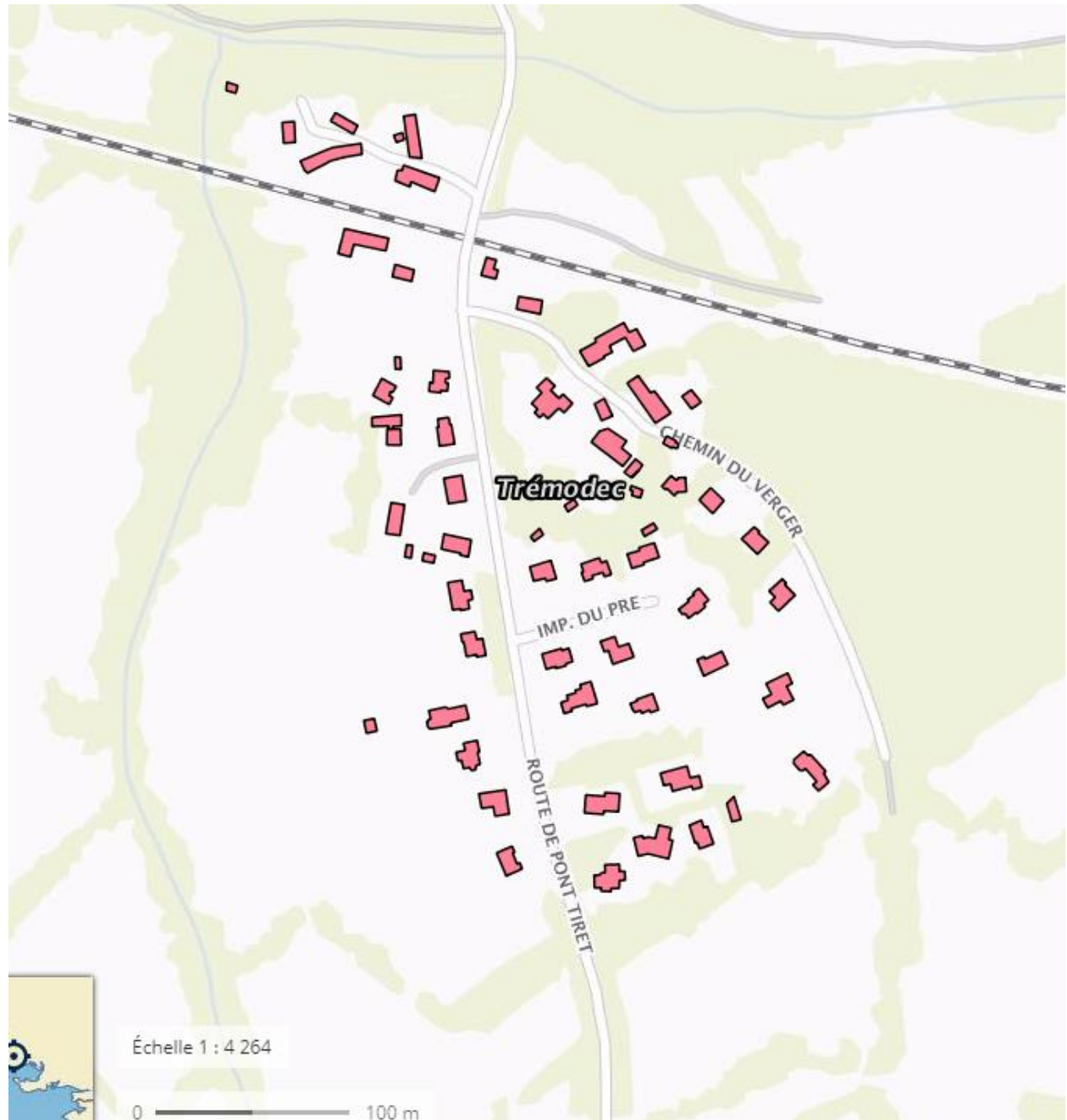


Remarque : La destination des bâtiments indiquée par GEOPORTAIL (source cadastrale) ne correspond pas toujours aux constats du terrain notamment dans la bande des 100m: certains bâtiments ont probablement changé de destination sans que le cadastre en soit informé.

TREMODEC
PLOUGOUMELLEN

GEOPORTAIL 07/2019

- Bâtiments
- Services administratifs
 - Lieu de culte
 - Pratique sportive
 - Bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole
 - Autre bâtiment
 - Réservoir d'eau
 - Barrage, dalle de protection, écluse ou pont
 - Cimetière
 - Construction remarquable



Remarque : La destination des bâtiments indiqué par GEOPORTAIL (source cadastrale) ne correspond pas toujours aux constats du terrain notamment dans la bande des 100m: certains bâtiments ont probablement changé de destination sans que le cadastre en soit informé.

annexe 2-013

KERFRAVAL
SARZEAU

GEOPORTAIL 07/2019

Bâtiments

- Services administratifs
- Lieu de culte
- Pratique sportive
- Bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole
- Autre bâtiment
- Réservoir d'eau
- Barrage, dalle de protection, écluse ou pont
- Cimetière
- Construction remarquable



Remarque : La destination des bâtiments indiquée par GEOPORTAIL (source cadastrale) ne correspond pas toujours aux constats du terrain notamment dans la bande des 100m: certains bâtiments ont probablement changé de destination sans que le cadastre en soit informé.

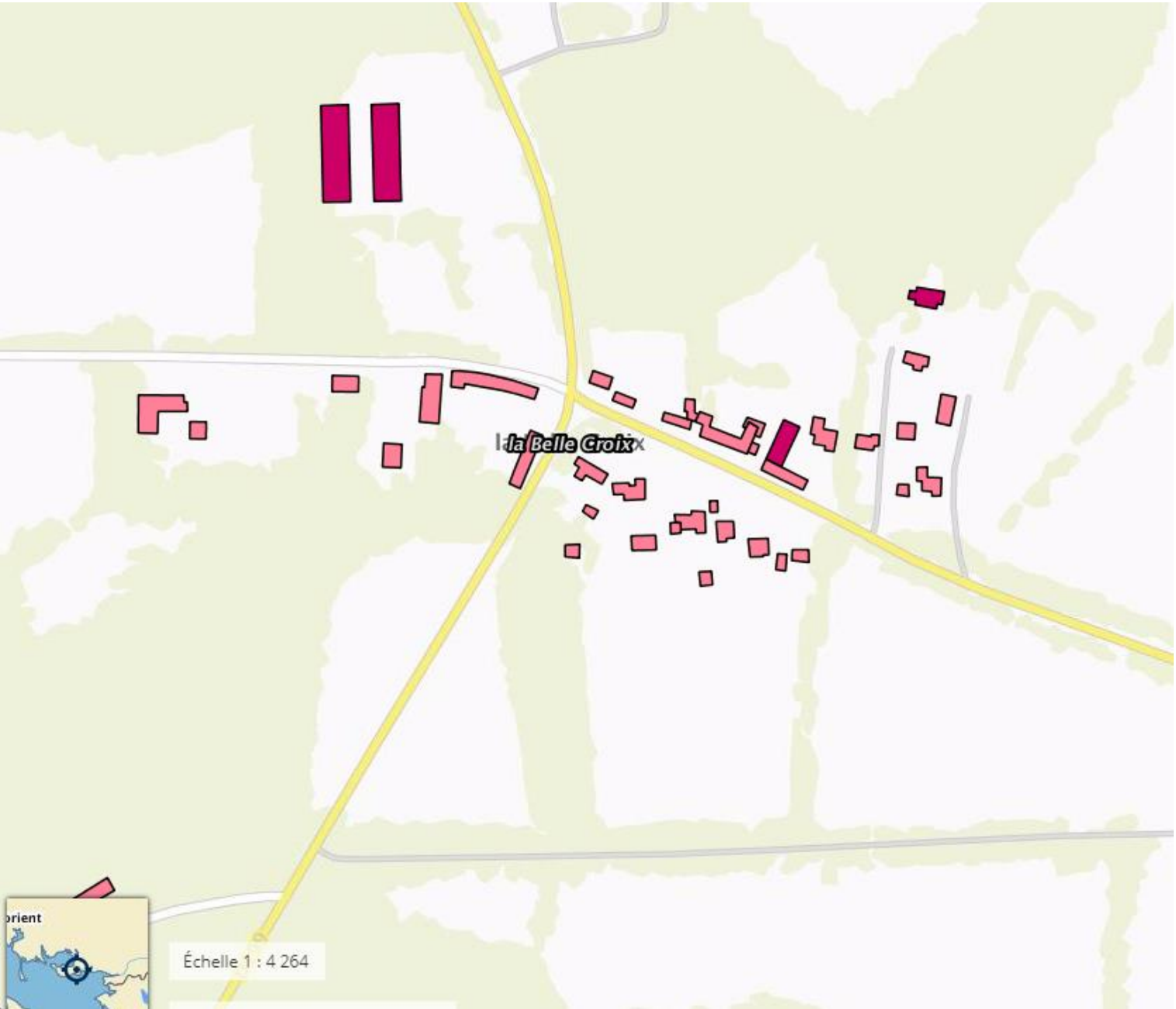
Août 2019 -Fédération d'Associations de protection de l'environnement Golfe du Morbihan

LA BELLE CROIX
SARZEAU

GEOPORTAIL 07/2019

Bâtiments

- Services administratifs
- Lieu de culte
- Pratique sportive
- Bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole
- Autre bâtiment
- Réservoir d'eau
- Barrage, dalle de protection, écluse ou pont
- Cimetière
- Construction remarquable



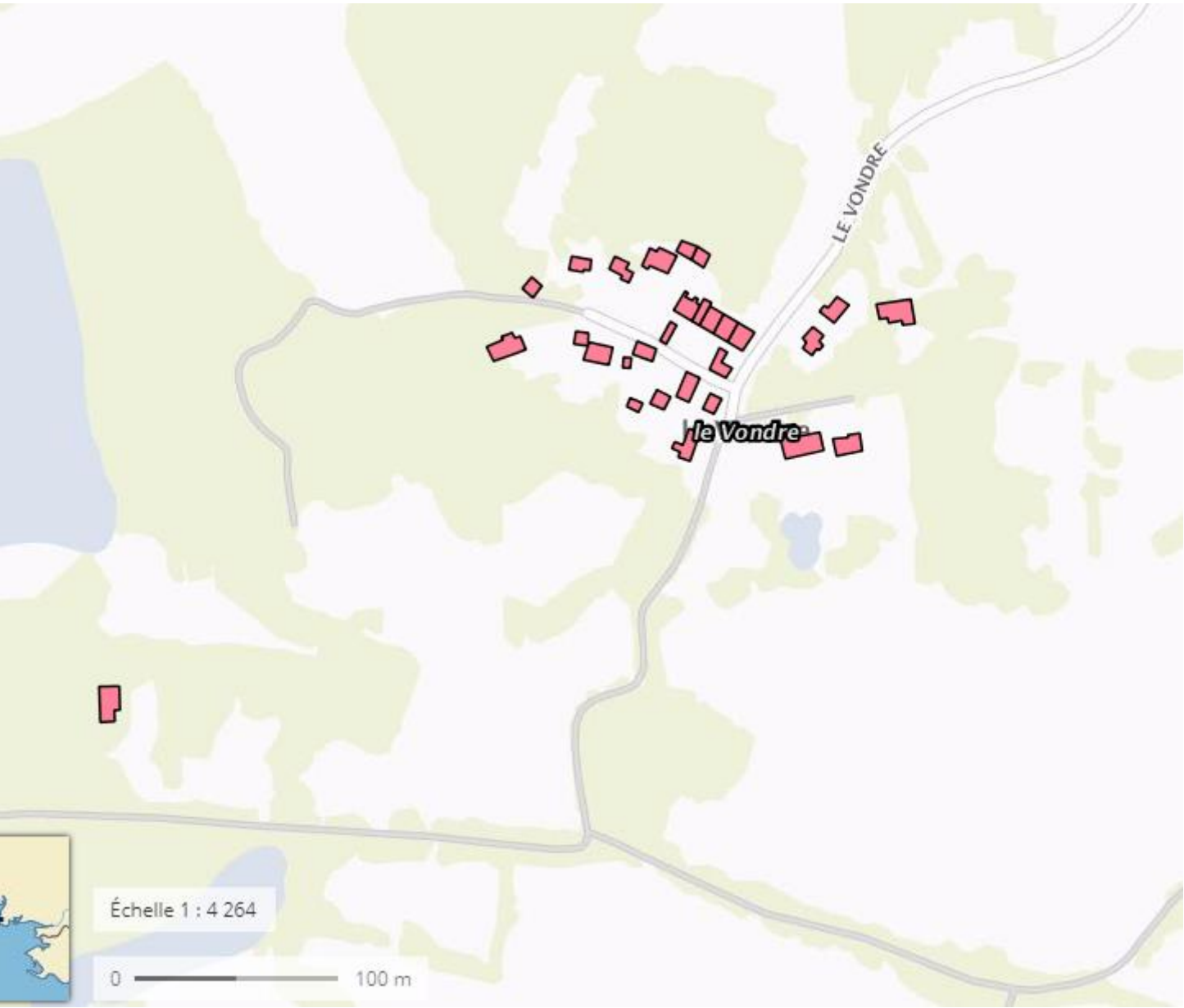
Remarque : La destination des bâtiments indiqué par GEOPORTAIL (source cadastrale) ne correspond pas toujours aux constats du terrain notamment dans la bande des 100m: certains bâtiments ont probablement changé de destination sans que le cadastre en soit informé.

LE VONDRE
SARZEAU

GEOPORTAIL 07/2019

Bâtiments

- Services administratifs
- Lieu de culte
- Pratique sportive
- Bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole
- Autre bâtiment
- Réservoir d'eau
- Barrage, dalle de protection, écluse ou pont
- Cimetière
- Construction remarquable



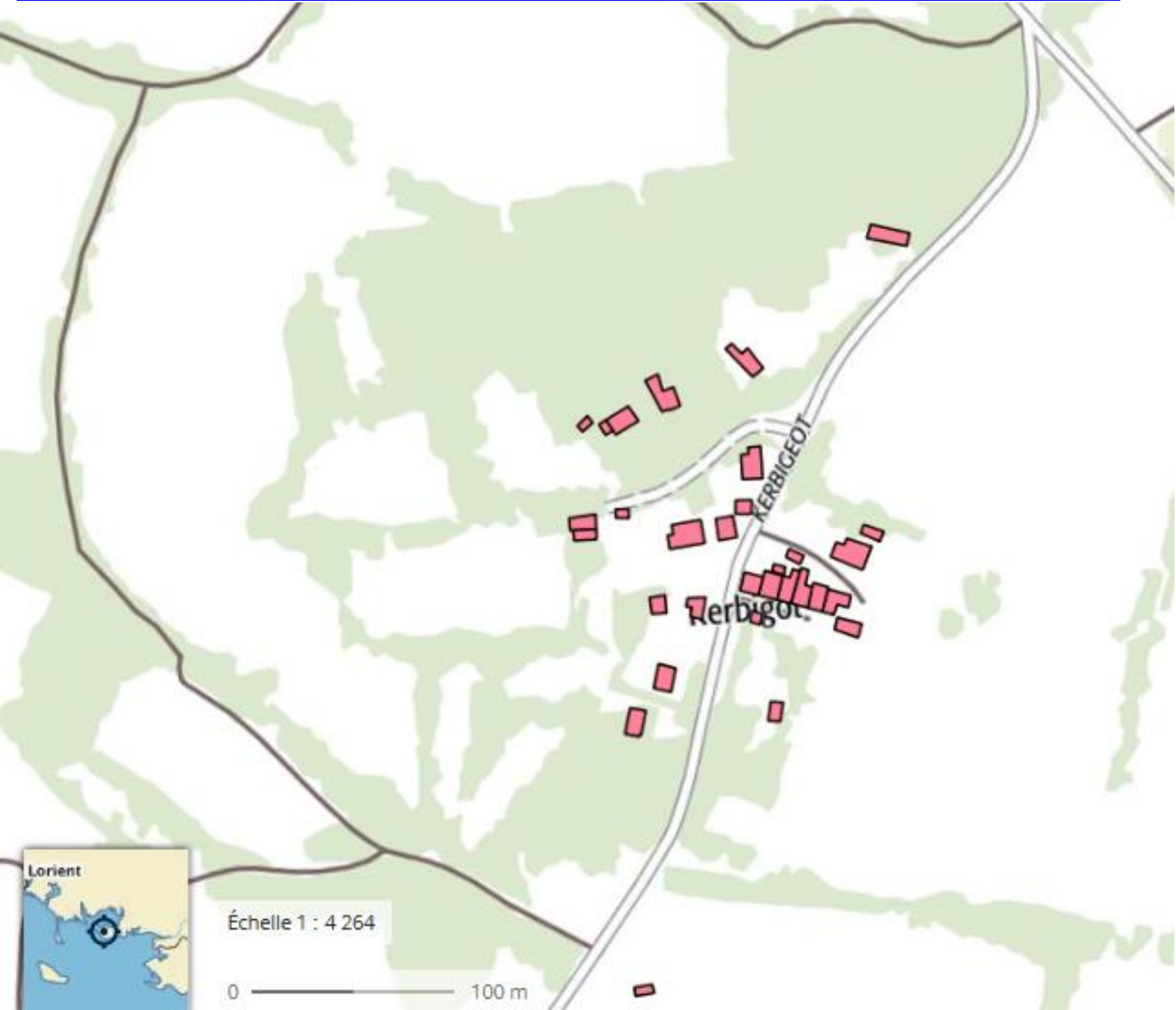
Août 2019 -Fédération d'Associations de protection de
l'environnement Golfe du Morbihan

KERBIGEOT
SARZEAU

GEOPORTAIL 07/2019

Bâtiments

- Services administratifs
- Lieu de culte
- Pratique sportive
- Bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole
- Autre bâtiment
- Réservoir d'eau
- Barrage, dalle de protection, écluse ou pont
- Cimetière
- Construction remarquable



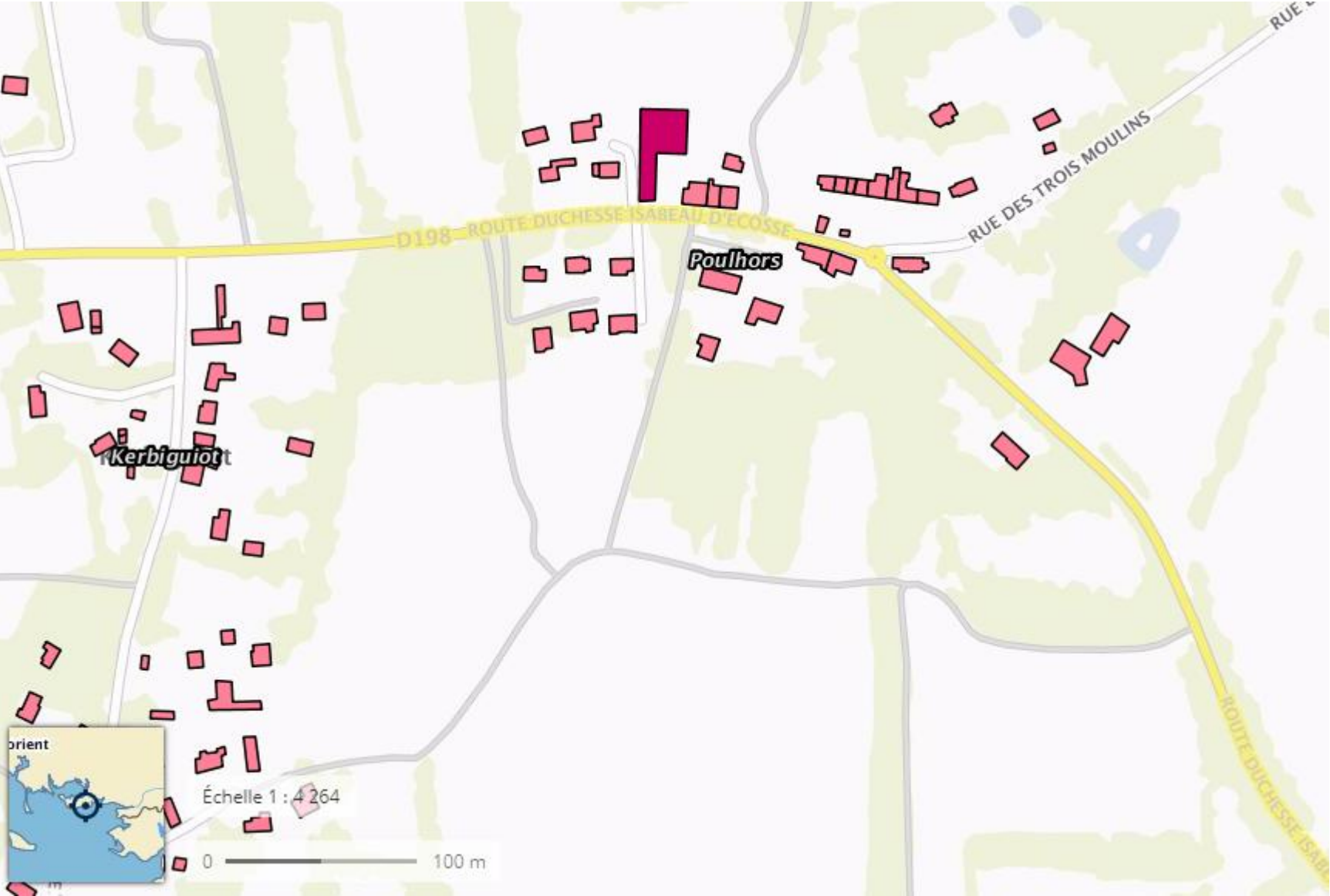
Remarque : La destination des bâtiments indiqué par GEOPORTAIL (source cadastrale) ne correspond pas toujours aux constats du terrain notamment dans la bande des 100m: certains bâtiments ont probablement changé de destination sans que le cadastre en soit informé.

POULHORS
SARZEAU

GEOPORTAIL 07/2019

Bâtiments

- Services administratifs
- Lieu de culte
- Pratique sportive
- Bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole
- Autre bâtiment
- Réservoir d'eau
- Barrage, dalle de protection, écluse ou pont
- Cimetière
- Construction remarquable



Août 2019 -Fédération d'Associations de protection de
l'environnement Golfe du Morbihan

LARGUEVEN
ST GILDAS de
RHUYS

Bâtiments

- Services administratifs
- Lieu de culte
- Pratique sportive
- Bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole
- Autre bâtiment
- Réservoir d'eau
- Barrage, dalle de protection, écluse ou pont
- Cimetière
- Construction remarquable



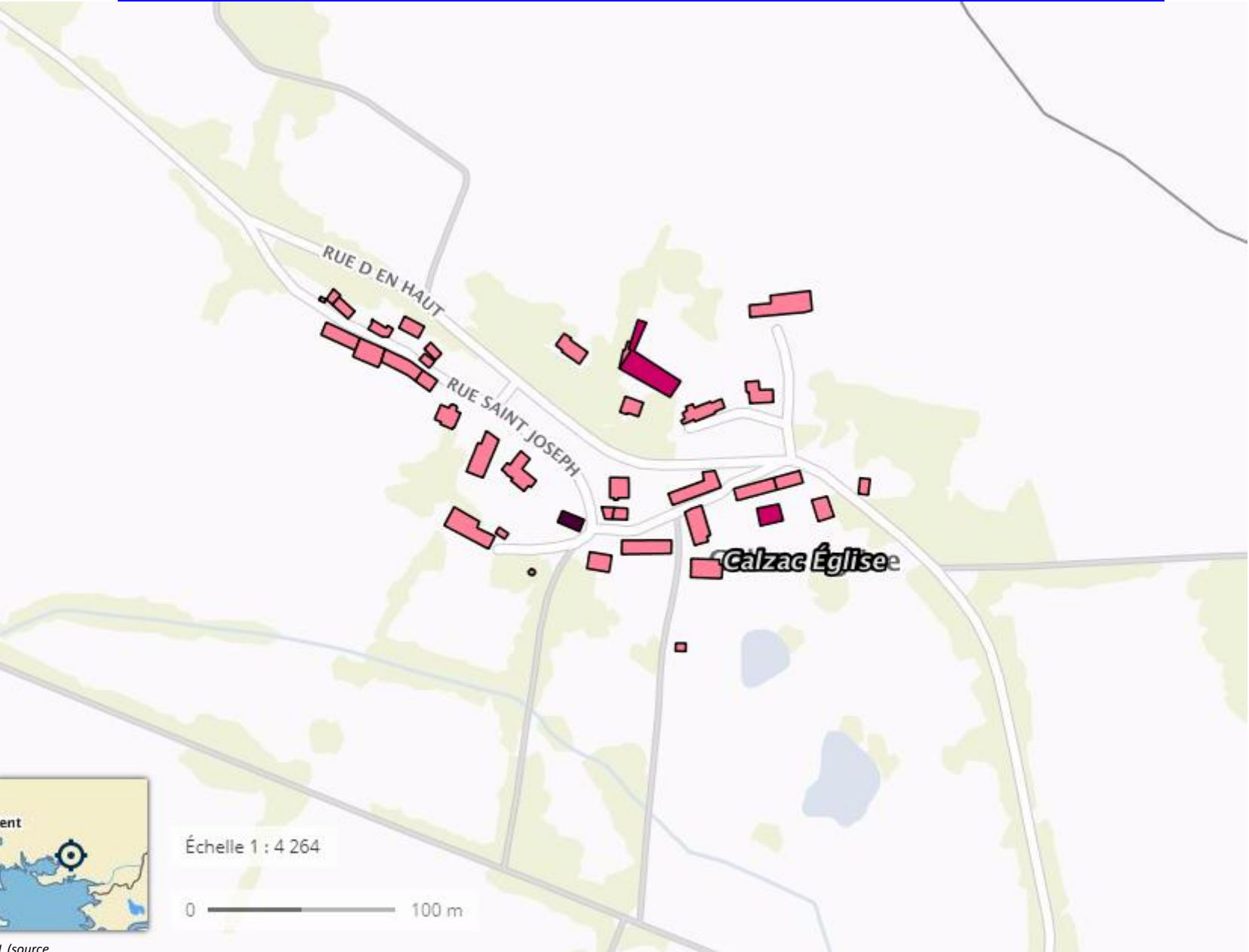
Remarque : La destination des bâtiments indiqué par GEOPORTAIL (source cadastrale) ne correspond pas toujours aux constats du terrain notamment dans la bande des 100m: certains bâtiments ont probablement changé de destination sans que le cadastre en soit informé.

CALZAC EGLISE
THEIX NOYALO

GEOPORTAIL 07/2019

Bâtiments

- Services administratifs
- Lieu de culte
- Pratique sportive
- Bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole
- Autre bâtiment
- Réservoir d'eau
- Barrage, dalle de protection, écluse ou pont
- Cimetière
- Construction remarquable



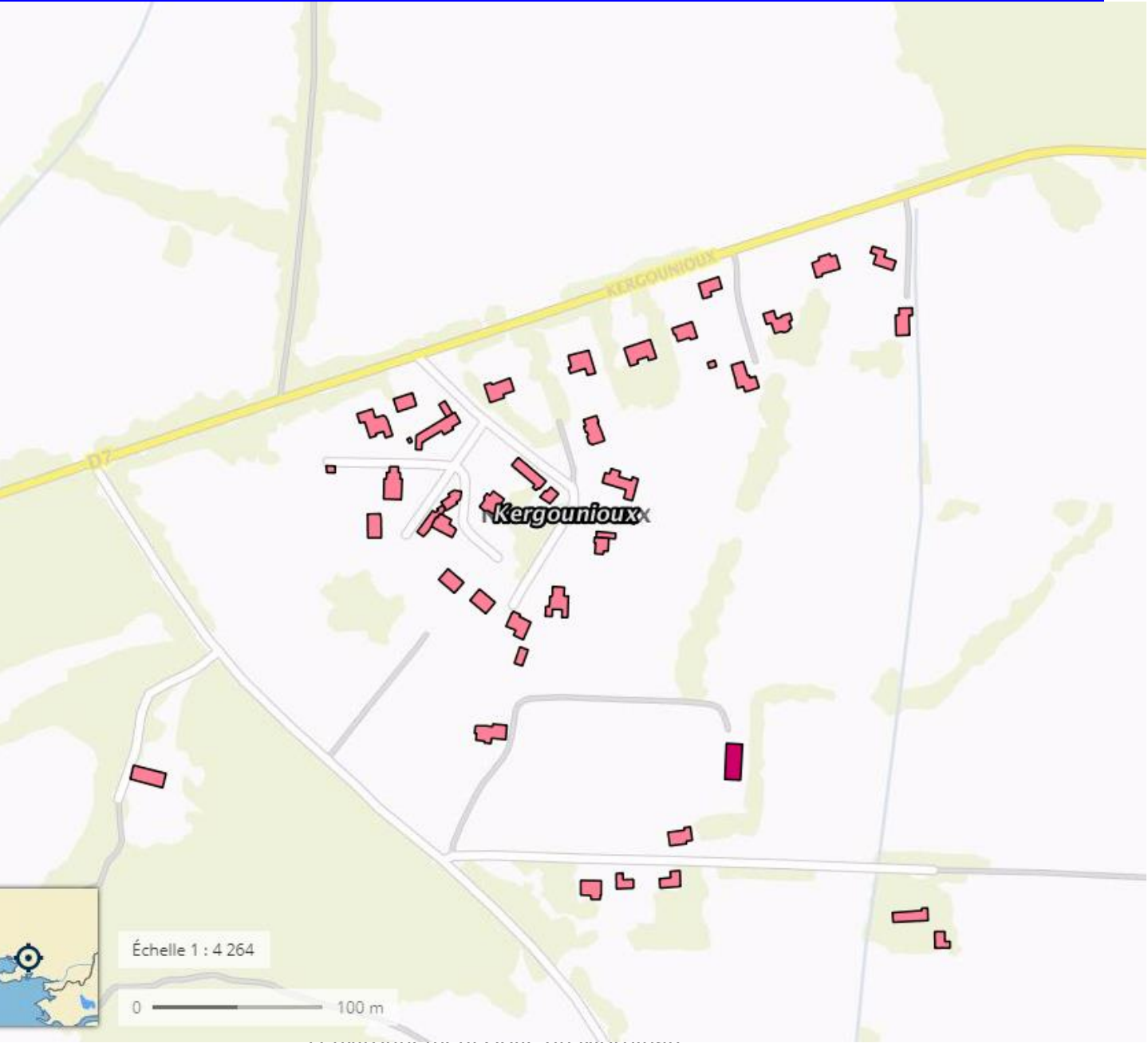
Remarque : La destination des bâtiments indiqué par GEOPORTAIL (source cadastrale) ne correspond pas toujours aux constats du terrain notamment dans la bande des 100m: certains bâtiments ont probablement changé de destination sans que le cadastre en soit informé.

KERGOURNIOUX
THEIX NOYALO

GEOPORTAIL 07/2019

Bâtiments

- Services administratifs
- Lieu de culte
- Pratique sportive
- Bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole
- Autre bâtiment
- Réservoir d'eau
- Barrage, dalle de protection, écluse ou pont
- Cimetière
- Construction remarquable



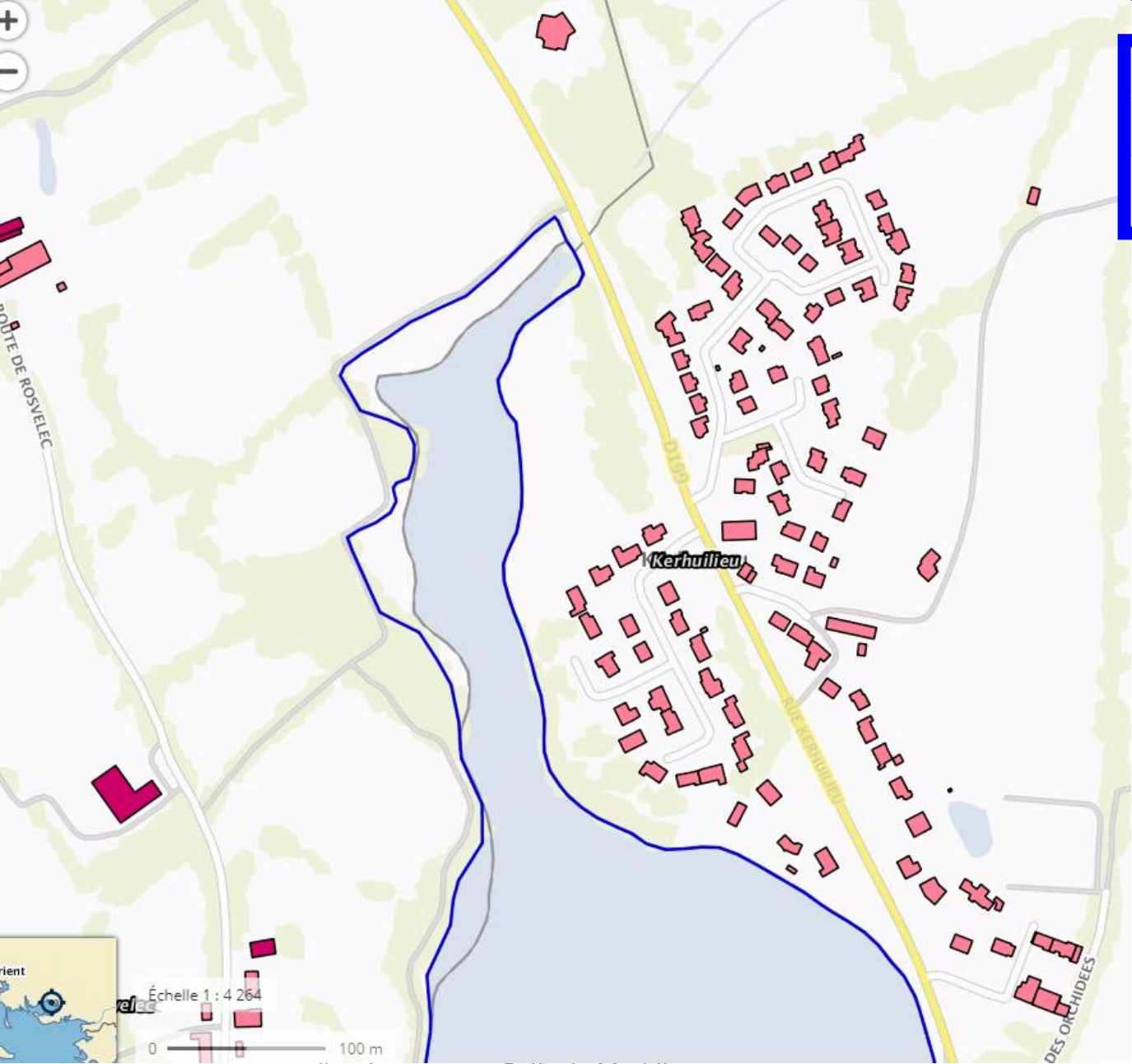
Remarque : La destination des bâtiments indiqué par GEOPORTAIL (source cadastrale) ne correspond pas toujours aux constats du terrain notamment dans la bande des 100m: certains bâtiments ont probablement changé de destination sans que le cadastre en soit informé.

KERHUILLEU
SENE

GEOPORTAIL 07/2019

Bâtiments

- Services administratifs
- Lieu de culte
- Pratique sportive
- Bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole
- Autre bâtiment
- Réservoir d'eau
- Barrage, dalle de protection, écluse ou pont
- Cimetière
- Construction remarquable



Dénominations géographiques

Trait de côte Histolitt

Trait de côte

Remarque : La destination des bâtiments indiqué par GEOPORTAIL (source cadastrale) ne correspond pas toujours aux constats du terrain notamment dans la bande des 100m: certains bâtiments ont probablement changé de destination sans que le cadastre en soit informé.

LA BELLE ETOILE
SENE

GEOPORTAIL 07/2019

Bâtiments

■

 Services administratifs

■

 Lieu de culte

■

 Pratique sportive

■

 Bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole

■

 Autre bâtiment

■

 Réservoir d'eau

■

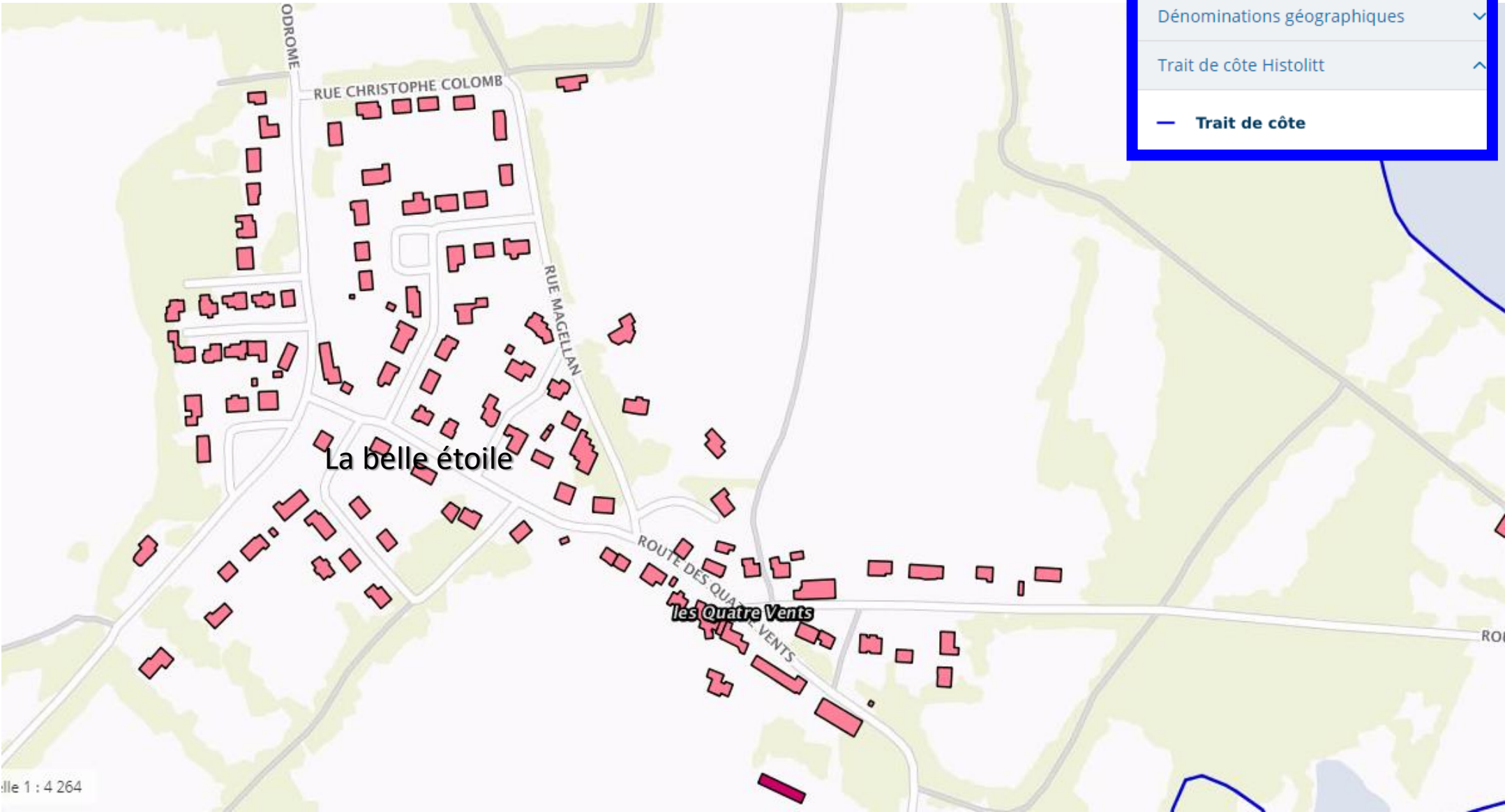
 Barrage, dalle de protection, écluse ou pont

■

 Cimetière

—

 Construction remarquable



Dénominations géographiques

Trait de côte Histolitt

—

 Trait de côte

Remarque : La destination des bâtiments indiqué par GEOPORTAIL (source cadastrale) ne correspond pas toujours aux constats du terrain notamment dans la bande des 100m: certains bâtiments ont probablement changé de destination sans que le cadastre en soit informé.

LANDE de CANO
SENE

GEOPORTAIL 07/2019

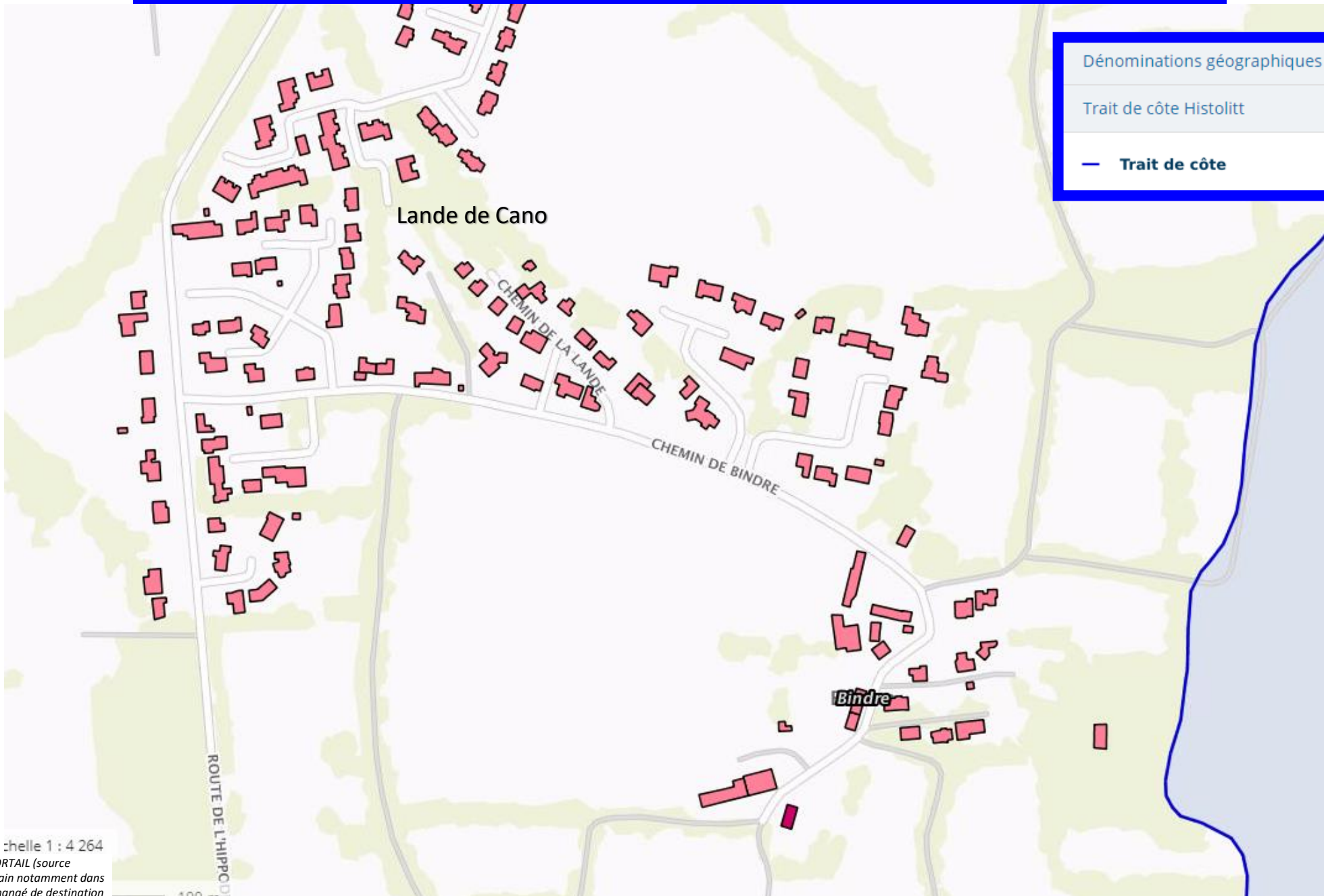
Bâtiments

- Services administratifs
- Lieu de culte
- Pratique sportive
- Bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole
- Autre bâtiment
- Réservoir d'eau
- Barrage, dalle de protection, écluse ou pont
- Cimetière
- Construction remarquable

Dénominations géographiques

Trait de côte Histolitt

Trait de côte



Echelle 1 : 4 264

Remarque : La destination des bâtiments indiquée par GEOPORTAIL (source cadastre 07/2019) ne correspond pas toujours aux constats du terrain notamment dans la bande des 100m: certains bâtiments ont probablement changé de destination sans que le cadastre en soit informé.

Kerbilio / Brouel sur l'île aux Moines

Exemple de décompte GMVA erroné

GMVA écrit « Au sein de l'espace aggloméré avec une continuité de 30 à 35 mètres, il y a **60 constructions** de plus de 20m² (en rouge) repérées auxquelles s'ajoutent de nombreuses constructions de moins de 20m² (en gris). Tenant compte du critère du DOO spécifique à l'insularité qui fait que la notion de densité significative n'est pas nécessaire en cas de présence de maisons ou fermes anciennes »

GMVA 60 bâtiments



Source GMVA

Avis FAPEGM

41 bâtiments



- N° 7 -23 un seul bâtiment 2 parties reliées par un ouvrage en gris
- N° 19 un seul bâtiment, les parties sont conjointes

57

Kerverner à Baden

GMVA écrit : Au sein de l'espace aggloméré avec une continuité de 30 mètres, il y a **73 constructions** de plus de 20m² (en rouge) repérées auxquelles s'ajoutent plusieurs constructions de moins de 20m² (en gris)

Exemple de décompte GMVA erroné



Avis FAPEGM

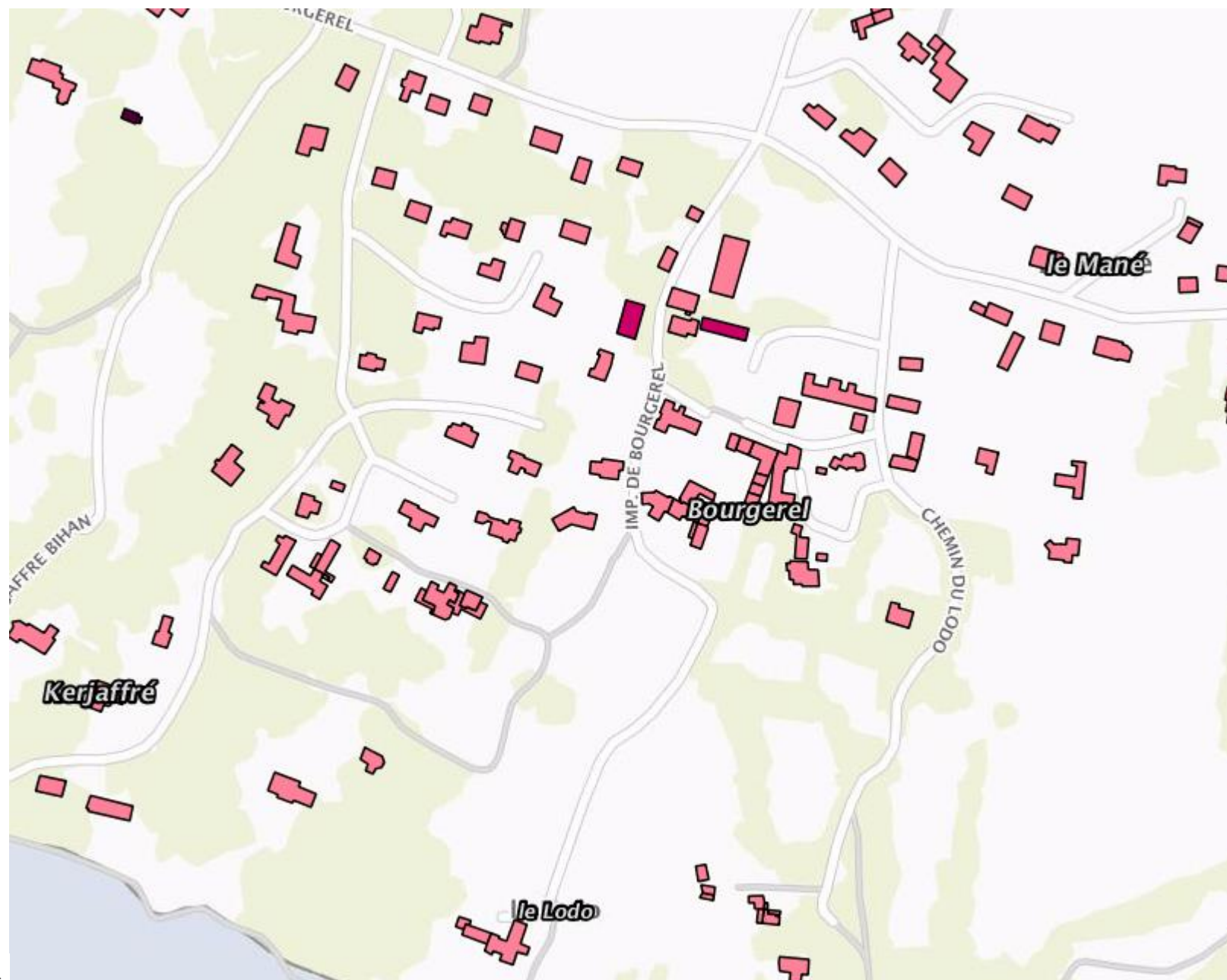


BOURGEREL ARRADON

GEOPORTAIL 07/2019

Bâtiments

- Services administratifs
- Lieu de culte
- Pratique sportive
- Bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole
- Autre bâtiment
- Réservoir d'eau
- Barrage, dalle de protection, écluse ou pont
- Cimetière
- Construction remarquable



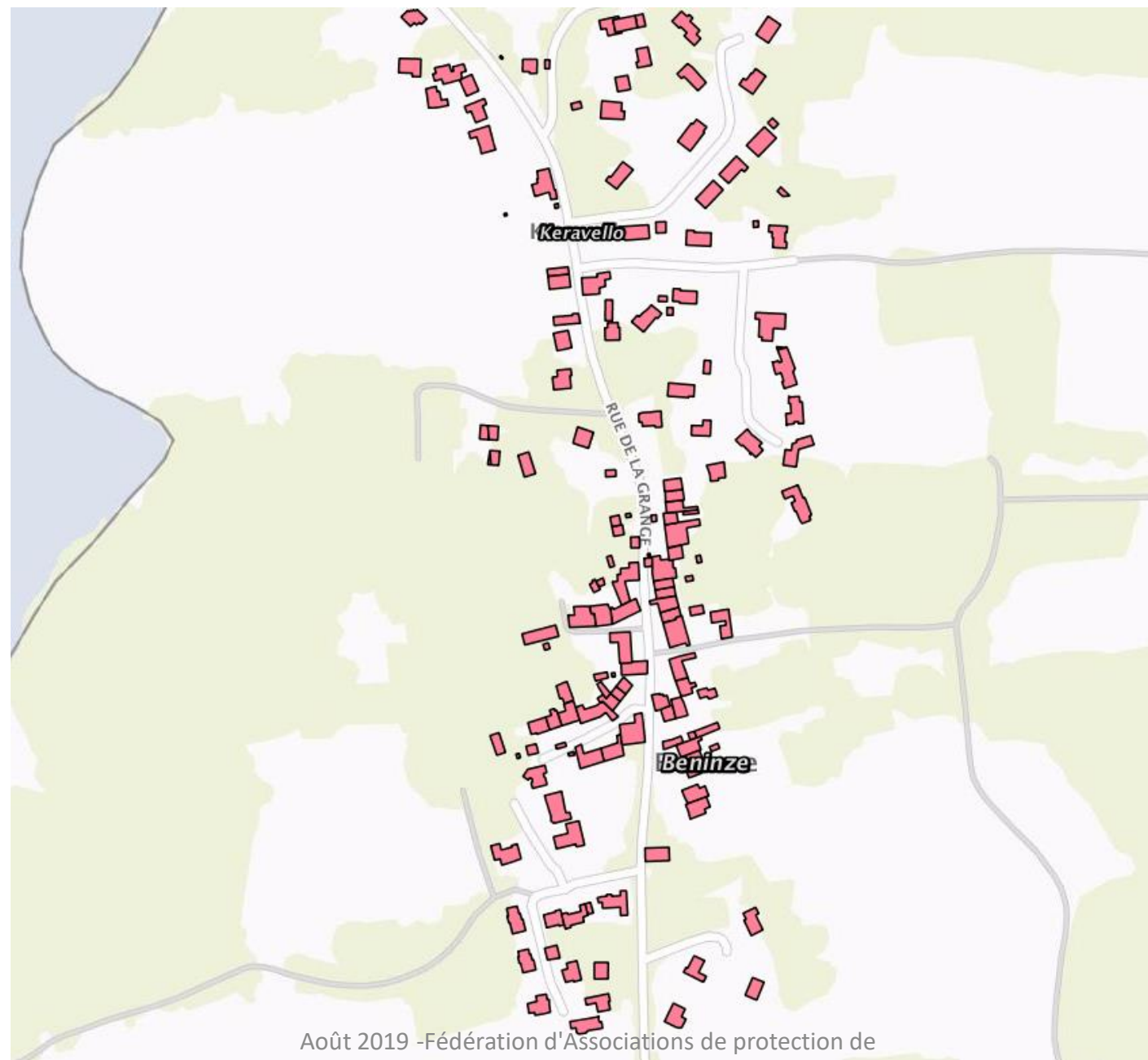
Remarque : La destination des bâtiments indiquée par GEOPORTAIL (source cadastre) ne correspond pas toujours aux constats du terrain notamment dans la bande des 100m: certains bâtiments ont probablement changé de destination sans que le cadastre en soit informé.

BENINZE ARZON

GEOPORTAIL 07/2019

Bâtiments

- Services administratifs
- Lieu de culte
- Pratique sportive
- Bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole
- Autre bâtiment
- Réservoir d'eau
- Barrage, dalle de protection, écluse ou pont
- Cimetière
- Construction remarquable



Août 2019 -Fédération d'Associations de protection de
l'environnement Golfe du Morbihan

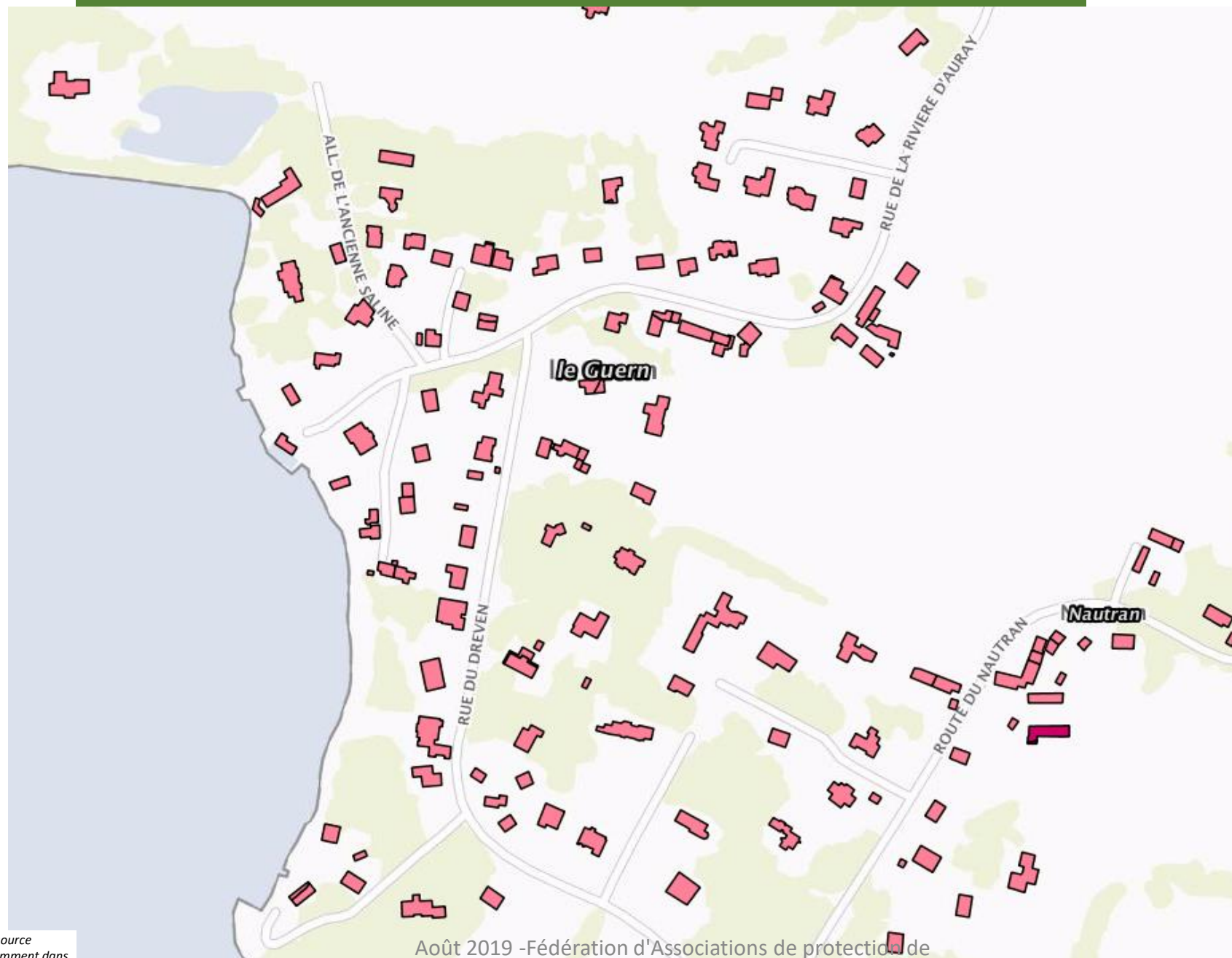
Remarque : La destination des bâtiments indiquée par GEOPORTAIL (source cadastre) ne correspond pas toujours aux constats du terrain notamment dans la bande des 100m: certains bâtiments ont probablement changé de destination sans que le cadastre en soit informé.

LE GUERN BADEN

GEOPORTAIL 07/2019

Bâtiments

- Services administratifs
- Lieu de culte
- Pratique sportive
- Bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole
- Autre bâtiment
- Réservoir d'eau
- Barrage, dalle de protection, écluse ou pont
- Cimetière
- Construction remarquable



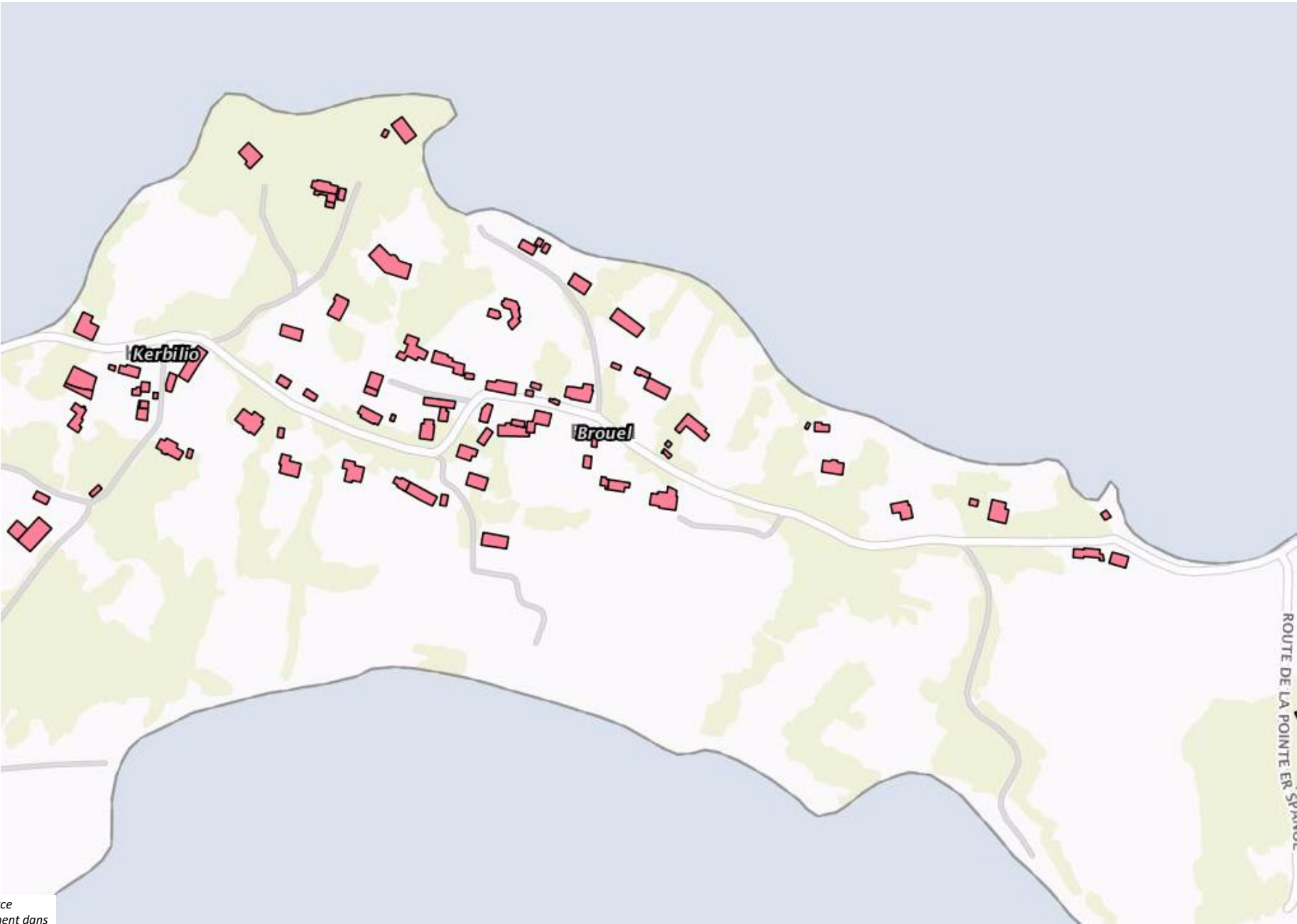
Remarque : La destination des bâtiments indiquée par GEOPORTAIL (source cadastre) ne correspond pas toujours aux constats du terrain notamment dans la bande des 100m: certains bâtiments ont probablement changé de destination sans que le cadastre en soit informé.

BROUEL
ILE aux MOINES

GEOPORTAIL 07/2019

Bâtiments

- Services administratifs
- Lieu de culte
- Pratique sportive
- Bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole
- Autre bâtiment
- Réservoir d'eau
- Barrage, dalle de protection, écluse ou pont
- Cimetière
- Construction remarquable



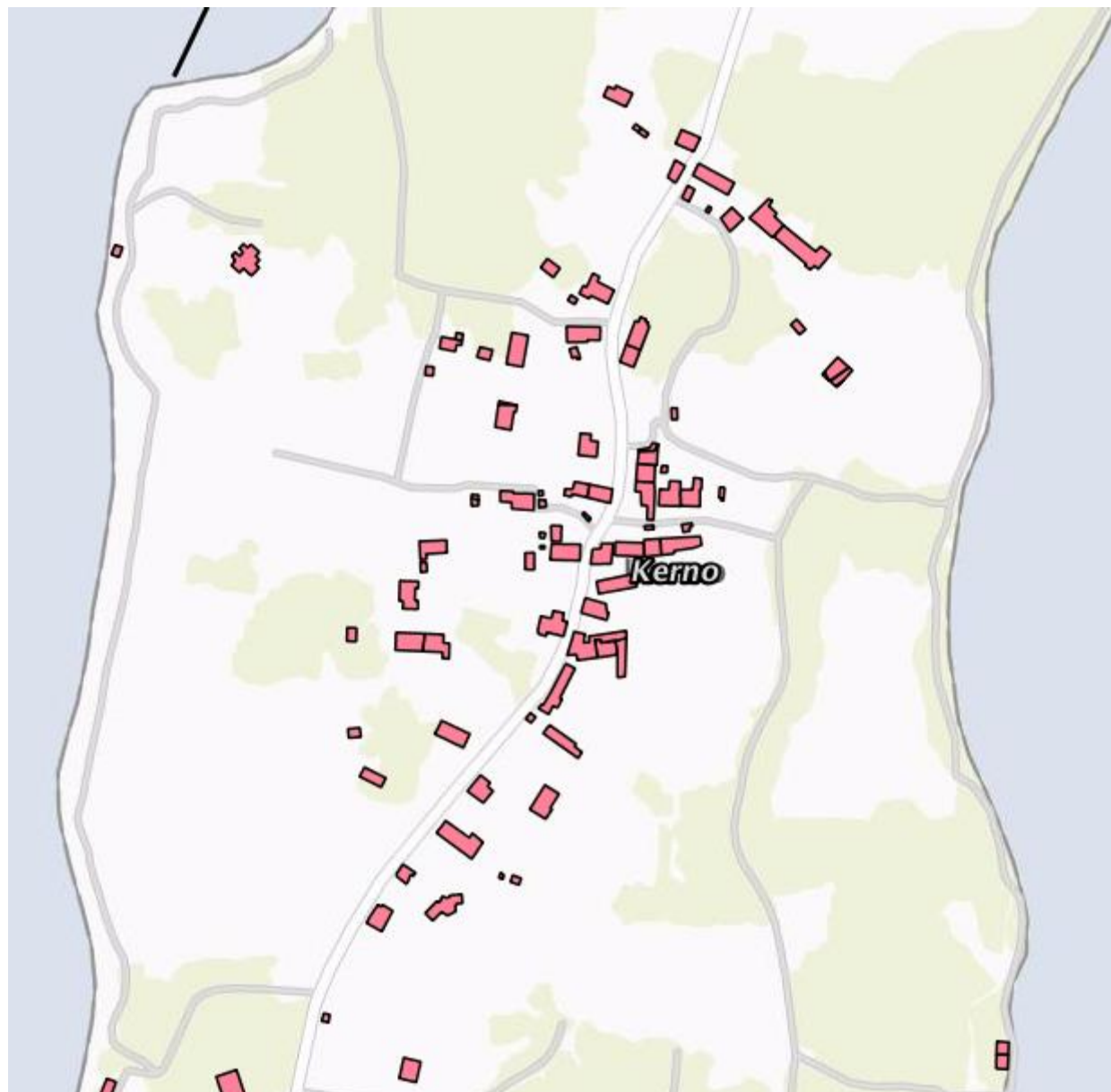
Remarque : La destination des bâtiments indiquée par GEOPORTAIL (source cadastre) ne correspond pas toujours aux constats du terrain notamment dans la bande des 100m: certains bâtiments ont probablement changé de destination sans que le cadastre en soit informé.

KERNO ILE aux MOINES

GEOPORTAIL 07/2019

Bâtiments

- Services administratifs
- Lieu de culte
- Pratique sportive
- Bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole
- Autre bâtiment
- Réservoir d'eau
- Barrage, dalle de protection, écluse ou pont
- Cimetière
- Construction remarquable



Remarque : La destination des bâtiments indiquée par GEOPORTAIL (source cadastre) ne correspond pas toujours aux constats du terrain notamment dans la bande des 100m: certains bâtiments ont probablement changé de destination sans que le cadastre en soit informé.

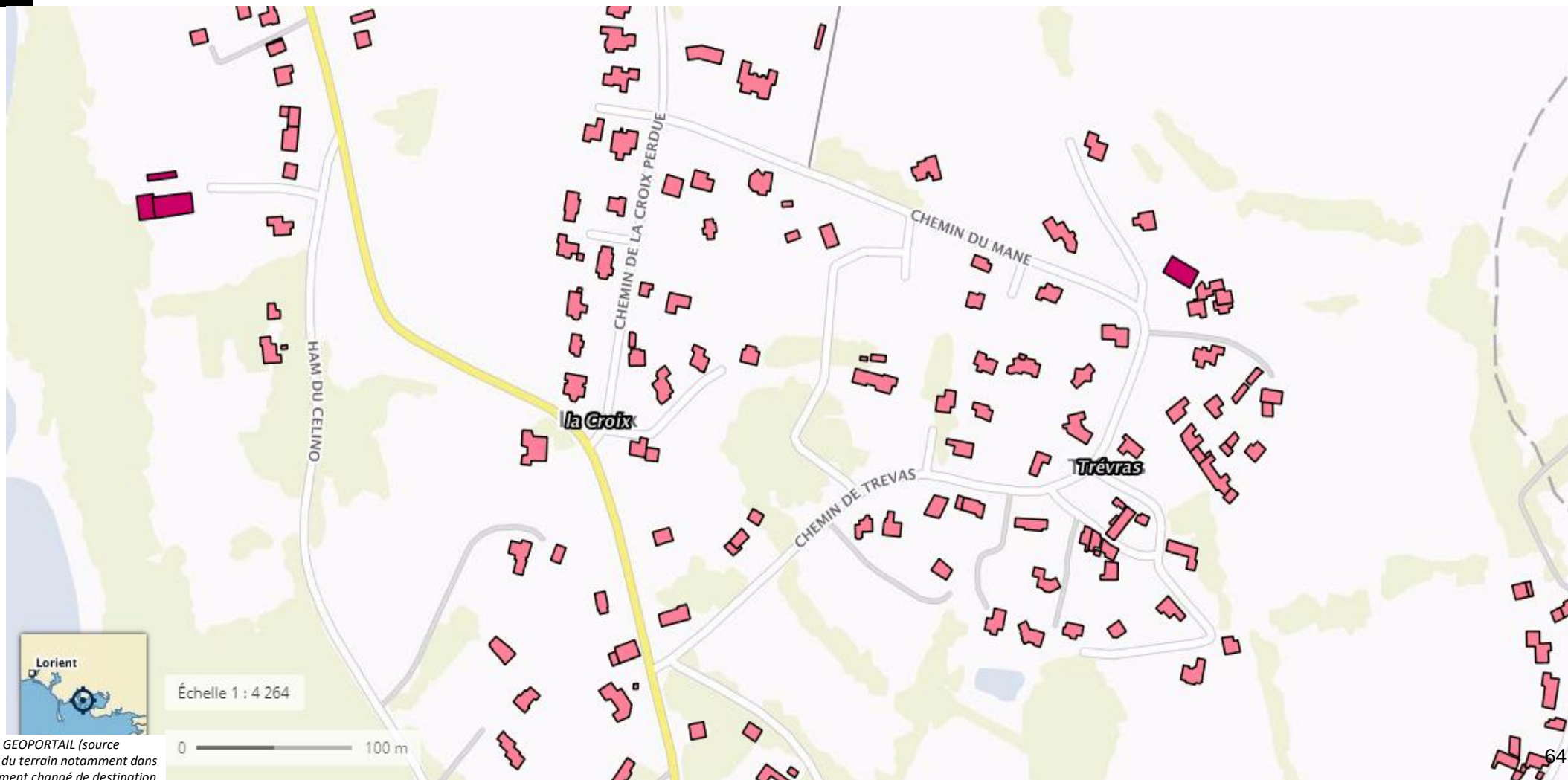
Jugement CAA NANTES (14 NT 00865)
en 2015 => TREVRAS # VILLAGE

TREVRAS LARMOR BADEN

GEOPORTAIL 07/2019

Bâtiments

- Services administratifs
- Lieu de culte
- Pratique sportive
- Bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole
- Autre bâtiment
- Réservoir d'eau
- Barrage, dalle de protection, écluse ou pont
- Cimetière
- Construction remarquable



Remarque : La destination des bâtiments indiquée par GEOPORTAIL (source : cadastre) ne correspond pas toujours aux constats du terrain notamment dans la bande des 100m: certains bâtiments ont probablement changé de destination sans que le cadastre en soit informé.

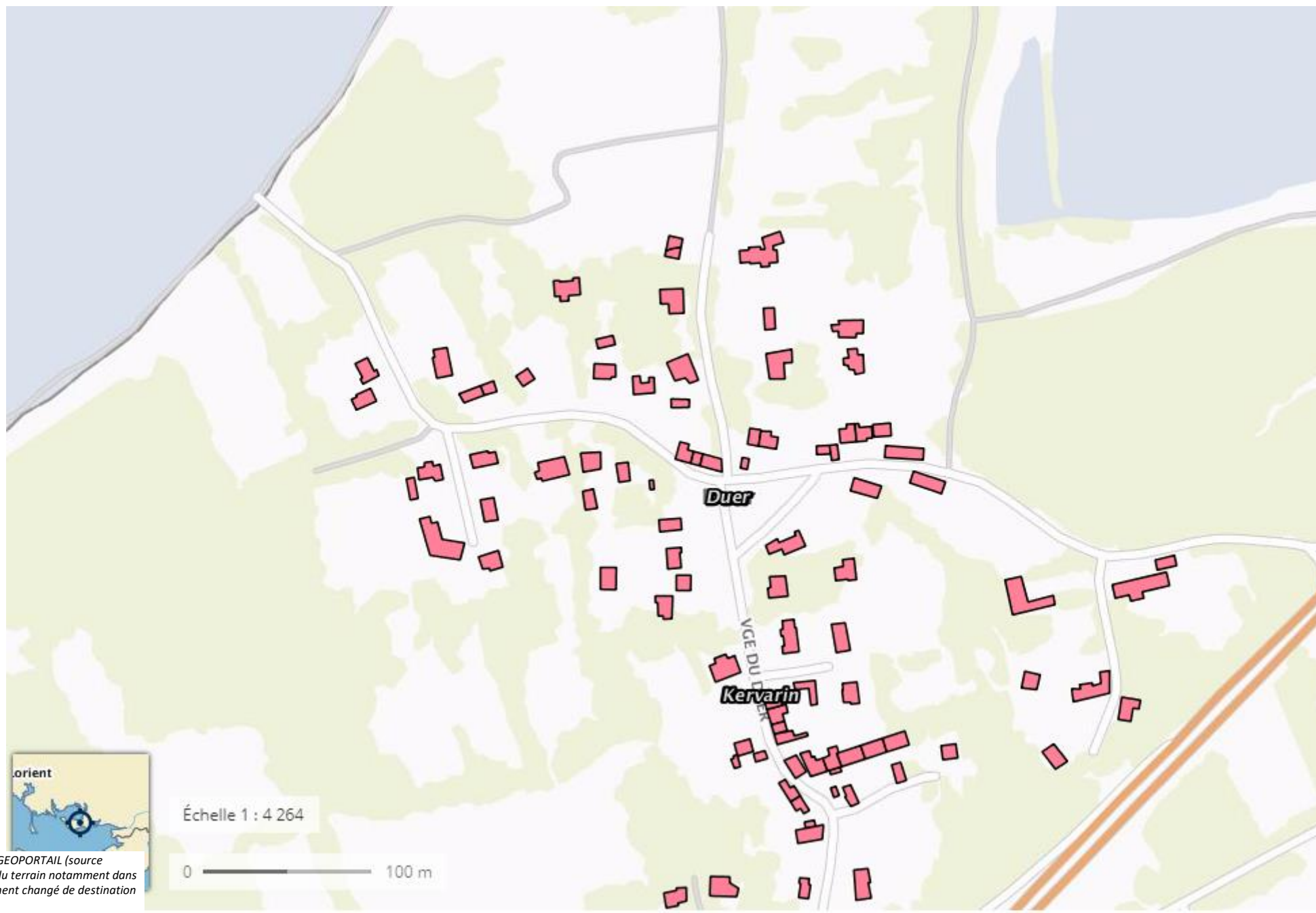


LE DUER SARZEAU

GEOPORTAIL 07/2019

Bâtiments

- Services administratifs
- Lieu de culte
- Pratique sportive
- Bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole
- Autre bâtiment
- Réservoir d'eau
- Barrage, dalle de protection, écluse ou pont
- Cimetière
- Construction remarquable



Remarque : La destination des bâtiments indiquée par GEOPORTAIL (source cadastre) ne correspond pas toujours aux constats du terrain notamment dans la bande des 100m: certains bâtiments ont probablement changé de destination sans que le cadastre en soit informé.

KERMOIZAN SARZEAU

GEOPORTAIL 07/2019

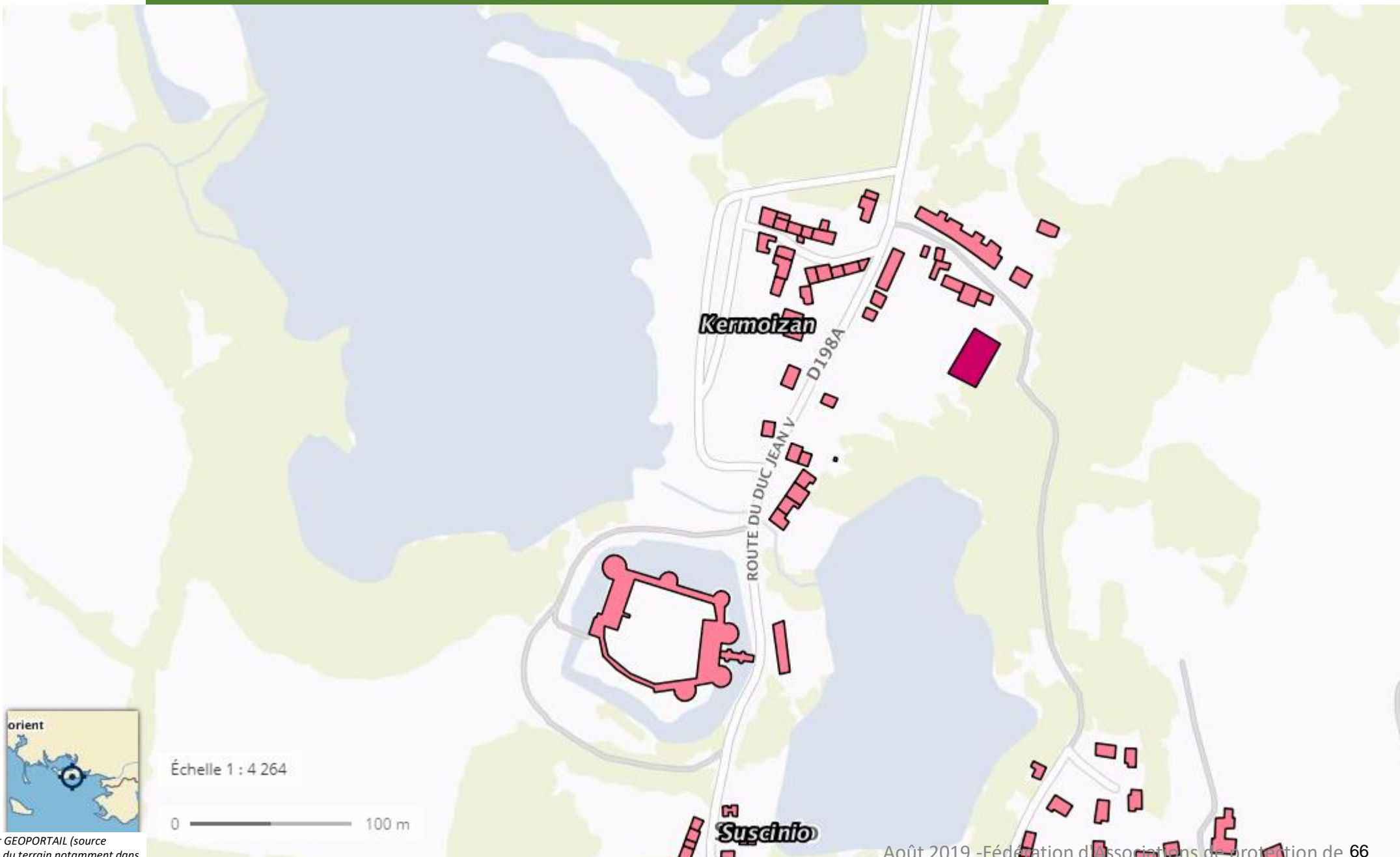
Bâtiments

- Services administratifs
- Lieu de culte
- Pratique sportive
- Bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole
- Autre bâtiment
- Réservoir d'eau
- Barrage, dalle de protection, écluse ou pont
- Cimetière
- Construction remarquable



Échelle 1 : 4 264

0 ————— 100 m



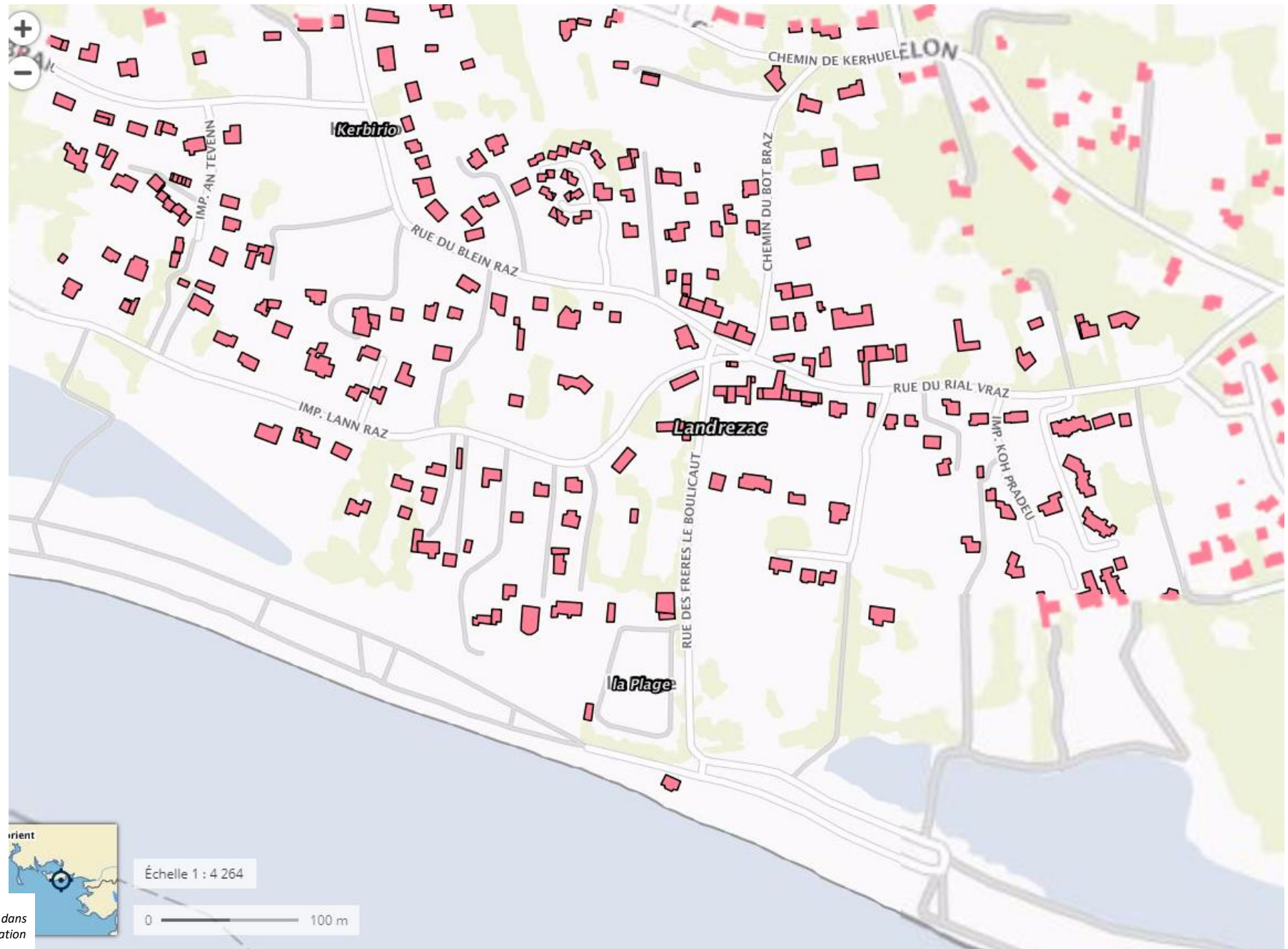
Remarque : La destination des bâtiments indiquée par GEOPORTAIL (source cadastre) ne correspond pas toujours aux constats du terrain notamment dans la bande des 100m: certains bâtiments ont probablement changé de destination sans que le cadastre en soit informé.

LANDREZAC SARZEAU

GEOPORTAIL 07/2019

Bâtiments

- Services administratifs
- Lieu de culte
- Pratique sportive
- Bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole
- Autre bâtiment
- Réservoir d'eau
- Barrage, dalle de protection, écluse ou pont
- Cimetière
- Construction remarquable



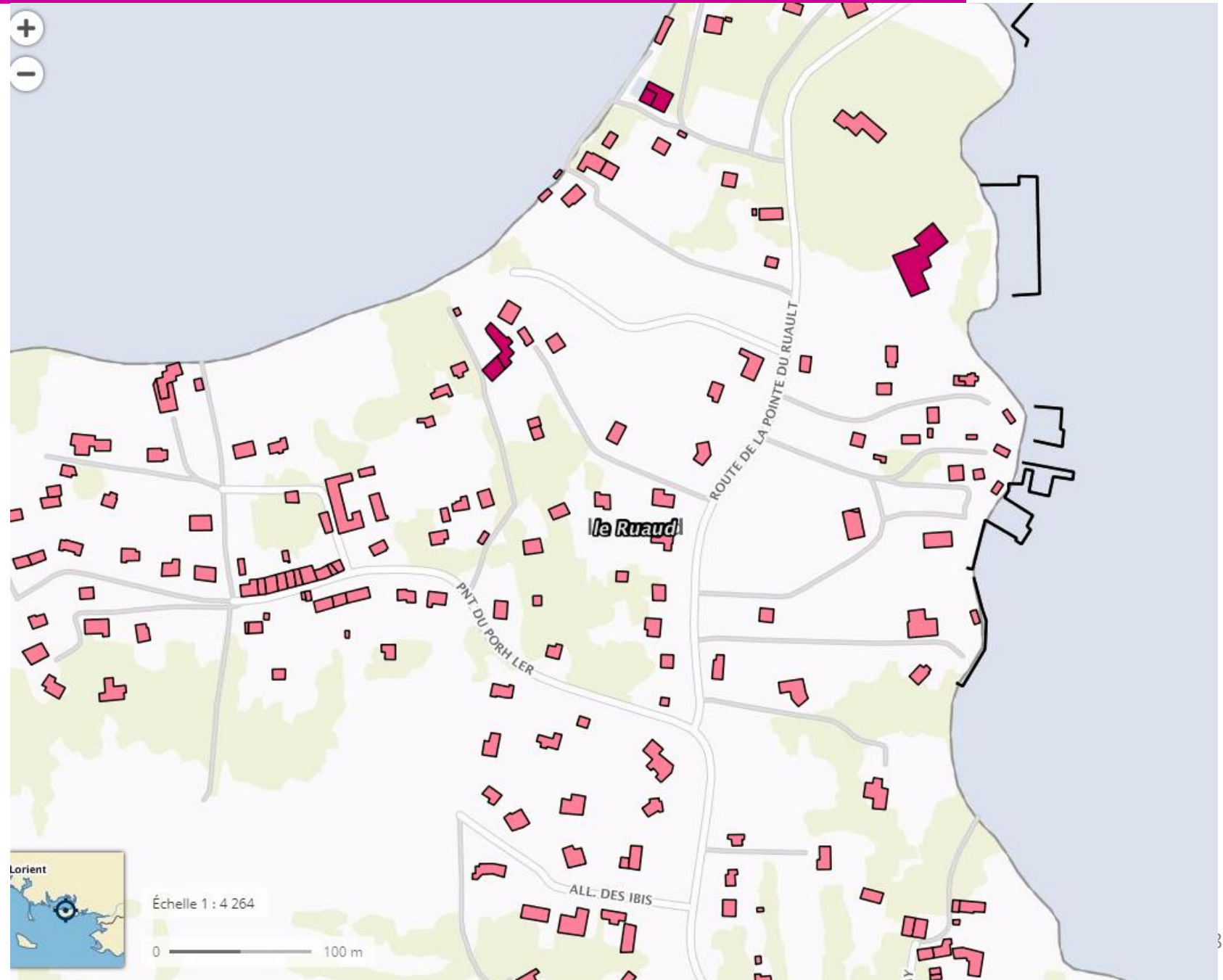
Remarque : La destination des bâtiments indiquée par GEOPORTAIL (source cadastre 07/2019) ne correspond pas toujours aux constats du terrain notamment dans la bande des 100m: certains bâtiments ont probablement changé de destination sans que le cadastre en soit informé.

LE RUAUD SARZEAU

GEOPORTAIL 07/2019

Bâtiments

- Services administratifs
- Lieu de culte
- Pratique sportive
- Bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole
- Autre bâtiment
- Réservoir d'eau
- Barrage, dalle de protection, écluse ou pont
- Cimetière
- Construction remarquable



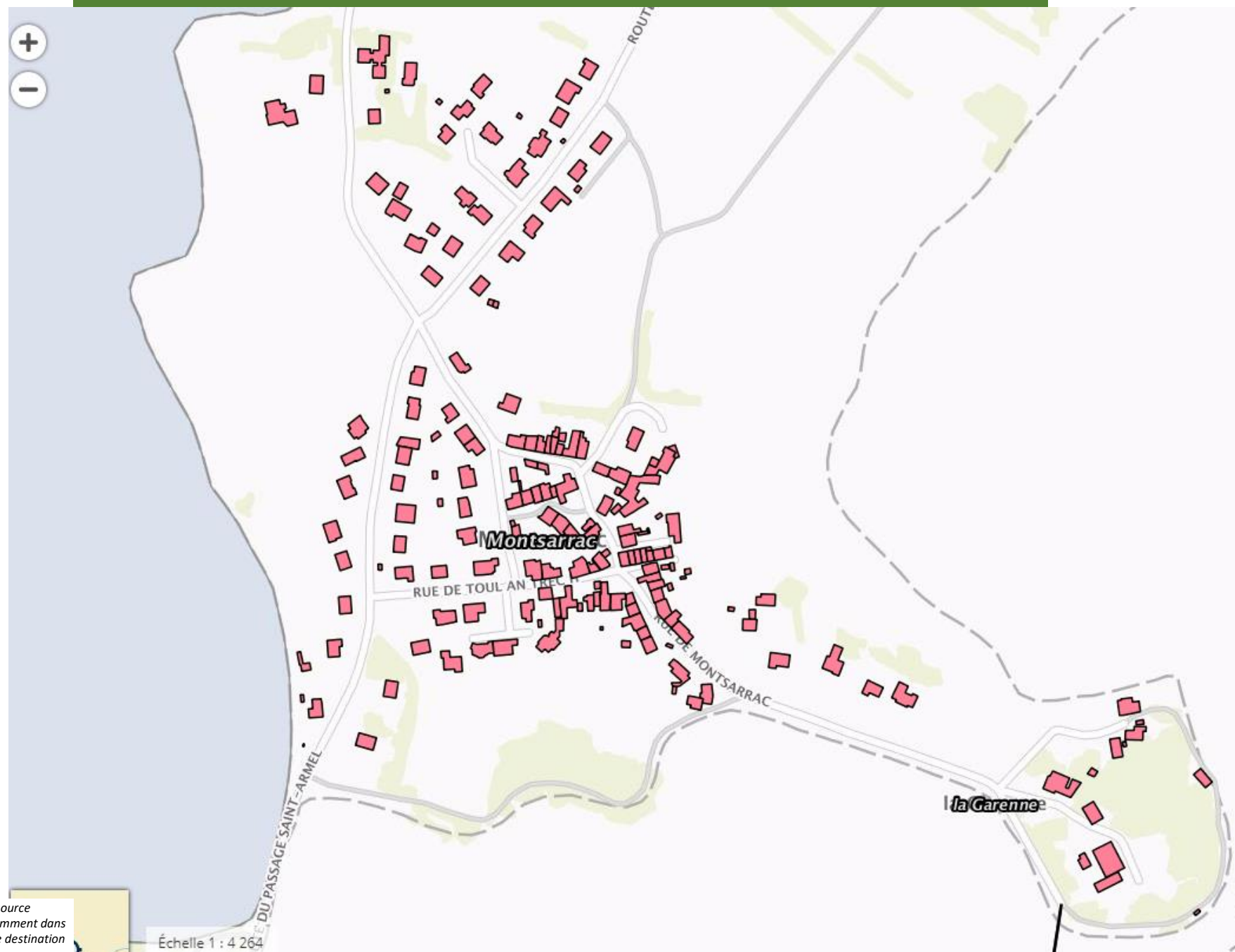
Remarque : La destination des bâtiments indiquée par GEOPORTAIL (source cadastre) ne correspond pas toujours aux constats du terrain notamment dans la bande des 100m: certains bâtiments ont probablement changé de destination sans que le cadastre en soit informé.

MONTSARRAC SENE

GEOPORTAIL 07/2019

Bâtiments

- Services administratifs
- Lieu de culte
- Pratique sportive
- Bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole
- Autre bâtiment
- Réservoir d'eau
- Barrage, dalle de protection, écluse ou pont
- Cimetière
- Construction remarquable



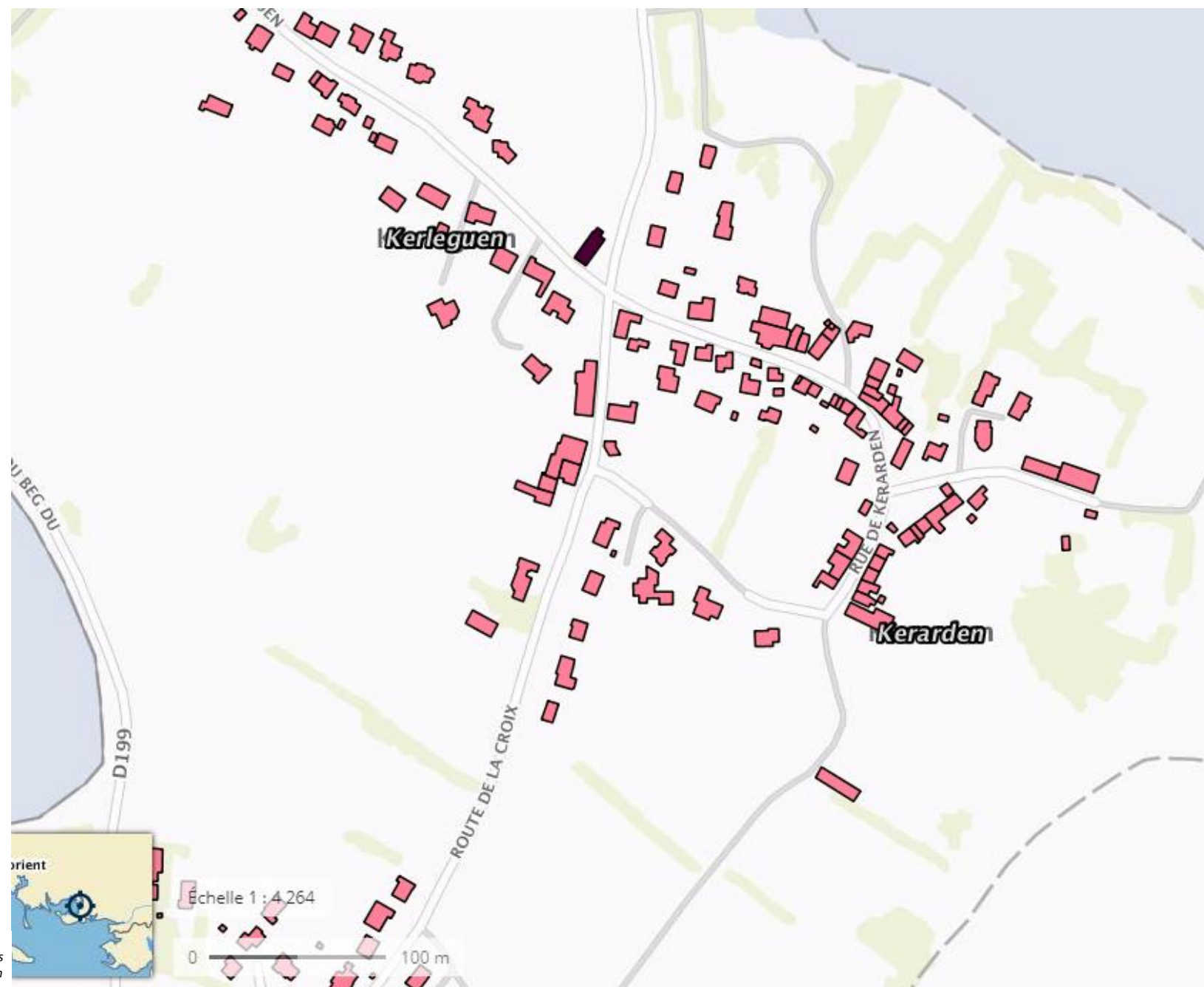
Remarque : La destination des bâtiments indiqué par GEOPORTAIL (source cadastre 2013) ne correspond pas toujours aux constats du terrain notamment dans la bande des 100m: certains bâtiments ont probablement changé de destination sans que le cadastre en soit informé.

KERARDEN SENE

GEOPORTAIL 07/2019

Bâtiments

- Services administratifs
- Lieu de culte
- Pratique sportive
- Bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole
- Autre bâtiment
- Réservoir d'eau
- Barrage, dalle de protection, écluse ou pont
- Cimetière
- Construction remarquable

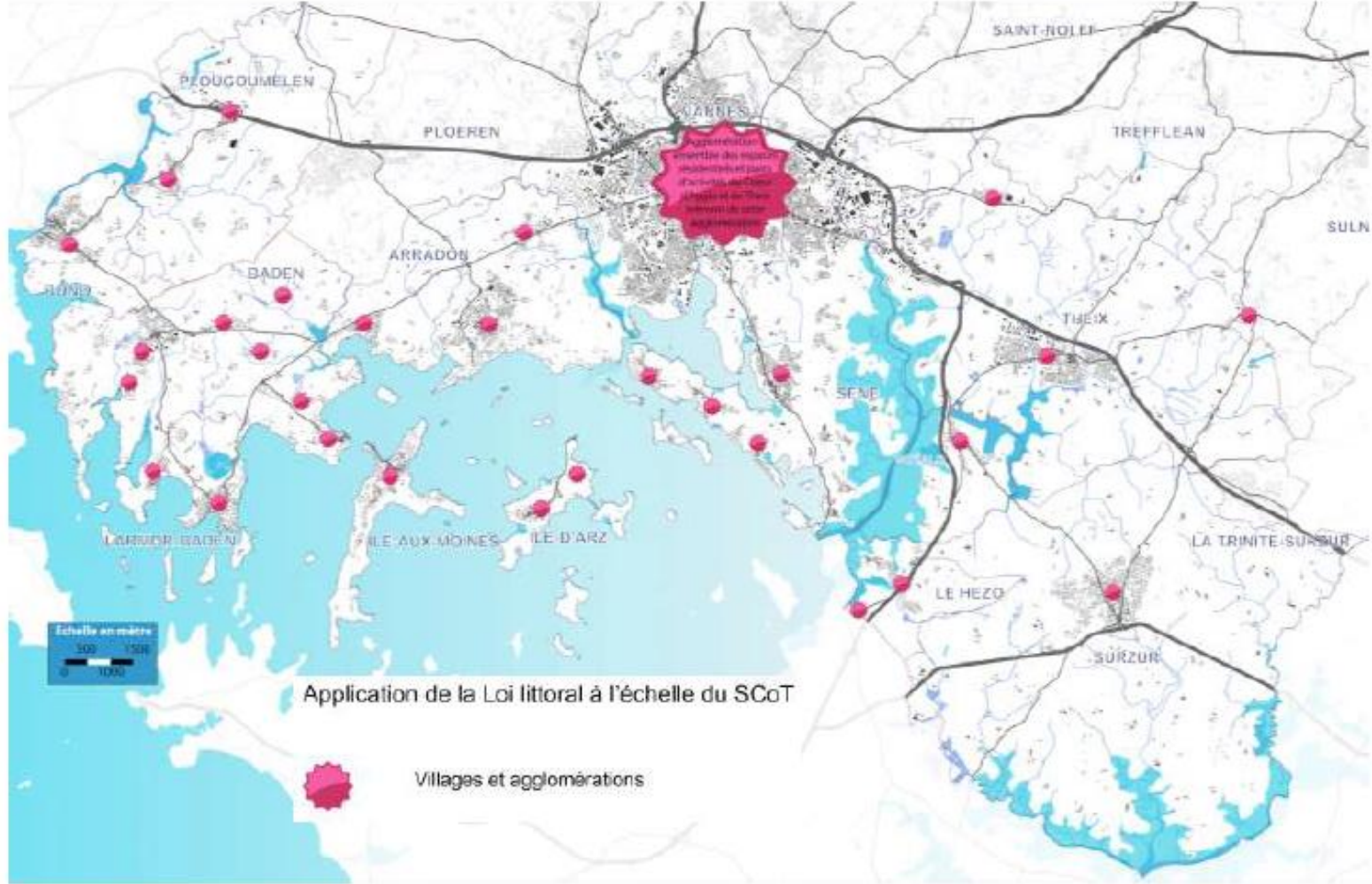


Remarque : La destination des bâtiments indiqué par GEOPORTAIL (source cadastre 07/2019) ne correspond pas toujours aux constats du terrain notamment dans la bande des 100m: certains bâtiments ont probablement changé de destination sans que le cadastre en soit informé.

Schéma de Cohérence Territoriale de Vannes agglo
Document d'Orientation et d'Objectifs

Envoyé en préfecture le 21/12/2016
Reçu en préfecture le 21/12/2016
Affiché le  Vannes
ID : 056-24560036-20161215-161215_DELO2-DE

Carte : Loi littoral - Les agglomérations et villages du territoire susceptibles d'être qualifiés comme tels au sens de la Loi littoral



Dossier d'approbation
Conseil Communautaire du 15 décembre 2016

Charte du PNR



La charte du Parc

Document de référence pour 15 ans, la Charte du Parc est le fruit d'un travail collectif et marque l'engagement du territoire pour le développement durable du Golfe du Morbihan.

Qu'est-ce que la charte ?

La Charte du Parc présente le projet de territoire en fixant les axes de développement, les objectifs à atteindre et les actions à conduire. Elle a été élaborée par les élus, les associations, les institutionnels, les socioprofessionnels et les habitants, et constitue le document de référence pour 15 ans (2014-2029) en matière de développement durable.

La Charte a été adoptée par les 33 communes, les 4 intercommunalités, le Conseil Régional, le Conseil Départemental et l'État, qui, ensemble, s'engagent à œuvrer pour la mettre en application, sous l'animation du syndicat mixte de gestion et d'aménagement du Parc et de l'équipe politique et technique.

Cette Charte comprend :

- un diagnostic territorial établissant les différentes richesses patrimoniales et les enjeux qui leur sont liés, accompagné des fiches zooms, approfondissant certaines thématiques du diagnostic ;
- une Charte déterminant les orientations de protection, de mise en valeur et de développement envisagées pour la durée du classement et définissant les mesures qui seront mises en œuvre sur le territoire ;
- un document cartographique au 1/50 000° qui représente les différentes actions ou secteurs territoriaux où s'appliquent les mesures et les orientations définies dans le rapport.

Pour consulter ces documents, voir l'onglet Téléchargements.

En savoir plus

- [Fédération des Parcs Naturels Régionaux](#)

Téléchargements

- [La charte du Parc](#)
- [Le diagnostic](#)
- [Le Plan de Parc](#)

Charte du PNR

L'organisation de la Charte du PNR Golfe du Morbihan

La Charte s'organise en **3 Axes**. Ils représentent les grands fondements du Parc depuis la conservation et la gestion du patrimoine jusqu'à l'organisation du territoire, dans une logique de développement durable.

- Axe 1 : Faire des patrimoines un atout pour le territoire
- Axe 2 : Assurer pour le territoire un développement soutenable
- Axe 3 : Mettre l'Homme au cœur du projet de territoire

Dans ses grands axes, sont définies **8 orientations**. Ce sont les orientations stratégiques dont se dotent le Golfe du Morbihan pour répondre aux enjeux majeurs du territoire :

- Orientation 1 : Préserver, sauvegarder et améliorer la biodiversité du « Golfe du Morbihan »
- Orientation 2 : Préserver l'Eau, patrimoine universel
- Orientation 3 : Valoriser la qualité des paysages du « Golfe du Morbihan »
- Orientation 4 : Contribuer à la préservation et à la valorisation du patrimoine culturel du territoire
- Orientation 5 : Assurer un développement et un aménagement durables du « Golfe du Morbihan »
- Orientation 6 : Assurer une gestion économe de l'espace
- Orientation 7 : Promouvoir un développement économique respectueux des équilibres
- Orientation 8 : Développer l'École du Parc ouverte sur le monde

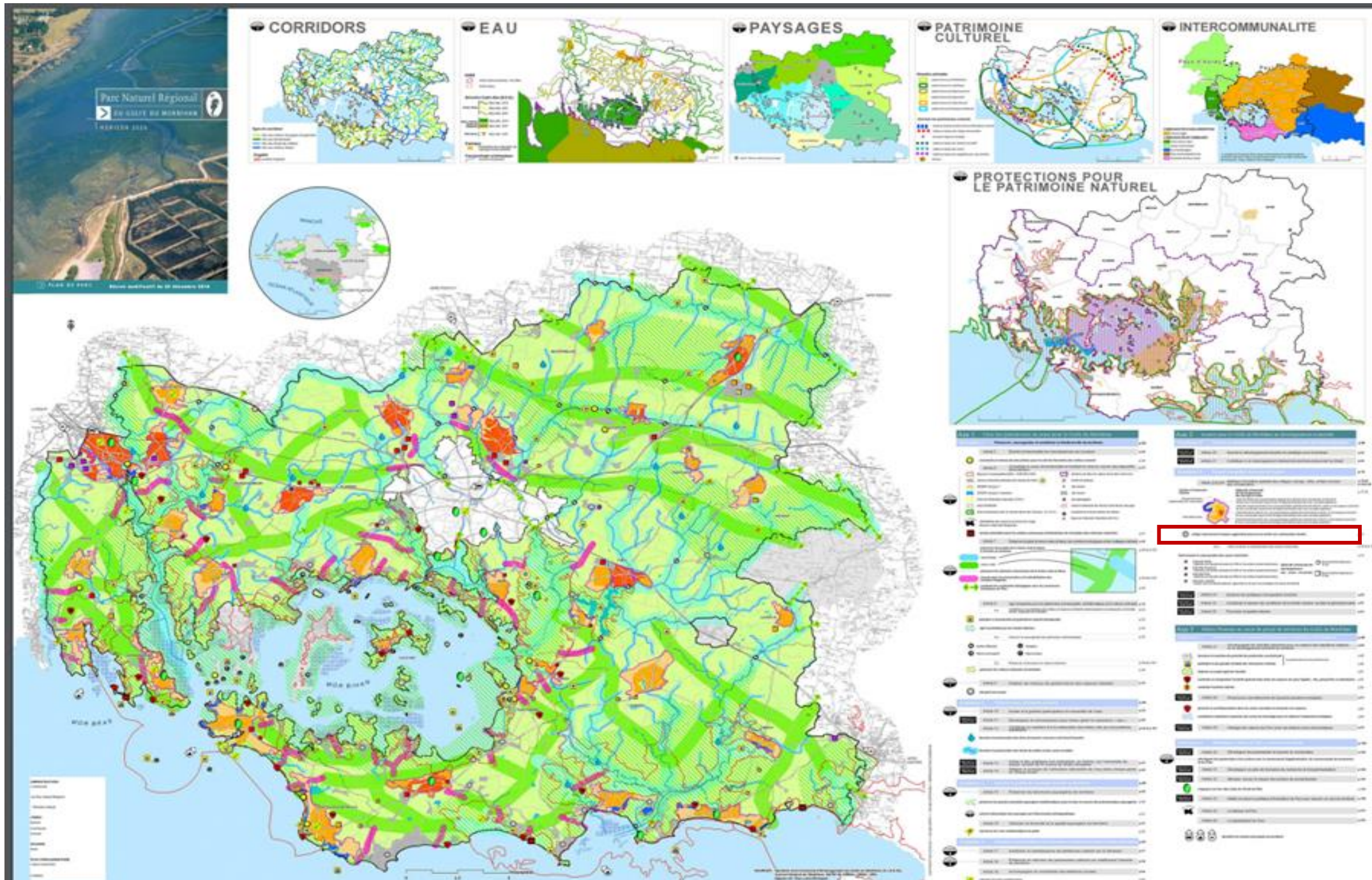
Ces 8 orientations se déclinent en **43 mesures**. Elles fixent les objectifs à atteindre. Pour atteindre ce but, chaque objectif détaille les principales **Actions** correspondantes, ainsi que les **Partenaires** concernés.

Les Documents :

Les documents constitutifs de la Charte au titre de l'article R333-3 du code de l'environnement :

- [Diagnostic de territoire](#) et fiches zooms (fiches A4 et A3) – version 5 du 13/10/2010
- [Rapport de Charte – version du 02/10/2014](#) – conforme au décret de classement
- [Plan de Parc – version du 20/12/2018](#) – conforme au décret n° 2018-1193 du 20 décembre 2018 modifiant le décret n° 2014-1113 du 2 octobre 2014 portant classement du parc naturel régional du Golfe du Morbihan
- Annexes – version 5 du 07/02/2014

Plan du PNR actualisé 12/2018



Contributeur :

Nom : Brulais

Prenom : luc

Mail: luc.brulais@orange.fr

Adresse: 43 route de Gorneveze

Code Postal: 56860

Ville: SENE

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 29 août 2019 à 12:39:24

Contribution brute:

Mon hameau de Gorneveze est situé au PLU en secteur Uab pour le coeur du hameau ancien, et en Ubc pour le reste du hameau. Il est envisagé de placer ce hameau en secteur de zone à habitat diffus. Cela me paraît tout à fait incongru, dans le document DDO on indique qu'il y a une possibilité de structurer d'autres secteurs urbanisés que les villages, sous réserve d'avoir 25 habitations organisées en continuité, c'est le cas de notre hameau qui a maintenant 40 habitations en continuité, et 3 autres habitations séparées. Par ailleurs le coeur du hameau constitué de bâtiments de caractère vient également renforcé cette perspective de restructuration.

Contributeur :

Nom : Loiseau

Prenom : jacques-marie

Mail: jacques.marie.loiseau@gmail.com

Adresse: Grand'Rue Le Bourg

Code Postal: 56840

Ville: Île d'Arz

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 29 août 2019 à 14:12:11

Contribution brute:

Bonjour, Géographe-Urbaniste ayant été maître d'oeuvre de plus d'une vingtaine de SCoT, dont trois SCoT littoraux en Bretagne, je vous prie de bien vouloir trouver en pièce jointe ma contribution. Celle-ci est particulièrement sévère tant la thématique littorale en générale et celle des îles en particulier ne répond en rien aux problèmes cruciaux qui s'y posent. Bien cordialement, Jacques-Marie Loiseau

Fichier :

https://www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh/sites/dev/files/e_registre/export/Observation%20n%C2%B015/Enqu%C3%AAtes%20publique%20SCoT%20GMVA.pdf

REVISION DU SCoT DE GMVA

CONTRIBUTION A L'ENQUETE PUBLIQUE

Jacques-Marie Loiseau

Grand'Rue / Le bourg

Île d'Arz

06 81 63 96 08 // jacques.marie.loiseau@gmail.com

Les îles du Golfe, circulez, il n'y a rien à voir...

Ou comment ignorer les problématiques spécifiques aux îles qui contribuent fortement à la notoriété de tout un territoire.

2

1 « Un territoire, trois ambiances » : Non. Un même bassin de vie et (au moins) trois territoires.

En débutant le diagnostic par ce qui sonne comme un slogan marketing « un territoire, trois ambiances », le SCoT donne la tonalité. En qualifiant « d'ambiances » des territoires aux identités et problématiques très contrastés, on noie leurs spécificités avec une terminologie qui n'a rien de professionnelle. Le littoral et les îles, mais aussi les Landes de Lanvaux ou le cœur aggloméré du territoire du SCoT, sont beaucoup plus que des « ambiances » mais bien des territoires avec tout ce que cela implique, soit des rencontres à chaque fois singulières entre une population, son histoire et ses projets, et une géographie. Entre une commune rurale comme Colpo dans les Landes de Lanvaux, Saint-Avé dans l'agglomération vannetaise et l'île d'Arz, ce sont beaucoup plus que des ambiances qui diffèrent : ce sont des territoires radicalement différents aux enjeux bien spécifiques, mais qui partagent un même bassin de vie.

Qualifier de manière égale comme « pôles de proximité » des communes comme Locqueltas, Plaudren ou Trédion dans les campagnes au nord du territoire du SCoT, et l'île-aux-Moines et l'île d'Arz, c'est plus qu'une erreur, c'est une véritable faute professionnelle, tant les questions de transport, de démographie, de coût du foncier, d'environnement, d'économie... se posent de manières radicalement différentes.

2 Des îles qui disparaissent dans de grandes masses statistiques...

Certes l'île-aux-Moines et l'île d'Arz ne pèsent pas lourd avec leurs 834 habitants et leurs 6 km², soit respectivement 0,5% et 0,74% du territoire du SCoT... Mais les appréhender de manière purement statistique est tout aussi stupide que les réduire à « la carte postale du territoire » (sic). Comme si le Mont-Saint-Michel avec 7 ha et ses 30 habitants, ne méritait aucune considération !

De ce point de vue, le SCoT de GMVA se trompe lourdement :

- L'importance d'un territoire n'est pas que proportionnelle à sa population et à sa superficie, mais à ce qu'il apporte à un ensemble beaucoup plus vaste. Concernant l'île d'Arz et l'île-aux-Moines, citons, comme si cela n'était pas évident, leurs importances sur les plans :
 - . de l'économie touristique.
 - . de l'image du territoire.
 - . de la richesse patrimoniale et environnementale.
 - . de leur potentiel d'innovation pour mettre en place de nouveaux modèles de développement territoriaux propres à leur situation insulaire.

Citons également des problèmes spécifiques à ces îles qui nécessitent *a minima* une solidarité territoriale qui n'est en rien proportionnelle à leur superficie et au nombre de résidents permanents :

- . pour un engagement foncier fort pour mener des opérations publiques en matière de logements.
- . pour des études et des réponses à court terme en matières d'érosion du trait de côte, et à plus long terme, pour une prise en compte de la montée des eaux.
- . pour une application de la loi Littoral encourageant les initiatives agri-environnementales.
- . pour une politique de « continuité territoriale » la mieux adaptée possible aux résidents.

Par définition une île est un espace rare et fragile qui ne peut pas être noyé dans un discours généraliste.

3 Rien sur la desserte en bateau et la manière de circuler sur les îles !

Cherchez bien dans le chapitre « se déplacer sur le territoire » : on oublie tout simplement que pour aller sur une île, il faut... un bateau ! Hors cette question concerne aussi bien les îles que la partie continentale où se trouvent les ports de desserte et les zones de stationnement (Barrarac'h à Séné, la gare maritime de Vannes, Port-Blanc à Baden). On ne fait qu'évoquer des liaisons touristiques (le Petit Passeur de Saint-Armel, la liaison Pénérif / Pencadic) et à lire la carte de la page 183 du diagnostic on ne peut se rendre à l'île-aux-Moines et l'île d'Arz que depuis Port-Navalo ! C'est inquiétant, car cela signifie que les rédacteurs de cette partie du SCoT n'ont pas pris la peine de « faire du terrain », tout du moins concernant la littorale du territoire. Pourtant des questions importantes en termes d'équipements portuaires et de services se posent aujourd'hui comme l'aménagement de Barrarac'h ou encore le réaménagement de Béluré à l'île d'Arz.

On pourrait également évoquer la question de la desserte depuis Larmor-Baden d'îles comme Gavrinis ou Berder : il y a strictement rien sur les questions spécifiques que cela posent en termes de stationnement et de dessertes alternatives aux lieux d'embarquement.

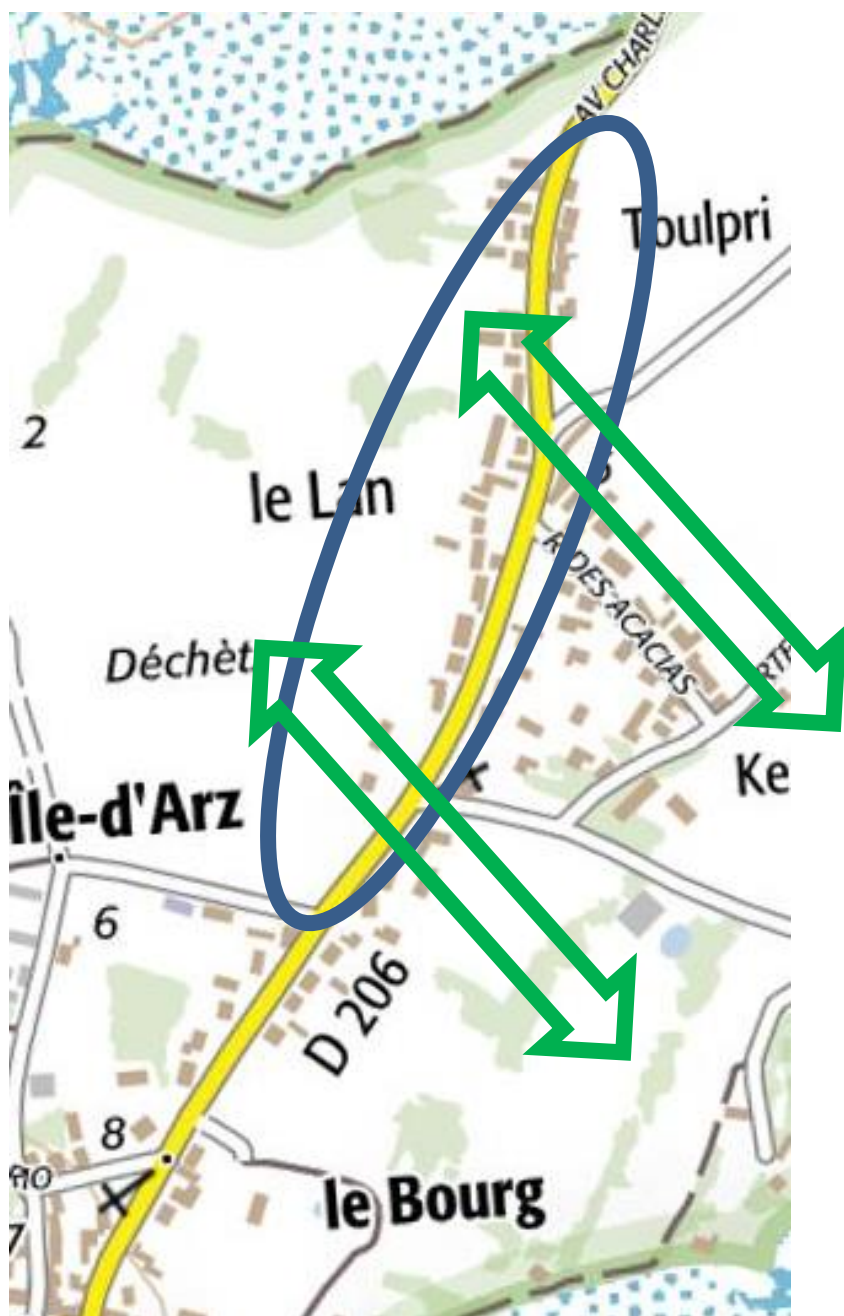
4 Une approche laxiste et approximative de la question de l'artificialisation des sols.

Les questions propres à l'aménagement et au développement d'îles comme l'île-aux-Moines et l'île d'Arz se posent de manières bien différentes à celles d'une commune « continentale » notamment, nous l'avons dit, parce que l'espace y est particulièrement rare et fragile alors que la pression humaine est très forte.

Là encore, on se contente de fixer des objectifs via de grandes masses statistiques : à l'échelle du SCoT, possibilité de 600 ha de consommation foncière nouvelle, soit 40 ha de possibilité d'artificialisation par an sans que l'on sache vraiment le pourquoi de ces chiffres, si ce n'est de dire que par rapport aux tendances passées, il s'agit d'une modération de la consommation foncière.

Bien entendu la question spécifique des îles n'est pas abordée et on se contente de faire un renvoi à la loi Littoral. De notre point de vue, sur les îles, on ne doit pas parler de « modération » de la consommation foncière mais **d'arrêt strict de la consommation en extension**. L'urbanisation linéaire a déjà fait beaucoup de dégâts environnementaux et paysagers (cf. à titre d'exemple l'urbanisation le long de la route principale entre le bourg et Toulprie sur l'île d'Arz). **La part de production de logements sans s'étendre ne doit pas être de 70 % mais de 100%** (cf. page 20 du DOO).

Et ce n'est pas la déclinaison de loi Littoral dans le SCoT qui va nous aider ! Une fois encore, on est en droit de se demander si certains rédacteurs du SCoT ont fait un minimum de terrain tant on enfonce des portes ouvertes comme avec les coupures d'urbanisation sur l'île d'Arz : une coupure entre le Bourg et pointe de Liouse (encore heureux !) et une autre au sud de Penero et la plage de la Falaise. *Cf. croquis page suivante.*



Une urbanisation diffuse le long de la D206... Deux coupures d'urbanisation auraient tout leur sens pour pérenniser deux respirations paysagères et environnementales au nord du bourg

5 Une approche quantitative totalement inadaptée à la problématique démographique propre aux îles.

Dans le DOO, il est prévu un objectif de production prévisionnelle annuelle moyenne de 5 logements pour l'île-aux-Moines et de 5 logements pour l'île d'Arz (comme si les capacités d'accueil des deux îles étaient équivalentes, ce qui n'est pas le cas). Pourquoi pas 15, 20 ou 25 ? Lâché comme cela, ce chiffre n'a pas de sens. Hors la question de la production de logements doit répondre à des questions cruciales sur les deux îles :

- En mettant l'accent sur le logement locatif aidé et intermédiaire afin que des actifs puissent s'installer sur les îles dans un parc public mettant en œuvre des clauses anti-spéculatives. C'est la condition *sine qua non* pour maintenir des équipements et services de proximité comme l'école, et assurer un brassage générationnel et social. Ce n'est donc pas tant le nombre qui compte que les modalités d'accueil. *Il est impératif, même si de si « petites » communes n'ont pas d'obligation au regard de la loi SRU, qu'il y ait une maîtrise publique dans l'offre nouvelle de logements.*
- En étant beaucoup plus prescriptif sur les modalités de densification, puisque nous proposons que 100% des logements nouveaux se fassent à l'intérieur de l'enveloppe urbaine. Si cela est en grande partie du ressort des PLU et de leurs règlements, il n'empêche que le SCoT doit *a minima* recommander des approches qualitatives globales dans les secteurs urbanisables. Aujourd'hui, peu ou prou, chacun fait ce qu'il lui plaît à l'intérieur de sa parcelle (à part des prescriptions qui sont hors d'échelle par rapport aux problèmes posés). Hors une succession de parcelles urbanisables n'a jamais constituée un village. Il s'en suit une très grande médiocrité dans la production urbaine actuelle. De ce point de vue l'exemple de l'île d'Arz est symptomatique à l'ouest du bourg où l'on reproduit le long des chemins de Penher et de Kerino, ce que l'on ne veut plus voir : une dilatation de l'urbanisation grande consommatrice d'espace, une banalisation du paysage, un gaspillage foncier là où l'on pourrait « se développer sans s'étaler ». N'aurait-il pas fallu que le SCoT impose des densités et des modes d'urbanisation pour les PLU ?



Ex. de l'île d'Arz. Entre les chemins de Kerino (au nord), du Penher, et de Monseigneur Joubioux (au sud), une véritable « périurbanisation » avec un « urbanisme de parcelles » dans un des derniers secteurs urbanisables de l'île.

Par ailleurs notons que la seule référence aux résidents permanents traduit très imparfaitement la réalité démographique de l'île-aux-Moines ou de l'île-d'Arz. Certes, les deux îles ont vu leur population baissée très fortement avec un vieillissement prononcé et donc une surreprésentation des retraités. Cependant la ligne de partage entre résidence principale et résidence secondaire est de moins en moins nette. Vers l'âge de la retraite, les résidents secondaires sont de plus en plus nombreux à habiter de plus en plus longtemps sur les îles, jusqu'à, pour une partie non négligeable d'entre eux, s'y installer comme résidents permanents. Une réalité que ne reflètent pas les chiffres de l'INSEE auxquels le SCoT fait référence. En d'autres termes, ce qui est très important, c'est-à-dire le nombre de personnes présentes sur l'île (et pas forcément résidentes au sens de l'INSEE), est totalement occulté. C'est une erreur majeure pour un SCoT dont l'objectif est l'anticipation en matière d'équipements, de service et de structuration de l'espace.

6 Des erreurs inacceptables concernant les filières de développement littoral.

A titre d'exemple pour l'île d'Arz, on passe complètement sous silence une activité qui fait de l'île un territoire particulièrement riche en matière nautique :

Rien sur la présence d'une base des Glénans, la plus célèbre des écoles de voile d'Europe. A l'échelle de l'île ce n'est pas rien : 2500 stagiaires accueillis chaque année, 13 salariés dont 6 permanents, un plan d'investissement de 1,10 M€... Pas un mot dans le SCoT ! On est en droit de se demander du sérieux des études qui ont été menées... Pourtant on imagine aisément l'impact d'un tel équipement sur l'économie de l'île et son rayonnement. Cela aurait aussi permis d'anticiper des besoins de modernisations des équipements.

Rien sur le Domaine de Bilhervé (Œuvre des Orphelins des Douanes), de ses classes de mers et de ses activités d'accueil ouvertes à tous toute l'année.

Rien sur la base « Jeunesse et Marine ».

Rien sur l'activité saisonnière de la base « 47° Nautik » de GMVA.

Si le propre d'un SCoT est de « mettre la bonne activité au bon endroit », et d'anticiper sur le territoire le développement de cette activité, de ce point de vue le SCoT GMVA a tout faux en ne prenant pas en compte une activité porteuse propre au littoral.

On pourrait également évoquer les besoins liés à la conchyliculture ou au gardiennage et la réparation de bateau. Toujours rien...

Il faut ici rappeler le rôle intégrateur d'un SCoT, rôle particulièrement important en secteur littoral. Le SCoT intégrant la loi Littoral, une fois qu'il est approuvé, les PLU n'ont plus à

justifier de leur compatibilité avec la loi Littoral, mais à justifier leur compatibilité avec le seul SCoT. Si le SCoT ne fait que rappeler les impératifs de la loi, sans prendre en compte les besoins des territoires littoraux, il ne sert pas à grand-chose. Vu sous cet angle ***le SCoT GMVA fait plus que servir à rien : il complique voir rend impossible, la mise en œuvre de projets en lien direct avec la filière littorale.***

7 Rien sur la maîtrise / valorisation des flux touristiques et sur l'économie présente.

8

On ne peut ignorer que l'île-aux-Moines et l'île d'Arz sont extrêmement sensibles à la saisonnalité des flux.

Concernant l'île d'Arz, 70% du parc constitué de résidences secondaires (soit 398 logements) pour 25 % de résidences principales (soit 131 logements). On peut donc estimer qu'en haute saison, il y a entre 1 800 (fourchette basse) et 2 500 résidents. A cela s'ajoute les visiteurs à la journée avec des pics proches de 3000 visiteurs. Certaines journées, il y a donc environ 5 500 personnes présentes sur l'île. S'il n'appartient pas au SCoT de gérer au mieux ces flux (le SCoT est un outil de structuration du territoire et non de gestion), il aurait dû, notamment dans son approche environnementale, définir des degrés de sensibilité de l'île induisant une plus ou moins grande porosité d'accès. Là on est dans la structuration. C'est une question qui n'est absolument pas abordée. Elle est pourtant essentielle tant pour pérenniser la biodiversité, que pour lutter contre l'érosion qui est en grande partie aggravée par les pratiques anthropiques. Sans dramatiser, il en va de la survie même de l'île.

En résumé, le SCoT de GMVA, ne peut être approuvé en l'état :

- En matière d'organisation territoriale, les îles ne sont pas des « pôles de proximité » au même titre que certaines communes du continent. Le caractère îlien avec tout ce que cela induit est complètement passé sous silence.
- La richesse territoriale tant de l'île-aux-Moines que de l'île d'Arz ne peut être réduite à une approche technocratique où seuls semblent compter les chiffres : alors, c'est vrais qu'en superficie et en nombre d'habitants, les îles ne pèsent pas lourd à l'échelle du territoire du SCoT ! C'est bien entendu inacceptable. La valeur d'un territoire n'est pas que quantitative et doit aussi se mesurer à ce qu'il apporte.
- On oublie tout simplement que pour se rendre sur une île, il faut un bateau ! Donc rien dans le SCoT sur les aménagements à anticiper sur les ports et les parkings.

- En matière de consommation d'espace, le SCoT ne prend absolument pas en compte la fragilité des îles qui sont par définition des « espaces finis ». L'approche est beaucoup trop laxiste : il faut arrêter de se développer en extension et être exigeant en matière de densification avec des préconisations qualitatives. Or, il n'y a rien dans le SCoT sur cette question.
- Il faut encourager le développement démographique via une offre de logements locatifs. Rien sur cette question vitale. Juste un chiffre : 5 nouveaux habitants par an !
- Les filières économiques liées au littoral sont totalement oubliées ! Sur l'île d'Arz, rien sur les Glénans et les autres écoles de voile... Donc rien sur une déclinaison territorialisée de la loi Littoral qui aurait permis d'anticiper des projets d'aménagement et de développement.
- Rien sur une structuration environnementale des îles basée sur des degrés de sensibilité. Pourtant des préconisations, voire des prescriptions concernant cette question fondamentale aurait permis d'aider à gérer au mieux les flux touristiques qui aujourd'hui ne sont absolument pas organisés.

Jacques-Marie LOISEAU
Géographe-Urbaniste
Grand-Rue / Le Bourg
Île d'Arz
06 81 63 96 08 // jacques.marie.loiseau@gmail.com

Le 29 août 2019

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 30 août 2019 à 07:06:50

Contribution brute:

Bonjour, il faut repenser la consommation d'eau potable (nos installations datent des années 50 et ne sont plus adaptées aux problématiques écologiques d'aujourd'hui). les toilettes publiques doivent de plus en plus être des toilettes sèches installées dans un environnement type parcs...afin de persuader le citoyen de l'utilité d'un tel dispositif et prouver qu'il n'existe pas de désagréments (odeurs, aspects, entretiens...) merci

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 30 août 2019 à 07:09:48

Contribution brute:

Bonjour, il est important de repenser nos espaces publics : les logements collectifs doivent privilégier des espaces verts partagés en bas de l'immeuble et proposer des coulées vertes traversant les villes et les villages. Il suffit d'observer une photo aérien de la ville de La Rochelle : la coulée verte existe depuis les années 70/80 grâce à un homme précurseur : Michel Crépeau ! merci

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 30 août 2019 à 07:14:04

Contribution brute:

bonjour, Les logements sociaux doivent être plus concentrés en centre-bourg. Les foyers logements doivent être plus nombreux et permettre à nos anciens de prolonger leur autonomie : un concept "école primaire/maison de retraite" dans un même bâtiment et avec des activités communes existe en région centre. Il faut proposer plus d'intergénérationnel sur nos territoires.

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 30 août 2019 à 07:18:07

Contribution brute:

Bonjour, Vous pourriez créer une journée de solidarité pour l'ensemble de la population (afin de cesser de stigmatiser les jeunes) sur un thème différent chaque année : "nettoyer la nature", "planter des arbres fruitiers", "installer des ruches", "créer un jardin éphémère", "aller rencontrer les personnes âgées en ephad", "lire un livre à l'école",

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 30 août 2019 à 07:03:46

Contribution brute:

Bonjour, concernant l'eau potable, il est urgent de créer des "cuvettes" (=récupératrices d'eau de pluie et de ruissellements) et positionnées en fonction de la topologie du territoire (=pentes, lieux de marre...).

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 30 août 2019 à 07:37:19

Contribution brute:

Prévoir de réhabiliter les clubs de 3ème âge disparus sur certaines communes en repensant les liens possibles avec les écoles primaires : apprendre à jouer aux échecs, au bridge, à faire des gâteaux...bref transmettre aux plus jeunes et réhabiliter l'expérience inestimable de nos plus anciens !

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 30 août 2019 à 07:40:52

Contribution brute:

Créer dans chaque commune, un "poste" pour un habitant isolé mais encore en bonne forme afin de le réhabiliter dans sa dignité afin qu'il soit chargé d'ouvrir l'église tous les jours, ainsi que le cimetière....et de les fermer le soir. Se sentir utile, c'est nécessaire. Une indemnité devra être prévue et validée par le conseil municipale : exemple 100 euros par mois. Le village continuera ainsi à vivre au rythme de l'individu et pas à l'avantage d'un système déshumanisé.

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 30 août 2019 à 07:43:39

Contribution brute:

Pour les églises délaissées ou chapelles isolées, prévoir de les réhabiliter pour que ces lieux deviennent des lieux d'expo éphémères, de lieux de concerts, de conférences, de salles de cinéma durant les étés....

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 30 août 2019 à 07:45:22

Contribution brute:

Prévoir des lignes de bus spécifiques pour se rendre à la piscine, à la mer, au cinéma, en ville pour visiter les musées, aller voir un concert dans les salles de la communauté d'agglomération....durant l'été

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 30 août 2019 à 07:54:51

Contribution brute:

Multiplier des navettes sur le golfe durant toute l'année (permettre aux habitants de Arzon, Sarzeau, St Colombier, St Armel, Le Hézo, Arradon, Baden....) de se rendre autrement que par la route sur une commune ou une ville du golfe. Pour une vraie efficacité dans le temps : le solaire et l'électrique doivent être privilégiés de même qu'un tarif préférentiel et unique pour tous les habitants morbihannais. Le touriste devra payer plus cher pour compenser le désagrément du "tourisme de masse" sur nos territoires. Voir les exemples péages de l'Ile de Ré, navettes entre Lorient et Locmiquélic, navettes La Rochelle/la Pallice/les minimes.....

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 30 août 2019 à 07:50:27

Contribution brute:

Les navettes sur le golfe doivent être plus nombreuses y compris durant toute l'année et devenir "solaires" ou "électriques". Voir entre Lorient et Locmiquélic, mais aussi La Rochelle/la Pallice/les minines...

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 30 août 2019 à 07:48:42

Contribution brute:

Un poste avancé de secours d'urgence doit être aménagé entre Sarzeau et Arzon durant la saison estivale afin de prendre en charge le plus rapidement possible les victimes et éviter d'entendre durant tout l'été les sirènes des pompiers particulièrement anxiogènes. Il sera aussi bénéfique pour désengorger les urgences au CHBA de Vannes. Ce dispositif existe déjà au Château d'Oléron à l'Ile d'Oléron depuis des années.

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 30 août 2019 à 07:30:43

Contribution brute:

Des agriculteurs éleveurs, maraîchers, ostréiculteurs.... doivent être aidés pour s'installer au plus près des villes et communes pour permettre aux habitants de vivre avec eux et pas contre eux. Et surtout afin de conserver nos paysages "nature" plutôt que de transformer nos pâtures en cité dortoir.

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 30 août 2019 à 07:58:26

Contribution brute:

des navettes fluviales sur le golfe doivent être multipliées toute l'année, solaire ou/et électrique pour permettre que les trajets domicile/travail/lycée....puissent se faire en continuité des pistes cyclables etc....Pour les professionnels de la presqu'île de Rhuys, il faut prévoir la manière dont ils peuvent s'approvisionner. L'objectif de la réflexion doit porter sur moins de voitures sur les routes de la presqu'île de Rhuys particulièrement dangereuses.

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 30 août 2019 à 08:01:11

Contribution brute:

Les 4*4 voies axes Rennes/Vannes, Nantes/Brest au niveau de Vannes doivent complètement être revues : il a été très mal vécu qu'un tunnel soit crée au pont de Kérino sur Vannes sans qu'aucun projet ne soit proposer pour rendre moins dense et plus sûrs des axes empruntés au quotidien par les habitants de la communauté d'agglo de Vannes !

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 30 août 2019 à 08:04:16

Contribution brute:

Il faut abattre les pins situés dans le virage de la voie de décélération sortie Presqu'île de Rhuys après Vannes direction Nantes avant le rond point du bateau. Beaucoup de voitures dérapent par temps humides sur les aiguilles de pins et se mettent donc en danger alors qu'une solution pratique existe. Il est encore pire pour l'accidenté de prévenir les gendarmes afin de sécuriser les lieux et de se voir notifier un PV pour "perte de contrôle de véhicule" : no comment !

Contributeur :

Nom : HESBERT

Prenom : PIERRE

Mail: pierre.hesbert@hotmail.fr

Adresse: 16, KERBIGEOT

Code Postal: 56370

Ville: SARZEAU

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 30 août 2019 à 08:12:20

Contribution brute:

Sujet: Implantation d'activités Le rapport environnemental du SCOT (pages 40 et suivantes) ne semble s'attacher qu'à la notion de densité et fixe des critères fins selon les lieux d'implantation et de développement. Certes le procédé est intéressant, mais non satisfaisant au regard de l'environnement. Je m'explique sur quelques points qui ne sont sans doute pas limitatifs, mais qui sont ceux auxquels je songe au regard de ce que je constate dans les lieux existants, en particulier dans les ZAE: 1/ l'horreur paysagère et architecturale des zones d'activités, constituée par le caractère hétéroclite des constructions, l'aspect criard des enseignes, etc. (Dieu y retrouvera les siens!) 2/ l'imperméabilisation des surfaces attenantes aux bâtiments, constituée par l'application d'un revêtement étanche, empêchant l'infiltration des eaux de pluie (je sais, l'on va objecter qu'il faut freiner les épanchements accidentels nuisants) 3/ La quasi-absence de végétal La proposition de la marque " Parc" (en lien avec le Parc Naturel Régional) est bienvenue, mais doit comporter une vraie contrepartie à l'endos marketing La "requalification" proposée dans le document Evaluation Environnementale se limite à implanter des bassins d'orage. C'est certes intéressant , mais un peu limité quant à l'environnement, car on ne gère là que les conséquences d'une imperméabilisation aveugle. Bref je me permets de suggérer que les élus de la communauté de communes ayant à traiter du SCOT et du PDU, et autres documents d'orientations puissent prendre ben compte ces points qui ne feront qu'améliorer et le paysage des communes, l'environnement et la réputation de cette communauté de communes

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 30 août 2019 à 07:33:52

Contribution brute:

Cessez de penser l'habitation avec un jardin : plus personne ne prend soin de ces espaces. Privilégier le logement collectif R+3 max avec des espaces verts au pied des bâtiments. Proposer des exonérations pour tout habitant qui achète de l'ancien afin de permettre de réhabiliter des lieux abandonnés qui ne viennent pas grappiller les espaces verts à préserver (hameaux, cœur de village...).

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 30 août 2019 à 07:34:51

Contribution brute:

Prévoir une rencontre par an entre les différentes écoles primaires d'une même commune, de deux communes différentes afin d'apprendre à se connaître.

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 30 août 2019 à 08:09:13

Contribution brute:

Attention de tenir compte des chemins d'accès aux champs non répertoriés auprès des habitants qui ont acheté des maisons et se retrouve en conflit avec l'agriculteur du coin qui n'admet pas la présence de véhicules légers stationnés sur le chemin. L'agriculteur oublie que durant des années il a pu y accéder mais qu'avec le gabarit de son matériel qui ne cesse de grossir...cela n'est plus possible.Or, les habitants n'ont jamais refusé de bouger leurs véhicules. Et surtout, ils n'ont jamais réclamés les mêmes infrastructures que celles existantes sur la commune : goudronnage de la voie, places de parking, éclairage collectif.... C'est la double peine....

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 30 août 2019 à 15:32:18

Contribution brute:

Sur les 368 pages du rapport de présentation du projet de SCOT arrêté le 25/4/19, les rédacteurs n'énoncent qu'un seul signalement sur l'EAU POTABLE avec la prescription suivante: "Limiter les coûts de gestion et d'entretiens des réseaux et réduire les pertes (fuites des réseaux d'eau potable...)", ce qui est très louable (le consommateur paie donc 20% de trop dans l'absolu, car il est reconnu par ailleurs que ces fuites sont de l'ordre de 20% en moyenne sur les réseaux) Cela semble une prescription bien maigre si l'on sait que lors de périodes de sur-affluence de population dans la communauté de communes, et en particulier dans certaines communes dans lesquelles la population est décuplée, la sollicitation des réseaux d'AEP pourrait arriver en limite de capacité, d'autant que l'on pourrait aussi subir des étiages plus sévères que par le passé. Le rapport se devrait de signaler quelles sont les interconnexions possibles avec les réseaux d'AEP des communautés voisines, estimer leurs possibilités de fourniture d'eau potable (et réciproquement) etc. Il manquerait aussi, selon nous, aussi un graphe présentant la consommation d'eau potable mois par mois et la capacité de réponse endogène de la c.c mois par mois.

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 30 août 2019 à 07:27:56

Contribution brute:

Des navettes "petits véhicules" doivent exister pour les hameaux et communes les plus éloignés des points de passage des bus interurbains : les anciens, les plus jeunes, les plus vulnérables doivent profiter des infrastructures prévues par ailleurs.

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 30 août 2019 à 07:25:42

Contribution brute:

Effectivement, une passerelle d'accès pour Noyal vers son port est une très bonne idée

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 30 août 2019 à 07:24:52

Contribution brute:

Une passerelle d'accès piéton/vélo/paddle, kayak entre la commune de Noyalo et son port comme ce qui existe déjà pour Saint Colombier

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 30 août 2019 à 07:23:40

Contribution brute:

Bonjour, il serait bien de proposer une passerelle d'accès (identique à celle existant pour les habitants de Saint colombier) piétons/vélos/paddle, kayak... pour les habitants de NOYALO pour que ces derniers retrouvent leur port confisqué depuis la création de la seule route d'accès à la presqu'île de Rhuys. Nos infrastructures doivent tenir compte des besoins de l'habitant du 21 ème siècle et non pas se contenter des erreurs commises hier...Ainsi, il serait revalorisé un territoire où ses habitants se réapproprieraient le port de Noyalo : le tourisme de masse dont on perçoit les réalités un peu plus chaque année ne doit pas se faire au détriment des "habitants du tous les jours".

Contributeur :

Nom : FAISANT

Prenom : RENE

Mail: re.fst@orange.fr

Adresse: 1 rue des embruns

Code Postal: 56860

Ville: Séné

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 1 septembre 2019 à 18:42:20

Contribution brute:

Les pistes cyclables existantes à Vannes et sa périphérie sont dangereuses, non reliées dans les ronds points ou intersections par des passages protégés parfaitement délimités au sol ou par panneau pour une incontestable lisibilité et compréhension pour chaque usager sur les différentes voiries empruntées (automobilistes, cyclistes et piétons). Pour améliorer cette sécurité les voies de roulement des cyclistes et passages pour piétons devraient être décalés en amont des chaussées abordées par les automobilistes afin de limiter les risques, en effet à l'approche d'un rond point ou intersection avec panneau de priorité à gauche, l'usager regarde à gauche et non à droite et s'engage donc sur la voie de circulation sans regarder à droite au risque de heurter piéton et cycliste qui s'engagent sur le passage qui leur est réservé. Donc pour favoriser et encourager les déplacements des piétons et cyclistes dans les années futures dans l'agglomération Vannetaise et périphérie il faut dès à présent penser à densifier et sécuriser le réseau, le relier entre chaque commune; une étude à cet effet serait utile afin d'uniformiser sur l'ensemble des communes cette approche des ronds points et intersections. (signalisation spécifique au sol et panneaux)

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 1 septembre 2019 à 17:54:18

Contribution brute:

SCOT / PRODUCTION DE LOGEMENTS ET "CAPACITE D'ACCUEIL" le SCOT indique "Programmer en moyenne 1 700 logements par an d'ici 2035 au service de la structuration du territoire La production de logements doit répondre aux besoins de nouveaux arrivants mais aussi aux besoins des habitants qu'ils soient permanents ou occasionnels. Elle répond par ailleurs aux phénomènes qui s'observent au sein des ménages et du parc immobilier (décohabitation, logements vacants, démolitions et divisions, etc.). Ainsi, en intégrant les phénomènes d'évolution du parc immobilier et les besoins en résidences principales et secondaires, pour répondre à la croissance estimée de 1700 habitants supplémentaires par an, ce sont autant de nouveaux logements qu'il faut anticiper" Notre commentaire: Nous avons du mal à comprendre l'équation sous-tendue par le fait de produire 1700 logements par an et celui de répondre à la croissance estimée de 1700 habitants de plus par an. Nous en déduisons pour un peu un ratio de 1 logement pour un nouvel habitant, ce qui est très surprenant en termes d'estimation de besoins de logements, sachant que la taille moyenne d'un ménage se situe vers les plus ou moins deux personnes. De ce fait nous en sommes à supposer que la politique du logement, aussi raffinée soit-elle dans les pages du SCOT sous-tend une politique de la résidence secondaire qui ne dirait pas son nom, en produisant 50% de résidences secondaires et la continuité de phénomènes résidentiels divers. Ceci pose clairement une question sur la stratégie des communes regroupées au sein de leur Etablissement Public en matière d'accueil de populations ne vivant pas en résidences principales. On note d'ailleurs que le besoin de logements est estimée au double du point mort qui correspond à la satisfaction démographique. Cette incidence exogène n'est pas bien évaluée quant à la consommation foncière. De plus la loi littorale insiste sur ce point car les résidents secondaires interagissent aussi très nettement, même épisodiquement, sur l'environnement et le foncier. Pour ces raisons nous pensons que le scénario de croissance démographique proposé ne se justifie pas correctement en termes de "capacités d'accueil" du territoire du SCOT

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 31 août 2019 à 17:35:04

Contribution brute:

Absence d'évaluations des effets des 2 PDU précédents Le rapport sur le PDU signale que le projet de PDU actuel a été précédé de deux PDU, celui de Vannes Agglo et celui de la CC de Presqu'île de Rhuys, tous deux achevés en 2011. Il existait donc un stock disponible d'environ 6 ans d'observation que l'on pouvait analyser au regard des effets environnementaux de ces ces PDU. Cela a peut-être été mené, mais il semble que le rapport ne relate aucun des effets , ce qui aurait pu aider à la désignation des objectifs du nouveau PDU actuellement soumis à l'enquête.. La connaissance du passé est , en effet, toujours utile à la conduite de nos actions d'avenir. Et je ne sais si les textes existants exigent ou non cette analyse. Peut-on approfondir ce sujet réglementaire? Mes autres questions sont donc : ai-je raison et si c'est le cas, pourquoi ne l'a-t-on pas analysé?

Contributeur :

Nom : PITARD

Prenom : martine

Mail: mpitard@wanadoo.fr

Adresse: 307 Chemin de Crécieusemare

Code Postal: 76850

Ville: BOSC LE HARD (76850)

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 31 août 2019 à 06:17:21

Contribution brute:

Propriétaire d'une maison à Penvins, je porte à votre connaissance l'impossibilité à s'y déplacer en transport en commun, vers le centre bourg de Sarzeau, vers Vannes ou Nantes pour atteindre les gares, aéroport et lieux de soins. Peut-on envisager que des lignes et arrêts de bus y soient prévus en prenant en compte que la population augmente, qu'une population très vieillissante y est installée, que les jeunes, touristes ou non pourraient utiliser pour leurs déplacements de loisirs. Cela faciliterait le déplacement de tous à des tarifs corrects et dans des conditions de meilleure sécurité. La solidarité de voisinage, même si elle est possible ne peut pas être toujours envisagée. Avec mes remerciements

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 2 septembre 2019 à 07:55:55

Contribution brute:

Madame la présidente de la commission d'enquête, ma contribution est relative aux critères de délimitation des secteurs déjà urbanisés (SDU) exposés aux pages 44 et 45 du DOO (Document d'Orientations et d'Objectifs) du SCOT. Premièrement, je m'étonne et regrette que GMVA ait retenu parmi les critères : "la présence au minimum d'environ 25 bâtiments situés en continuité les uns des autres". Il me semble souhaitable de retirer le terme "environ" qui introduit trop de souplesse d'interprétation et fragilise ainsi les futurs PLU et donc les futures autorisation d'urbanisme, les termes "environ" et "minimum" s'opposant. Ainsi une formulation du type "la présence au minimum de 25 bâtiments situés en continuité" devrait être privilégiée. Ensuite, il me semble également que le terme de continuité (25 bâtiments situés en continuité) devrait être précisé, car lui aussi est trop flou et laisse une trop grande marge d'interprétation. A mon sens, la distance séparant 2 bâtiments devrait précisée explicitement. Deux bâtiments séparés de 30m sont ils en continuité d'urbanisation? Deux bâtiments séparés de 50m? Là encore trop de flou fragilise les futurs documents d'urbanisme et autorisations d'urbanisme. Enfin, la loi ELAN reprise dans le code de l'urbanisme prévoit explicitement à l'article L121-8 que "Ces secteurs déjà urbanisés se distinguent des espaces d'urbanisation diffuse par, entre autres la densité de l'urbanisation". Or le SCOT donne comme critère un nombre minimal de bâtiments (en l'occurrence 25). Ce nombre ne donne aucune garantie quant-à la densité de l'urbanisation, et ce d'autant plus que les distances maximales entre 2 bâtiments pouvant être qualifiés comme "en continuité" n'ont pas été précisées. Je rappelle à cet effet que la densité s'obtient par application du nombre de bâtiments sur une surface donnée. Ainsi 25 bâtiments sur 1 hectare ne correspondent pas du tout à la même densité que 25 bâtiments sur 5 hectares (cas de parcelles de 2500m² qui seraient situées en continuité les unes des autres). De plus, la rédaction de ce critère dans le SCOT écarte les secteurs qui seraient composés de 15 à 20 logements mais présenteraient une forte densité (par exemple une densité de 20 logements/ha), ce qui est contraire à l'esprit même de la loi ELAN. C'est pourquoi je sollicite toute votre vigilance et exigence de respect de la loi dans le cadre du projet de SCOT. Je vous remercie, madame la présidente de la commission d'enquête, de l'intérêt que vous porterez à ma requête. Cordialement, Monsieur J.U.

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 3 septembre 2019 à 04:34:23

Contribution brute:

BILAN DE LA CONCERTATION: Malgré d'énormes efforts et moyens déployés en la matière, 10 observations du public ont été portées aux registres (160.000 habitants). Les élus qui représentent la population ont quasiment tous voté et approuvé le projet. Je ne sais quoi penser de tout cet arsenal mis en oeuvre, et lorsque l'on voit le nombre impressionnant de pages des documents à consulter avant d'émettre un avis, l'on se demande qui, logiquement, a les moyens matériels et intellectuels , de se décider en âme et conscience. J'ai noté que la consultation des communes dans l'ensemble est favorable. Quand bien même, elles n'auraient pas voté favorablement, le fait que GMVA, où elles sont représentées , aie voté préalablement, fait un peu sourire sur le procédé mis en oeuvre. Ceci dit, un travail de fourmi a été mené par les structures techniques, en conformité avec les prescriptions légales

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 3 septembre 2019 à 21:36:13

Contribution brute:

FONCIER POUR ZAE Le document DOO dont certains éléments sont repris au SCOT fait état de la nécessité de mettre à disposition un certain nombre d'hectares pour assurer le développement des activités économiques. Si l'on se permet un parallèle avec le besoin foncier pour le logement, l'on observe que la démonstration du besoin foncier est véritablement sous-tendue par une analyse très fine et démonstrative du besoin foncier dans et pour l'habitat, mais qu'elle est quasi absente quant au besoin en activités, et, partant en besoin foncier pour ces dernières. Il semblerait utile que le SCOT approfondisse le sujet sous l'angle véritable de la demande de foncier au moins exprimée actuellement.

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 3 septembre 2019 à 21:40:06

Contribution brute:

Il n'apparaît pas de proposition d'actions poussant à remettre dans le circuit foncier les bâtiments d'activité économique abandonnés. Cela pourrait économiser le foncier

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 4 septembre 2019 à 08:07:43

Contribution brute:

La croissance démographique Le taux de 0,97% annuel concernant la croissance démographique ne semble pas avoir été réfléchi parmi d'autres hypothèses prospectives. L'on aurait pu s'appuyer sur les nombreux modèles proposés par l'Insee pour tenter d'y voir plus clair sur ce sujet, et faire un choix raisonné. De ce fait le lien avec le SCOT n'est pas suffisamment étayé.

Contributeur :

Nom : Eau & Rivières de Bretagne
Prenom : Association
Mail: morbihan@eau-et-rivieres.org
Adresse: Ecole Lanveur - rue Roland Garros
Code Postal: 56100
Ville: Lorient

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation
Theme : Schéma de Cohérence Territoriale
Profil :
Date de publication : 4 septembre 2019 à 08:50:39

Contribution brute:

Bonjour, veuillez trouver ci-joint la déposition d'Eau & Rivières de Bretagne ainsi que la carte de France des arrêtés de restriction d'eau. Très cordialement,

Fichier :

https://www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh/sites/dev/files/e_registre/export/Observation%20n%C2%B050/20190829_EP_GMVA_SCOT%20PCAET%20PDU_De%CC%81position%20ERB.pdf

Fichier :

https://www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh/sites/dev/files/e_registre/export/Observation%20n%C2%B050/carte%20arretes%20restriction%20eau%20France_situation%20au%2029%20août%202019.pdf

**Eau & Rivières de Bretagne
Délégation du Morbihan**

Ecole de Lanveur
Rue Roland Garros
56100 Lorient
02 97 87 92 45
morbihan@eau-et-rivieres.org

Golfe du Morbihan – Vannes agglomération
Madame la présidente d'enquête unique SCot et PDU
30, rue Alfred Kastler- PIBS II
CS 70260
56006 VANNES Cedex

Lorient, le 29 août 2019

Par mel à l'adresse : enquetepublique@gmvagglo.bzh

Objet : Enquête publique portant sur les projets du SCot et du PDU de Golfe du Morbihan Vannes Agglomération

Madame la présidente de la commission d'enquête,
Mesdames les commissaires enquêtrices titulaires,

L'association Eau et Rivières de Bretagne est agréée par l'Etat au titre de la protection de l'environnement, pour assurer « *dans l'intérêt général la protection, la mise en valeur, la gestion et la restauration de la ressource en eau et des écosystèmes aquatiques, dans une perspective de société écologiquement viable* ».

Nous vous prions de bien vouloir prendre note de nos observations et interrogations dans le cadre de l'enquête publique portant sur l'approbation du ScoT et du PDU de Golfe du Morbihan Vannes Agglomération (GMVA).

1. Carte du territoire

La carte page 10 du livret 1 du rapport de présentation SCoT ne fait pas ressortir de manière suffisamment marquée la situation du territoire en bassin versant global de tout le tour du territoire GMVA vers le Golfe du Morbihan et la côte Atlantique Sud Est.

L'association Eau & Rivières de Bretagne (ERB) demande qu'une carte complémentaire où figurerait exclusivement les rivières de Crac'h et Penerf et les trois rivières Auray, Vannes-Vincin et Noyal, avec leur tracé sous-marin aboutissant à l'entrée du Golfe, soit insérée.

Cette carte justifierait aussi à elle seule deux points qui ne figurent pas en importance primordiale dans le livret 3 du rapport SCoT :

- Les communes du périmètre Landes de Lanvaux qui sont en amont des bassins versants sont contributrices à l'état sanitaire de l'environnement jusqu'à et y compris les eaux du Golfe
- Une coopération contractuelle est nécessaire pour la surveillance de l'environnement entre les EPCI GMVA et AQTA pour les territoires dont elles sont directement responsables; à savoir le littoral du Golfe du Morbihan et les zones de bassin versant commençant dans le territoire de l'un pour aboutir dans l'autre.

2. Indicateurs : définition et suivi. (Chapitre 7 - livret 3)

Le tableau pages 154 à 158 du chapitre 7 du livret 3 (colonne Indicateurs/variables) est très clair quant à la diversité et au foisonnement des indicateurs et des sources. Une analyse primaire devrait aboutir à des résultats suivis de prescriptions quant à l'organisation à mettre en place par GMVA pour le suivi. Elle n'est pas présentée. Le nombre d'indicateurs (47) et la variété des sources (ne serait-ce que les 34 communes et leurs divers services) aurait dû conduire à une proposition de règles d'organisation dans le rapport SCoT soumis à l'enquête publique.

Une garantie d'efficacité serait de stipuler le type d'organisations auxquelles l'EPCI fera appel, comment elle en assurera la coordination quant aux résultats constatés (en évitant trop d'intermédiaires), et comment elle formulera les conclusions et recommandations aux décideurs.

Le SCoT de la GMVA est bien compatible avec les documents cadres suivants :

- Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) – règles générales (*en cours*)
- 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 PEB de l'aérodrome de Vannes - Golfe du Morbihan
- Le Schéma de Mise en Valeur de la Mer
- La Charte du PNR du Golfe du Morbihan
- ...

Il prend en compte :

- Le SRCE de Bretagne

3. SAGE du Golfe du Morbihan et Vilaine et SMVM

Les orientations et prescriptions de ces deux schémas s'imposent au SCoT. Or ils sont en phase finale de rédaction, mais pas encore approuvés, ni soumis aux procédures de consultations et enquêtes publiques.

La page 178 du livret 3 du SCoT dit :

Il est évident au plan légal que toute divergence qui se révélerait pendant les procédures d'enquêtes publiques, dont l'échelonnement temporel actuellement connu est SCoT, puis SAGE, puis SMVM, entraînerait une procédure de révision du SCoT.

Compte tenu de l'importance de ces documents cadres, qui apparaît constamment dans le rapport de présentation du SCoT, ERB souhaite que la situation actuelle d'approbation potentielle du SCoT avant approbation des schémas SAGE et SMVM, soit prise en compte par les élus communautaires et consignée dans le procès-verbal d'approbation du SCoT.

4. Capacité d'accueil du territoire, sécurisation de l'approvisionnement en eau potable et changement climatique

Les prévisions démographiques du SCoT conduisent à une augmentation de la population de près de 1 % par an jusqu'en 2035, portant la population à 200 000 habitants.

Or, comme le soulève le SAGE Golfe du Morbihan Ria d'Étel en cours d'approbation, le territoire de ce SAGE qui recouvre presque entièrement le territoire de GMVA est déjà déficitaire concernant son approvisionnement en eau potable.

En effet, le PAGD (Plan d'Aménagement et de Gestion Durable) du SAGE Golfe du Morbihan Ria d'Étel expose les faits suivants :

“Les prélèvements ont été de 12,7 millions de m³ en 2016 et sont concentrés à l'est du périmètre du SAGE : bassin versant du Loc'h et du Sal (46% des prélèvements d'eau potable), Rau du Plessis (33%) et bassin versant de la Marle et du Liziec (21%).

La production d'eau potable est assurée par Vannes, Séné et Lorient Agglomération, et la distribution se fait via 7 syndicats d'eau potable (1 SM et 6 SIAEP).

Trois retenues d'eau et une rivière (Liziec) assurent l'approvisionnement à partir d'eaux superficielles (72 % de la production) et 17 captages prélèvent des eaux souterraines (28% de la production). Du fait d'un déficit d'eau en période estivale, le territoire est dépendant des importations du bassin du Blavet et de la Vilaine : en 2012, le volume d'importation total était de 5 millions de m³ pour 1,6 millions de m³ exportés."

De plus, la sécurisation de l'approvisionnement en eau potable du Morbihan est assurée principalement par la production issue de la Vilaine (station de production d'eau potable du barrage-d'Arzal) via l'infrastructure d'interconnexion du syndicat Eau du Morbihan.

Or, à ce jour, seuls, le Morbihan et les Côtes d'Armor sont les départements français non soumis à un arrêté préfectoral de restriction d'eau dû à la sécheresse. Le département d'Ille-et-Vilaine est quant à lui partiellement en situation de crise qui correspond au seuil le plus élevé des arrêtés de restriction d'eau (Arrêt des prélèvements non prioritaires y compris des prélèvements à des fins agricoles. Seuls les prélèvements permettant d'assurer l'exercice des usages prioritaires sont autorisés (santé, sécurité civile, eau potable, salubrité)¹. A ce titre nous vous joignons la carte de l'état des arrêtés de limitation des usages de l'eau au 29 août 2019 réalisée par le Ministère du Développement Durable.

Notre approvisionnement en eau potable est donc sincèrement en situation vulnérable et potentiellement compromis.

Par-ailleurs, nous recommandons vivement l'agglomération de prendre en compte avec sérieux le plan d'adaptation au changement climatique de l'Agence de l'Eau Loire-Bretagne du 26 avril 2018. Il rend conforme le fait que la disponibilité de la ressource en eau est vulnérable et implique des changements de pratiques et d'aménagement du territoire permettant de préserver cette ressource (protection des zones humides, restauration des cours d'eau, zéro artificialisation nette des sols, mesures d'économies d'eau, restauration des ripisylves et du bocage).

Dans cette situation, comment prévoir d'accueillir de nouvelles populations si le territoire manque d'eau ? De notre point de vue, il serait primordial que GMVA ajuste leur capacité d'accueil à la disponibilité en eau du territoire.

5. Urbanisation et artificialisation des sols

Le ScoT de Golfe du Morbihan Vannes Agglomération prévoit une ouverture à l'urbanisation des sols pour une surface totale de 600 ha sur la période de 2020-2035, soit 40 ha / an dans le cadre de sa politique du logement.

Outre, les conditions d'accueil de la population pour ces logements dont nous avons soulevés les carences, notamment en eau, nous insistons sur une autre difficulté, quelles parcelles seront encore détruites pour être artificialisées ?

Au vu de la brûlante actualité amazonienne, pourquoi ne pas mieux prévoir de reforester 600 ha de forêt sur le territoire ? Aujourd'hui, les projets d'aménagement du territoire ne devraient-ils pas rectifier leur visée traditionnelle de développement urbanistique vers un projet de territoire qui garantie des conditions de vie supportable pour les habitants actuels du territoire ?

Il convient de rappeler que beaucoup de parcelles en zones humides ont déjà très durement mises à mal ces 50 dernières années pour le développement du territoire comme, par exemple les zones d'activités commerciales de Séné-Vannes.

1. Pour plus d'informations, consulter les sites Internet suivants
<http://propluvia.developpement-durable.gouv.fr/propluvia/faces/index.jsp>
<https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A13500>

De plus, en 40 ans, entre 1960 et 2000, la population du Golfe du Morbihan a doublé et l'artificialisation des sols a été multipliée par 8 sur cette même période. A l'évidence, ce mode de développement territorial n'est pas soutenable. Raisonnablement, ce rythme d'artificialisation ne peut plus se poursuivre.

C'est pourquoi, nous demandons que le SCoT érige l'action 10 du Plan biodiversité présenté le 04 juillet 2018 (tel que mentionné dans l'avis de la MRAe) en règle d'urbanisme de zéro artificialisation nette : toute urbanisation ne pourra se réaliser qu'en densifiant ou en prenant sur une friche... Cette règle serait opposable aux PLU et PLUi des communes du territoire de GMVA.

6. Énergies renouvelables : la fausse bonne solution de la méthanisation

En nous basant sur les extraits de l'avis de la MRAe nous nous permettons de soulever une incohérence entre les objectifs de réduction de GES (Gaz à Effet de Serre) et la production d'énergies renouvelables comprenant la méthanisation.

Le PCAET vise à réduire, en 2050, les émissions de gaz à effet de serre à hauteur de 72 % des émissions de 2010 (221 ktCO₂ par an), celle des polluants de 60, 67 et 74 % respectivement pour les particules fines, l'ammoniac et les oxydes d'azote.

Il est construit sur l'objectif d'un territoire à énergie positive à l'horizon 2050, grâce à une économie, d'ici 2030, de :

- 325 GWh pour la consommation par le logement résidentiel (rénovation, aide, accompagnement),
- 280 GWh pour le transport (effet du covoiturage non cerné),
- 10 GWh pour l'agriculture

Le territoire espère, dans le même temps, l'essor des énergies renouvelables, à hauteur de 550 GWh par an (dont 160 en solaire, 110 en biomasse, 100 en méthanisation, 90 en éolien, ces orientations étant accompagnées du développement de l'énergie de récupération, notamment par incinération de déchets).

Or, s'agissant de la méthanisation, nous tenons à rappeler que le méthane est un gaz qui contribue au réchauffement climatique.

Le méthane (CH₄) est un hydrocarbure, c'est à dire un composé organique contenant du carbone et de l'hydrogène.

Le méthane est un puissant gaz à effet de serre, qui contribue au réchauffement climatique : il a un impact sur l'effet de serre environ 25 fois plus puissant que le dioxyde de carbone (CO₂). Son potentiel de réchauffement global (PRG) est donc de 25, et il augmente avec le temps : il est estimé à 62 d'ici 20 ans.

Comment promouvoir le développement de la méthanisation alors que l'objectif (ambitieux) du PCAET est de réduire les émissions de gaz à effet de serre à hauteur de 72 % des émissions de 2010 (221 ktCO₂ par an) ?

La méthanisation est étudiée depuis plusieurs années par les associations de la Fédération Bretagne Nature Environnement, dont Eau & Rivières est fondatrice. Elles n'ont à ce jour trouvé aucun argument convaincant en faveur de cette technique. Au contraire, ce modèle est contestable à plusieurs niveaux et soulève trop d'incertitudes :

- elle soutient voire développe un modèle agricole intensif, contraire à l'agro-écologie et destructeur de l'environnement ;
- elle ne démontre pas son innocuité et cache des impacts réels sur l'environnement : incertitudes sur l'impact des digestats épandus, concentration d'azote et de phosphore sur les territoires, émanations et fuites de gaz, pollutions accidentelles de cours d'eau...;
- elle induit des risques sanitaires pour les utilisateurs et pour les riverains ;

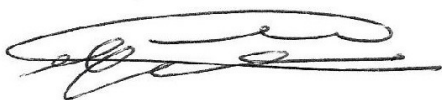
- elle constitue un « aspirateur » à déchets, contraire au principe de réduction des déchets du Grenelle de l'environnement ; elle va à l'encontre de la vocation vivrière de l'agriculture et d'une agriculture économe en ressources et respectueuse de l'environnement, en favorisant l'accaparement des terres pour des cultures énergétiques ; elle est un pari sur des critères économiques non démontrés qui dépendent largement de financements publics.

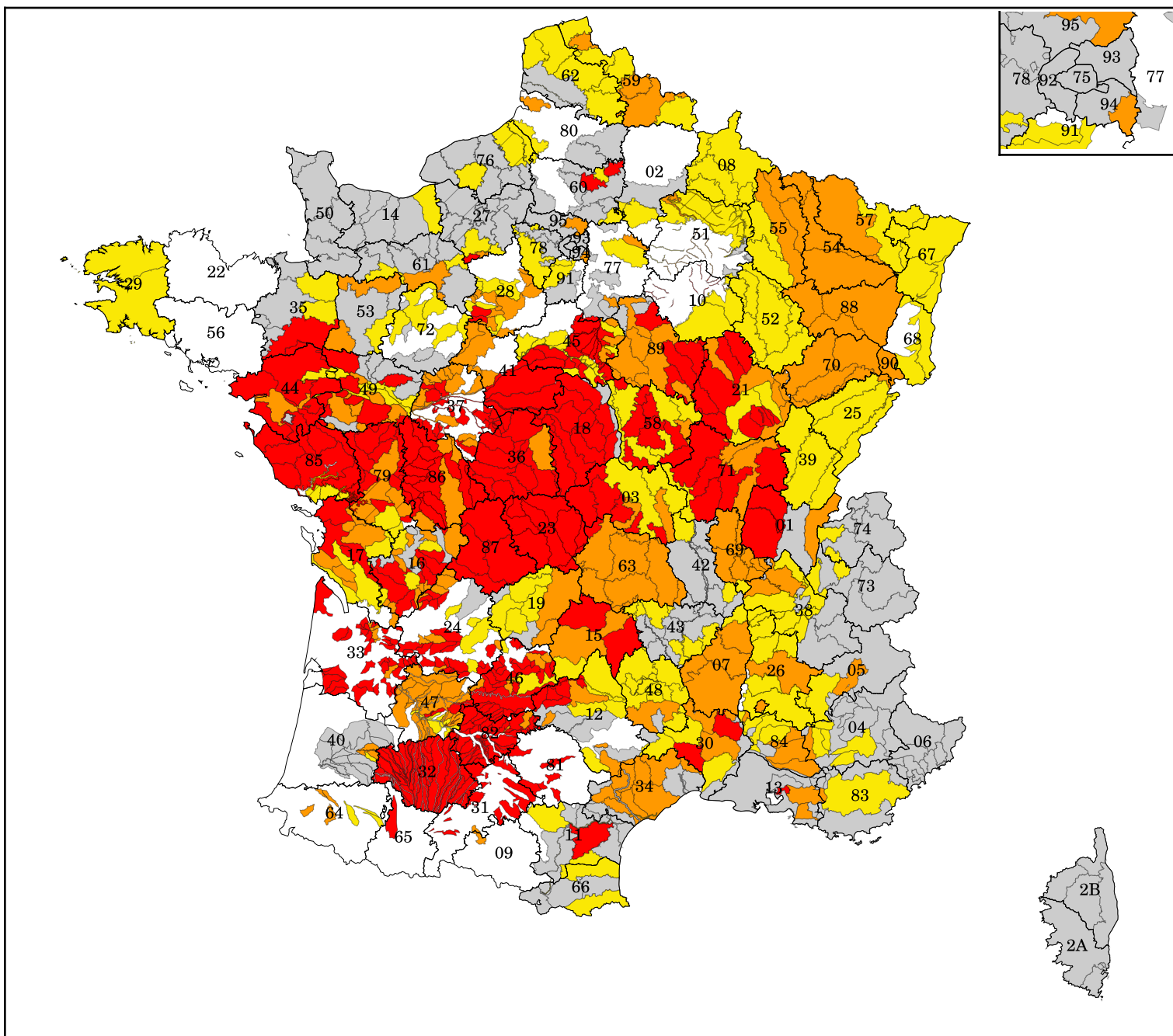
Nous demandons donc à l'EPCI de Golfe de Morbihan Vannes Agglomération de revoir sa position quant à la promotion de la méthanisation et de retirer cette énergie du mix énergétique des énergies renouvelables prévues dans le PCAET.

Eau & Rivières de Bretagne vous demande, Madame la Présidente de la Commission d'Enquête, Mesdames les Commissaires Enquêtrices titulaires, d'exprimer un avis défavorable sur le projet de Schéma de Cohérence Territoriale et du Plan de Déplacement Urbain.

Nous vous remercions par avance de votre attention et vous prions d'agréer, Mesdames, nos salutations distinguées,

Jean-Paul Runigo
Délégué départemental du Morbihan
Eau & Rivières de Bretagne





87 départements sont concernés par au moins un arrêté préfectoral en vigueur au 29 août 2019 et limitant certains usages de l'eau.

7 départements sont en vigilance.

~ Département

Restrictions

Vigilance : Information et incitation des particuliers et des professionnels à faire des économies d'eau

Alerte : Réduction des prélèvements à des fins agricoles inférieure à 50% (ou interdiction jusqu'à 3 jours par semaine), mesures d'interdiction de manœuvre de vanne, d'activité nautique, interdiction à certaines heures d'arroser les jardins, espaces verts, golfs, de laver sa voiture, ...

Alerte renforcée : Réduction des prélèvements à des fins agricoles supérieure ou égale à 50% (ou interdiction supérieure ou égale à 3,5 jours par semaine), limitation plus forte des prélèvements pour l'arrosage des jardins, espaces verts, golfs, lavage des voitures, ..., jusqu'à l'interdiction de certains prélèvements

Crise : Arrêt des prélèvements non prioritaires y compris des prélèvements à des fins agricoles. Seuls les prélèvements permettant d'assurer l'exercice des usages prioritaires sont autorisés (santé, sécurité civile, eau potable, salubrité)

Zone d'alerte spécifique aux eaux souterraines

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 5 septembre 2019 à 05:10:46

Contribution brute:

VEHICULES ELECTRIQUES PARTICULIERS Le PDU semble exclure de l'analyse ce mode de déplacement, alors qu'il prône le déplacement doux. Quelle en est la raison? Ou est-ce un oubli?

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 5 septembre 2019 à 05:08:11

Contribution brute:

VELOS ELECTRIQUES Le document oriente vers les modes de déplacements doux. A ce titre il cite abondamment le vélo. Cependant je ne note pas de soutien à l'usage du vélo électrique. Ce soutien peut emprunter plusieurs voies, dont l'aide financière, la mise à disposition (payante)etc.

Contributeur :

Nom : Hélas

Prenom : jean-françois

Mail: jfhelas@outlook.fr

Adresse: 37 chemin de la pierre jaune

Code Postal: 56730

Ville: saint gildas de rhuys

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 8 septembre 2019 à 09:02:51

Contribution brute:

Bonjour l'accumulation des algues rouges constitue une vrai risque de déclin des activités touristiques et donc du développement de la commune. je crois pas avoir vu grand chose à ce sujet dans le scot alors que cette problématique aurait tout intérêt à être traité à une échelle supracommunale cordialement

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 7 septembre 2019 à 15:03:28

Contribution brute:

La sortie du supermarché Casino vers la RD780 direction Arzon est dangereuse : accès trop court, pas de zone d'élan. Les véhicules arrivent vite, c'est dangereux. Pourtant il y aurait la place de faire une voie de dégagement...

Contributeur :

Nom : Mairet

Prenom : Christine

Mail: christine.mairet@laposte.net

Adresse: 6 rue Toul Lézic

Code Postal: 56370

Ville: Sarzeau

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 7 septembre 2019 à 14:47:49

Contribution brute:

Bonjour, Habitant Sarzeau et travaillant à Vannes, j'utilise quasi quotidiennement le car (ligne 24). Car comme de nombreux résidents, cette ligne sert aussi toute l'année pour les personnes de la presqu'île qui se rendent sur Vannes ou inversement ; ce n'est pas seulement une ligne à touristes qui descendent se balader ou se baigner ! Dès lors, il serait souhaitable d'en revoir l'amplitude et les fréquences qui ne sont pas suffisantes. De ce fait, les retards s'accumulent : hier encore (6 septembre), le car partant à 17h30 de la gare avait 20 minutes de retard, il était bondé et des voyageurs ont dû rester debout !!! Celui de 18h03 est arrivé, doublé d'un autre (pourquoi ? on ne sait pas car pour le coup, il y avait beaucoup moins de monde) avec 1/4 d'heure de retard. Je suis arrivée au PEM de Sarzeau à 19h au lieu de 18h32. C'est un exemple parmi tant d'autres que je vis au quotidien. Nous sommes plusieurs voyageurs réguliers à échanger à ce sujet et constatons tous la même chose : il manque des cars, ceux-ci ne sont quasiment jamais à l'heure en raison de la forte circulation dans Vannes. Si on veut une ville sans voiture, il faut se donner les moyens d'assurer une offre de transports collectifs satisfaisante pour la population, qu'elle soit de la presqu'île ou de l'agglomération vannetaise. Merci de prendre cette problématique en considération même si, j'en conviens, il n'est pas facile d'organiser un service public de transports.

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 7 septembre 2019 à 14:49:30

Contribution brute:

Il manque des pistes cyclables entre le giratoire de Kerollaire et Saint Jacques : l'actuelle route qui y mène est étroite et dangereuse pour les voitures, elle l'est encore plus pour les vélos. Merci

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 7 septembre 2019 à 15:00:42

Contribution brute:

Etre piéton à Vannes est parfois risqué. C'est le cas entre Troadec et la gare : - au giratoire de Troadec, malgré les passages piétons, il est dangereux de traverser, les voitures vont vite - il en est de même au niveau des passages piétons qui mènent vers Saint Avé - d'ailleurs, les tunnels qui mènent vers Saint Avé sont très dangereux : pas de trottoirs, manque d'éclairage... - le trottoir qui longe l'hôpital vers la gare s'interrompt soudain, sans qu'il soit possible de traverser (absence de passage piétons). Il est urgent de revoir les accès piétonniers d'un secteur amené à se développer avec le déménagement du service des impôts sur le site de Troadec.

Contributeur :

Nom : Helas

Prenom : Jean-François

Mail: jfhelas@outlook.fr

Adresse: 37 chemin de la pierre jaune

Code Postal: 56730

Ville: saint Gildas de Rhuy

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 8 septembre 2019 à 08:48:59

Contribution brute:

bonjour, je souhaite insister particulièrement sur les points suivants: objectif 4.2 du padd: inclure dans la revalorisation de tous les patrimoines les murets en pierre sèche limitant les champs et les chemins creux, au même titre que les puits etc... art 4.3: la préservation des coupures d'urbanisation et le respect des espaces remarquables pressentis n'est pas suffisamment prescriptive à mon avis. c'est un impératif strict en zone proche du rivage si on ne souhaite pas se retrouver avec une urbanisation continue qui dénaturera les qualités qui ont fait le succès du secteur (espaces naturels sauvages, liaisons avec le rivage). cordialement jfh

Contributeur :

Nom : hélas

Prenom : jean-françois

Mail: jfhelas@outlook.fr

Adresse: 37 chemin de la pierre jaune

Code Postal: 56730

Ville: saint gildas de rhuys

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 8 septembre 2019 à 08:58:53

Contribution brute:

Bonjour je partage la priorité aux axes cyclables. les vitesses des voitures sont trop élevées pour faire du vélo à côté sur la même chaussée. mais les chemins cyclables sont trop souvent des chemins de terre très inadaptés pour faire du vélo: un chemin vélo doit être drainé, (accessible toute l'année sans ornière pleine d'eau) revêtu pour un passage au moins d'un matériau roulant type sable stabilisé. certains chemins sont franchement impraticables dans une approche normale de vélo de ville

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 11 septembre 2019 à 17:24:46

Contribution brute:

A quand la piste cyclable sécurisée entre Plescop et Vannes...? Gros danger pour cyclistes du panneau Plescop au rond point Gémou. Merci

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 12 septembre 2019 à 05:59:18

Contribution brute:

SECURITE RD780 DU ROND POINT DU SUPER U (excusez la référence!) au rond point du Spernac, IL FAUT ASSURER LA SECURITE PIETONNE ET CYCLISTE, VIS-A-VIS DU TRAFIC AUTOMOBILE INTENSE, EN TENTANT VRAIMENT DE CREER DES PISTES EN SITE PROPRE AUTREMENT QUE SUR LES BANDES D'ARRET D'URGENCE NON STABILISEES ACTUELLES(DEUX SENS) LE TRAFIC EN AOÛT EST DE 25000 VEHICULES, EXCUSEZ DU PEU!

Contributeur :

Nom : Mairet

Prenom : Christine

Mail: christine.mairet@laposte.net

Adresse: 6 rue Toul Lézic

Code Postal: 56370

Ville: Sarzeau

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 7 septembre 2019 à 15:08:42

Contribution brute:

Dans certaines rues, dont celle où j'habite, les lignes électriques disgracieuses pourraient être enterrées. Des poteaux sont trop bas pour le passage de certains véhicules (camions de déménagement, camionnettes de livraison, engins de travaux publics...) : c'est dangereux et peut mettre de nombreux usagers dans l'embarras si les câbles étaient sectionnés... Merci

Contributeur :

Nom : GIACINTI-DIEBOLT

Prenom : CLAUDINE et FRANCIS

Mail: giacinti.diebolt@orange.fr

Adresse: RUNESTO

Code Postal: 56340

Ville: PLOUHARNEL

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 12 septembre 2019 à 15:10:57

Contribution brute:

Nous sommes en total accord avec les Remarques de la Fédération d'Associations de Protection de l'Environnement du Golfe du Morbihan et soutenons pleinement leurs demandes et leurs propositions.

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 12 septembre 2019 à 16:50:05

Contribution brute:

Plan de Déplacements Urbains SECURITE RD780 DU ROND POINT DU SPERNEC au rond point du SUPER U AVANT ARZON, IL FAUT ASSURER LA SECURITE PIETONNE ET CYCLISTE, VIS-A-VIS DU TRAFIC AUTOMOBILE INTENSE, EN TENTANT VRAIMENT DE CREER DES PISTES EN SITE PROPRE AUTREMENT QUE SUR LES BANDES D'ARRET D'URGENCE NON STABILISEES ACTUELLES(DEUX SENS) LE TRAFIC EN AOÛT EST DE 25000 VEHICULES!

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 13 septembre 2019 à 01:47:31

Contribution brute:

EMPLOI SALARIE La lecture du document "Diagnostic", ne semble pas faire apparaître la part de l'emploi salarié relevant de l'emploi dans le secteur public. Or, suite à une recherche que j'ai faite moi-même dans les résultats du Recensement INSEE (tableau EMP T8), celui-ci recueille par exemple en 2016 dans la zone d'emploi Insee de Vannes quelque 41243 salariés sur 129231 (arrondi à 32%) . Ce taux est aussi le même dans l'unité urbaine de Sarzeau. Leur nombre est en croissance. Le diagnostic souffre de ce manque d'information qui pourrait mieux éclairer les perspectives territoriales

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 13 septembre 2019 à 02:09:18

Contribution brute:

Mobilisation Foncière Les documents parcourus ne font que peu référence à l'action possible et à l'action passée de l'Etablissement Public Foncier existant (celui de Bretagne) sur le périmètre de la communauté de communes. Or en matière de mobilisation foncière pour le logement (portage, etc), cet instrument peut être utile. Il aurait été intéressant de rendre compte des retombées de la convention signée en 2013 avec la CA de Vannes agglo.

Contributeur :

Nom : Coustère-Pauty

Prenom : Vincent

Mail: vl.lidsky@dbmail.com

Adresse: 17 avenue Vion-Whitcomb

Code Postal: 75016

Ville: Paris

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 13 septembre 2019 à 15:10:01

Contribution brute:

Bonjour, je note avec intérêt la volonté de résorber les logements vacants (donc de remise en état des constructions anciennes) et de ne plus seulement construire du neuf (cf. la politique nationale de revitalisation des centres-villes). Pour autant, et sauf erreur, la politique du patrimoine (architectural et historique) paraît négligée. Quelques exemples très décevants : - l'UDAP ne fait pas partie des personnes publiques associées, et l'avis du préfet ne porte pas sur la politique patrimoniale, relevant du ministère de la Culture. - le rapport de présentation (qui sur 368 pages mentionne 2 fois le terme patrimoine... hors naturel) cite, dans son seul paragraphe relatif au patrimoine, les... mégalithes.... Au-delà des mégalithes (pas si nombreux on n'est pas Carnac et par ailleurs pas menacés), une seule phrase : "le territoire du SCoT est riche d'un patrimoine local notamment religieux (chapelles) mais aussi manoirs, châteaux, moulins, etc., généralement dispersé dans la campagne habitée. Certains documents d'urbanisme communaux ont mobilisé des outils de protection du patrimoine local (constructions et petit patrimoine complémentaire)". Quid des maisons, qui font aussi partie du patrimoine (et des fontaines, des calvaires, etc.) ? Quid du patrimoine dans les bourgs (il est + présent et menacé que dans les campagnes) ? Pourquoi pas un mot d'encouragement aux protections ("certains documents d'urbanisme" sans évoquer une appréciation positive ou appeler à leur développement) ? Quid d'une identification des manques ? des menaces sur le patrimoine ? - L'autre paragraphe qui évoque le patrimoine bâti, spécifique à Vannes, est peu encourageant pour la restauration du patrimoine ancien dans cette ville pourtant "secteur sauvegardé" (désormais "secteur patrimonial remarquable" mais les auteurs du projet de SCOT ne sont semble-t-il pas informés de la réforme intervenue à l'initiative du ministère de la Culture...) : "Avec 2750 unités et plus de 8 % de logements vacants, Vannes compte plus de la moitié des logements vacants, tant dans l'ancien que dans le parc plus récent. Au-delà de l'ancienneté du parc et de son confort modeste dans les quartiers anciens, on peut interpréter cette vacance par une concurrence entre l'offre nouvelle et le patrimoine ancien, difficile à réhabiliter, onéreux et pas toujours accessible dans le centre". Un parc ancien est-il forcément moins attractif, donc vacant ? Par ailleurs, n'existe-t-il pas des aides (ANAH, Malraux...) pour compenser un coût de réhabilitation qui peut être parfois élevé ? Enfin, l'accessibilité fait-elle référence à un accès par automobile ? Quid des autres mobilités ? Au total, le projet de SCOT considère que le patrimoine digne d'intérêt est plutôt dans les campagnes (et dans l'ostréiculture). En revanche, dans les villes et bourgs prime la densification et le "renouvellement urbain" : "Privilégier le renouvellement urbain et la densification des espaces déjà urbanisés pour l'ensemble des types de développement de l'urbanisation sur tout le territoire (habitat comme activités et équipements)". Sans aucune mention de la préservation du patrimoine... Or, il y a risque de contradiction entre ces deux objectifs (destruction des édifices anciens pour les remplacer par des constructions + hautes et + denses, rénovation excessive sans préserver et remettre en état les éléments patrimoniaux y compris le

second œuvre) ; si le second objectif (valorisation du patrimoine, préservation des éléments anciens)n'est pas mentionné, le SCOT prend le risque qu'il soit sacrifié. En vous remerciant pour votre attention et en espérant que des améliorations soient encore possibles, Vincent Coustère-Pauty

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 13 septembre 2019 à 21:45:05

Contribution brute:

LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE Cette variable qui va servir de fondement à l'énonciation des objectifs n'est connue que jusqu'à 2005. Autrement dit il manque 4 ans d'observations pour appuyer les prévisions démographiques, car les documents de l'enquête sont de 2009! Cela étant il y a des limites à l'exercice prévisionnel démographique pratiqué ici, car si l'on peut considérer que l'objectif des quelque 200.000 habitants en 2035 est applicable au plan de la totalité des communes de GMVA et qu'il fonde un objectif de logements supplémentaires global, l'exercice de prévision devient "loufoque" lorsque l'on ose descendre au niveau de chaque commune (page 14 du DOO) pour énoncer le nombre de logements à prévoir dans chacune (le total faisant bien sûr 1700!) Par ailleurs on comprend assez mal l'équation 1700 habitants supplémentaires par an (200.000 en 2035 moins les 165.000 de départ) impliquant 1700 logements de plus chaque année. Nulle part on ne va aborder le chiffrage de l'évolution de la structure des ménages (en gros 2,2 personnes en 2015) jusqu'à 2035. Enfin de 1968 à 2015 le taux de croissance démographique annuel (DOO) au sein du territoire de GMVA est en baisse continue (il a quasi été divisé par 2, passant de 1,9% à 0,97%) Le modèle appliqué ici est un modèle arithmétique qui établit un postulat implicite, celui de la continuité de la croissance démographique annuelle au taux de 1%, sans aucun fondement pour le choix du taux. Il aurait été bon de fournir les arguments chiffrés du choix et de proposer des variantes. Bref le PADD fait sien l'objectif démographique très incertain du 1% par an avec ce " préparons le cap des 200.000 habitants" La politique du logement anticipée est de ce fait une politique foncière qui ne travaille pas sur les résidences principales mais inclue les autres formes résidentielles

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 14 septembre 2019 à 05:43:21

Contribution brute:

GRATUITE totale ou partielle des TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS Le PDU expose les moyens mis en oeuvre avec un certain succès par les communes littorales pour éviter la congestion automobile. Le PDU milite aussi pour développer marche à pied et vélo, soit! Au delà le PDU ne semble pas montrer s'il a mené l'étude d'un passage à la gratuité des transports publics en commun , pas plus qu'il n' en démontre les effets (positifs ou non, tant au plan financier qu'au plan environnemental). On sait que les effets sur l'environnement des habitants sont en général tout-à-fait positifs. La satisfaction est générale dans les villes qui l'ont instaurée, mais la gratuité ne fait pas forcément l'unanimité. Certaines associations d'usagers des transports n'y sont pas favorables, songeant plutôt une gratuité réservée à ceux qui sont dans le besoin et/ou une tarification solidaire. La gratuité s'appuie en effet trois modes de financement : les recettes de billetterie, le versement transport des entreprises et les taxes. La suppression ou modération de l'un ou l'autre doit être précédée d'une évaluation des conséquences, et portée à connaissance. À Dunkerque, par exemple. GMVA devrait étudier cette possibilité, d'abord au regard du Versement Transport. GMVA pourrait aussi évaluer l'effet de report modal en ce cas et surtout les effets sur la santé non seulement des usagers, mais aussi de la population . Bref, la réflexion pourrait porter sur un arbitrage total ou partiel entre finance (publique et privée) et conservation/amélioration de la santé.

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 14 septembre 2019 à 15:41:44

Contribution brute:

Une gare sans horloge ? Ou plutôt sans horloge à l'heure ? Merci de bien vouloir la réparer, c'est un repère important pour tous les voyageurs en train, en bus et en car...

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 14 septembre 2019 à 15:46:26

Contribution brute:

La route vers Saint Jacques, sur laquelle circulent trop vite de nombreux véhicules, est étroite et dangereuse. Il n'y a ni piste cyclable, ni chemin, ni trottoir. Le marquage au sol est incomplet, ce qui la rend encore plus dangereuse l'hiver. Faudra-t-il un accident grave pour réagir ?

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 14 septembre 2019 à 15:54:34

Contribution brute:

IL MANQUE DES BUS ! LA FRÉQUENCE N'EST PAS SUFFISANTE ET LE SOIR : PLUS RIEN ! POUR UNE AGGLOMÉRATION COMME VANNES, ET POUR EVITER LE TROP PLEIN DE VOITURES, METTEZ PLUS DE BUS ET CRÉEZ DE NOUVELLES LIGNES : DE NOMBREUX ENDROITS NE SONT PAS ENCORE DESSERVIS COMME LE ROHIC-CHAPEAU ROUGE, L'AÉRODROME, LE TOUR DU PARC, PENVINS, SAINT JACQUES...

Contributeur :

Nom : toureaux

Prenom : guy

Mail: guy.toureaux@wanadoo.fr

Adresse: 82 route de la grée penvins

Code Postal: 56370

Ville: sarzeau

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 16 septembre 2019 à 09:20:38

Contribution brute:

contribution aux aspects mer et littoral de GMVA

Fichier :

https://www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh/sites/dev/files/e_registre/export/Observation%20n%C2%B073/SCoT%20mer%20et%20littoral_2.docx

SCoT GMVa

Etude concernant le secteur « Mer et Littoral »

« Les activités agricoles et de la mer jouent quant à elles, un rôle économique, de structuration du territoire mais aussi contribuent à l'identité locale et à l'entretien des paysages ». PADD

Malgré l'affirmation, ci-dessus, du PADD, le projet de SCoT de GMVa aborde de façon très disparate les problématiques de son littoral Atlantique qui forme l'interface majeure « terre-mer » de GMVa.

Si le « Golfe » est couvert par un SMVM, il n'y a rien pour la partie « Atlantique » de GMVa qui est constituée de la façade maritime et de l'espace rétro-littoral des communes d'Arzon, de St Gildas de Rhuys, de Sarzeau, du Tour du Parc et de Surzur ; pour cette dernière, par le biais de la rivière de Pénerf.

On ne peut accepter le fait que, même si le SMVM n'autorise pas l'existence d'un volet maritime du SCoT pour les communes de la partie Atlantique le possédant, il n'y ait ni réflexion globale, ni cohérence d'action pour la façade sud de GMVa.

N'est-ce pas là, le secteur le plus fragile du territoire, marqué entre autres éléments par, une sur-fréquentation touristique, une pression foncière importante, des déplacements difficiles en saison estivale avec une multiplicité désordonnée des moyens de transport sur des voies uniques (la route), des stationnements littoraux (sur dune) destructeurs du trait de côte et le lieu des plus forts impacts du changement climatique dont l'érosion littoral n'en est qu'un des aspects.

L'objectif de cette contribution est de bien faire accepter l'idée qu'un territoire, ayant une aussi importante façade maritime, doit avoir un « volet maritime », et que de ne pas l'avoir initié, est une erreur, d'autant plus que contrairement aux projets des SCoT précédents, l'actuel devra intégrer le fait que l'avenir du territoire Atlantique de GMVa se situe de plus en plus entre deux éléments contradictoires : celui d'une hausse croissante du niveau de la mer qui se heurtera à une urbanisation accélérée du littoral lié à un tourisme balnéaire en plein développement.

Des fragilités relevées...

Absence claire de la définition de la « capacité d'accueil » de l'espace littoral de GMVa

Les documents n'abordent pas le sujet, sauf à donner le chiffre global de 200 000 habitants à l'horizon 2035 pour l'ensemble de GMVa, et celui de la répartition pour chacun des 3 secteurs (Lanvaux, Centre Agglo et Golfe) du nombre de constructions à y faire, sans aucun justificatif à cette répartition.

Qu'est-il écrit dans le PADD et le DOO)

*« Naturellement attractif, le territoire doit se préparer à loger **200 000 habitants d'ici 2035** en maîtrisant son attractivité par des objectifs adaptés. Il s'agit de conforter le territoire dans sa fonction de lieu de vie à l'année, notamment dans les communes littorales et insulaires ».*

*« **Prévoir la production de 1 700 nouveaux logements en moyenne chaque année** afin de répondre aux besoins du territoire et d'accueil de population nouvelle » avec pour « **Objectif moyen annuel, par secteur, de production de logements et population** » :*

<i>Landes de Lanvaux</i>	<i>350 logements</i>	<i>+ 500 habitants</i>
<i>Cœur d'agglomération</i>	<i>900 logements</i>	<i>+ 850 habitants</i>
<i>Golfe et ses îles</i>	<i>450 logements</i>	<i>+ 350 habitants »</i>

*« L'objectif de production prévisionnelle de logements est formulé en fonction des **prévisions démographiques établies, à l'échéance de 2035**. Ces prévisions ne font pas obstacle à ce qu'une commune, dans le respect des **grands équilibres retenus par le SCoT**, puisse adopter un parti d'aménagement justifiant d'adapter cet objectif à l'échelle de la commune pour tenir compte des circonstances locales particulières (par exemple : densification rendue impossible ou non souhaitée pour des raisons de risques, de servitudes, d'enjeux paysagers ou patrimoniaux ou simplement par la présence **d'une capacité analysée inférieure**, etc »...*

Quatre questions se posent à la lecture de ces documents :

- Quelle est l'origine de ces « prévisions démographiques » ?

Sont-elles issues d'une étude globale de la progression générale de la population bretonne sur le littoral estimée et fournie par l'INSEE, ou est-ce une capacité d'accueil définie et voulue par GMVA ?

La première réponse semble être la bonne, ce qui ne laisserait pas d'inquiéter sur la maîtrise qu'à GMVA de son avenir.

- Quelle est l'origine entre les 3 secteurs, des chiffres de la répartition de logements à y faire ?

Pour le littoral « Golfe et les îles », il s'agit de 450 par an.

Ces prévisions concernant le secteur « Golfe et ses îles » sont-elles cohérentes avec la réalité démographique, issue du dernier recensement INSEE qui donne les chiffres suivants :

Evolution de la population entre 2011 et 2016 dans quelques communes du secteur « Golfe et les îles ».

« St Gildas (-0.4%), Arzon (-0.2%), îles d'Arz (- 1.4%), îles aux Moines (-0.7%).

Ces communes selon l'INSEE sont donc en baisse démographique, tandis que Sarzeau (+0.4%) est en quasi-stagnation comme Baden (+ 0.8%) ou Plougoumelen (+ 0.5%) à l'inverse du Tour du Parc (+ 1,6%), de Larmor Baden (+1.2%), de Surzur (+ 2.5%) et du Hezo (+ 1.5%) » qui sont en forte progression.

Analyse plus précise concernant Sarzeau.

« Le recensement de l'INSEE concernant Sarzeau pour la période de cinq ans, allant du premier janvier 2011 à celui de 2016, indique une très faible progression de sa population « municipale ». Avec une augmentation nette de **154 habitants en 5 ans, (30 par an)**, soit une croissance estimée de + 0,4%, ce qui fait que Sarzeau est en quasi-stagnation comme la plupart des communes du littoral du Golfe du Morbihan. (Voir chiffres précédents).

Le nombre des naissances annuelles pour Sarzeau est passé de 43 en 2011 à 28 en 2018. Quant à celui des décès pour la même période, le chiffre oscille de 123 pour le début de la période à près de 160 en 2015 et 129 en 2018. Ce qui donne pour la commune et pour la période 2011/2018, un total de 277 naissances en cinq ans et un autre de 1024 pour les décès, soit un solde négatif de près de 747 personnes. La progression observée de 154 habitants entre 2011 et 2016 n'étant due qu'à l'arrivée de nouvelles familles, immigration de retraités en très grande majorité.

On pourra avoir confirmation de cette évolution par l'étude d'un autre élément concernant Sarzeau, à savoir l'évolution du nombre annuel d'élèves dans les écoles de la commune. Le total des élèves scolarisés dans les écoles de Sarzeau (hors collèges) baisse régulièrement ; de 631 inscrits à la rentrée 2010, le chiffre est passé à 533 pour celle de 2014 et à 492 en septembre 2017 ».

Elément que le projet du SCoT, dans l'extrait ci-dessous, reconnaît pleinement.

*« **L'évolution des prix du foncier, notamment sur un littoral où le mouvement de résidentialisation secondaire reste très dynamique, a orienté les primo-accédant vers des communes plus rurales, mais plus éloignées de la pression littorale. Cette tendance a déjà eu des impacts sur le fonctionnement local : fermetures de classe voire d'écoles (Penvins, Arzon, Brillac)... au sud du territoire ». PADD***

Le cas de l'évolution démographique de Sarzeau est significatif des ambiguïtés des projections de constructions prévues annuellement par le projet du SCoT. Car si c'est à Sarzeau qu'est prévu le plus de logements (**145**), c'est aussi cette commune qui connaît l'une des plus faibles croissances démographiques de GMVA.

- Quelle différenciation, pour ces calculs, est-il fait entre la population permanente (chiffres INSEE), la « DGF », et la « saisonnière estivale » ; et sur laquelle s'est basée GMVA pour ses études littorales ?

Ex : Population permanente des communes de la presqu'île de Rhuys (population municipale 2016):

Arzon : 2085 habitants, Sarzeau 7842, St Gildas de Rhuys 1634, St Armel 893, Tour du Parc 1241...

Population en période estivale : plusieurs dizaines de milliers, comprenant les « résidents secondaires », sans compter les « touristes journaliers » ou des « courts séjours »...

Il est clair que les infrastructures, et logements, pour les presque, ou les un peu plus, 100 000 habitants de la presqu'île de Rhuys en saison estivale, ne seront pas de même nature que celles nécessaires aux 14 000 habitants permanents qui y résident.

On est bien dans des approximations quant aux projets de constructions de ces 450 logements par an pour l'espace « Golfe et ses îles », sans préciser « secondaires » ou « principaux », mais de toute évidence suite à l'analyse démographique de ces communes, c'est le « secondaire » qui est privilégié.

Situation confortée par cette phrase du DOO :

*« **La part des résidences secondaires sur le littoral est très élevée ce qui participe fortement à la saisonnalité. Le territoire doit également être en mesure d'assurer une offre locative « touristique » à hauteur de son attractivité** ».*

En conséquence, à qui est destiné ce projet du SCOT pour sa partie littorale (Golfe et les îles) ?

- *La question de la pertinence de la présence de certaines communes composant l'espace « Golfe et ses îles » peut se poser, comme pour les critères ayant définis les affectations ?*

Ex : La commune de Surzur est incluse dans le secteur « Golfe et les îles » ; or vu ses caractéristiques, est-elle plus proche de celles de l'« agglomération » de Vannes, ou de celles de St Gildas ou de l'île aux Moines ? Idem pour Le Hézo ?

Conclusion :

La capacité d'accueil du littoral de GMVa n'est pas définie et les critères définissant la répartition des logements à y construire par commune n'apparaissent pas.

On ne voit pas d'études définissant ce que le territoire littoral peut accueillir en population (permanente, saisonnière ??) par rapport à ce qu'il peut « physiquement et humainement » accepter tel :

Les impacts sur les espaces naturels littoraux, les problématiques de l'accessibilité au littoral (déplacements etc..) ou les capacités de traitement de déchets qui sont à peine abordés.

Les impacts sur la consommation et le transport d'eau ou de l'énergie électrique (réchauffement climatique = nombre de climatiseurs et de piscines en hausse)...

Les impacts dus au changement climatique, qui se traduiront vraisemblablement pour notre territoire, outre une hausse certaine du niveau de la mer, par une forte croissance démographique issue de l'arrivée de « réfugiés climatiques » provenant de régions méridionales ou autres, marquées par la multiplicité des « canicules », phénomène déjà observé partiellement pendant l'été 2019. Le projet du SCoT n'aborde pas le sujet.

Sont totalement occultés le bilan carbone du territoire et les impacts écologiques d'une sur-fréquentation humaine saisonnière.

Sont oubliés aussi pour le territoire littoral les incidences sociales et démographiques d'un développement touristique renforcé tel que le prévoit le projet du SCoT, dans la suite de qui existe actuellement. Réaliser toutes ces études serait souhaitable afin de définir sur l'espace littoral des perspectives cohérentes.

Et à la question, « quel territoire littoral veut-on avoir en 2035 ? », pas de réponse... puisque la question n'a pas été formulée !!!

Cartographie littorale

Il manque une cartographie du littoral Atlantique de GMVa reprenant tous les éléments suivants le constituant :

Les espaces dunaires et dunes fragilisées, le littoral rocheux et de micro falaises, les plages fragilisées ou qui disparaissent lors des coefficients de marées moyens à forts, par cause de la hausse du niveau de la mer.

Les principales zones d'échouage des algues.

Les zones d'espaces protégés tel (Natura 2000 etc...), les liaisons entre « trame bleue et verte » et le trait de côte.

Les périmètres des entrées des ports (Crouesty et St Jacques) et des zones de mouillage.

Les buses d'évacuation d'eau de pluie, les zones de mouillage et zones de pêche à pieds et ostréicoles ainsi que les voies d'accès et les espaces situés en rétro-littoral permettant de rejoindre les divers sites du trait de côte, parkings proches du rivage sur les espaces fragiles (dunes ...).

Les espaces littoraux travaillés (école de voile, de kite, etc...chantiers, cales), ainsi que les zones de « conflit » liés à la multiplicité des usages sur ces espaces restreints ; telles les plages fréquentées par les plagistes sur lesquelles se retrouvent aussi des activités sportives diverses, (marche aquatique, kite, pratique individuelle des voiliers...

Les espaces pouvant accueillir des sites d'énergies nouvelles.

Les espaces urbanisés soumis aux aléas maritimes (submersion marine), zones noires et rouges du PPRL.

Les sites historiques ou culturels...

Les digues et diverses constructions de protection contre la mer, avec un descriptif de leur état. L'entretien de ces ouvrages relève désormais des « Communautés d'Agglomération », voir en annexe : « *Note concernant l'une des méthodes de protection du littoral* ».

Il y a une certaine incohérence dans le projet du SCoT à ne pas posséder cette cartographie alors qu'abonde dans le PADD et le DOO l'existence de plusieurs chapitres traitant des problématiques de la mer ; « développement des filières nautiques, garantie de la pérennité des espaces portuaires et de celle des activités conchyliques et des cultures marines afin d'éviter les conflits d'usage...ainsi que l'existence ou non, de systèmes producteurs d'énergie électrique (éolienne, turbine hydraulique)...etc... ».

Les textes ci-dessous, extraits des documents (PADD et DOO) se suffisent à eux-mêmes pour attester l'importance du sujet.

Qu'est-il écrit dans le PAA et dans le DOO ?

« La *filière nautique* constitue une spécificité du territoire, pourvoyeuse d'emplois et de rayonnement économique. *Son développement constitue en conséquence un vecteur de dynamisme économique* au sein de l'économie productive qu'il convient de conforter.

Dans le cadre de leur document d'urbanisme et de leurs projets d'aménagement, les *communes préserveront* et/ou amélioreront :

- L'accessibilité des *points d'accès à la mer* pour les activités de la filière nautisme (*cales* de mise à l'eau utilisées par les entreprises), à travers un réseau viaire adapté (gabarit, stationnement, espaces de manœuvre). Les collectivités préserveront également la vocation des *sites qui accueillent des activités maritimes* afin de conserver des emprises foncières que des accès à l'eau valorisent.

- Les *accès à la mer* et les *équipements terrestres* devront être maintenus. Les travaux d'amélioration et de modernisation *des zones portuaires* *devront prendre* en compte le traitement des eaux de cale à bateau, de carénage et les eaux grises et noires ».

Garantir la pérennité des espaces portuaires :

« Les *activités portuaires liées à la pêche, à l'aquaculture, au commerce, au tourisme et à la plaisance* nécessitent des infrastructures modernes et adaptées. Dans le cadre de leur document d'urbanisme et de leurs projets d'aménagement, les communes rechercheront :

- *L'optimisation des flux en évitant les conflits d'usage* (pêche, plaisance, passagers, etc...).

- L'amélioration de la qualité architecturale ».

Pour les activités conchylicoles et pêches, et afin notamment d'éviter les conflits d'usage :

-« *Maintenir et encadrer les accès aux ports et aux cales* afin de permettre aux professionnels l'exercice de leur métier.

Assurer la prise en compte des risques d'inondation et de submersion *et œuvrer pour la réduction des vulnérabilités* ». Et Comment ?

« *Préserver les conditions d'exercice pour les activités liées aux cultures marines*

Acteurs clés du territoire et de l'identité du *Golfe du Morbihan*, les cultures marines sont sujets à l'impact du développement urbain et des changements climatiques. Afin d'assurer leur pérennité, des engagements pour les accompagner sont nécessaires »:

Rivière de Pénerf ????Tour du Parc ???? Sont-ils oubliés ?

« Veiller, avec un zonage spécifique dans les documents d'urbanisme, à préserver sur le long terme la vocation conchylicole des sites d'exploitation en mer (incluant la rivière Pénerf) et à terre, même en cas de déprise, afin de maintenir le potentiel de production. Afin de préserver leur vocation, les bâtiments d'activités aquacoles ne peuvent changer de destination ».

Pour ce dernier point, ne faut-il pas prévoir des zones de repli pour les bassins, (risque de submersion), pour les chantiers, et de ce fait reculer les zones d'habitat vers l'intérieur ? DOO

Les impacts du « maritime » sur le « terrestre » ne sont pas suffisamment évoqués, telle la gestion à terre de certains sédiments de dragage des ports de plaisance ou celle de l'évacuation de centaines de tonnes d'algue (vertes, en grand volume).

L'évolution démographique du secteur « Golfe et ses îles »

C'est à un vieillissement accéléré de la population, à une progressivité en nombre de la population dite « secondaire », à une quasi-stagnation si ce n'est à une régression de la population permanente et jeune, que l'on assiste.

Le projet du SCoT entérine cette situation, comme on peut le lire :

« *Le territoire est caractérisé par une population âgée dans sa frange littorale et sera concerné par un vieillessement global sur l'ensemble du territoire d'ici à 2035. L'offre en équipements et services adaptée doit évoluer en conséquence* ».

Est-ce là, la reconnaissance de l'inéluctabilité de la mutation du territoire (surtout littoral) vers ce phénomène ? Tout y concourt, et on ne trouve dans le projet du SCoT nul élément qui tendrait à freiner ou à inverser ce schéma et nulle part n'est posée la question du « pourquoi » de cette situation.

A savoir que c'est l'aboutissement de quelques dizaines d'années d'une évolution économique résidentielle qui a eu pour effet majeur, la hausse des prix du foncier, l'impossibilité pour les jeunes de pouvoir s'installer... toutes choses que le projet de SCoT reconnaît et qu'il accepte comme devoir se poursuivre et s'accroître.

Les dernières études (issues des données départementales et communales de l'impôt sur le revenu payé en 2018) montrent clairement qu'il existe une fracture territoriale, sociale et sociétale très marquée entre les espaces littoraux de la Bretagne et les autres dits de « l'intérieur ».

« *L'évolution des prix du foncier, notamment sur un littoral où le mouvement de résidentialisation secondaire reste très dynamique, a orienté les primo-accédants vers des communes plus rurales, mais plus éloignées de la pression littorale. Cette tendance a déjà eu des impacts sur le fonctionnement local : fermetures de classe voire d'écoles au sud du territoire* ». PADD

Constat réel, mais pas de réponse « impérative » ou « prescriptive forte » dans le SCoT sur « comment y remédier ». Le projet s'accommode de la situation, et le limite à la marge.

« *L'attractivité démographique ne doit pas creuser les disparités socio-spatiales qui fragilisent le développement du territoire sur le long terme. Il s'agit bien au contraire d'assurer le renouvellement des générations et de maintenir une diversité sociale, et notamment la présence de classes moyennes* ». PADD

« *Il s'agit de créer des conditions de logements attractives pour les familles, mais aussi pour certains actifs à revenus modestes pour lesquels le marché privé peut être excluant (jeunes ménages, ouvriers employés, professions intermédiaires, etc.)*.

Le territoire connaît de fortes spécialisations du parc immobilier entre les grands secteurs géographiques : résidences secondaires et coût élevé sur le littoral ». PADD

En espace « Golfe et îles », la principale croissance démographique est celle des populations « secondaires » et /ou âgées.

La mixité sociale se raréfie et l'intergénérationnelle disparaît par le très faible nombre de naissances par an. (Voir l'étude de Sarzeau).

Et comme l'indique le texte ci-dessus, le coût élevé du foncier espace littoral interdit de fait aux jeunes ménages ou aux jeunes, tout simplement, d'acquiescer un bien, terrain ou maison ; puisque les prix se situent en moyenne pour une maison ou un appartement entre 3000 et 4500 € le m². Et la raréfaction des espaces urbanisables en espace littoral ne pourra que faire croître ces chiffres.

Les recommandations du DOO ne sont que de « *simples pansements sur des jambes de bois* » puisque ce projet du SCoT, dans sa philosophie générale, ne modifie en rien ce qui a amené à la situation dénoncée.

Quelle adaptation au changement climatique ?

Mutation des eaux marines, submersion marine et érosion du trait de côte.

C'est le sujet le plus important que GMVA devrait traiter, et qui demandera des prises de décisions très fortes. La hausse du niveau de la mer (60 cm estimés à la fin du 21^{ème} siècle) devrait selon les dernières observations être bien supérieure à ce chiffre. Et même si des variations locales apparaîtront, diminuant ou amplifiant le phénomène, c'est bien vers le chiffre d'un mètre au minimum qu'on s'achemine, quelques travaux mentionnent même une hausse possible supérieure à ce 1 mètre.

La partie littorale de GMVa, avec ses infrastructures, est donc un territoire à risque par cause de submersion marine et, pour ses marais littoraux par des risques d'inondation ce qui ne sera pas incompatible avec un assèchement ou non des zones marécageuses et des espaces humides.

Un aspect oublié est celui de l'évolution de la nature des eaux de l'océan, tel son acidification ...sa mutation chimique....ou autres éléments ; ne faut-il pas y voir là en conséquence, ce qui a marqué la saison estivale 2019, l'afflux et l'échouage de plus de 11000 tonnes d'algues sur le littoral.

Les coûts sociaux et économiques des conséquences de ces phénomènes, à plus ou moins longue échéance, ne sont ni calculés, ni même abordés dans le projet du SCoT.

Le changement climatique passera aussi par d'autres éléments qui toucheront le littoral, tel la hausse des températures qui amèneront des risques accrus de pollutions marines (biologiques, chimiques), ainsi qu'une vraisemblable hausse importante de la pression démographique vers un littoral moins chaud qu'ailleurs.

Le projet du SCoT est muet sur ces sujets.

Malgré des phrases de principe (voir textes ci-dessous), on observe que bon nombre des principales dispositions et actions recommandées par le projet du SCoT sont assez neutres vis à vis des problématiques climatiques, et que soit par volonté politique ou pour laisser cela aux générations futures, la priorité du projet actuel est de poursuivre les axes de développement du passé en ne mentionnant qu'à la marge ces problématiques.

Qu'en disent les textes, PADD et DOO ?

« Le territoire entend accélérer la stratégie d'adaptation du territoire au changement climatique et aux défis environnementaux en général, en en faisant une opportunité pour penser l'aménagement du territoire proprement dit, mais aussi pour la stratégie économique (développement de nouvelles filières, diversification des activités primaires...), la stratégie résidentielle (nouveau tropisme littoral breton, voire l'accueil de migrants climatiques), la stratégie de mobilité, l'affirmation du rôle stratégique de l'agriculture, etc. Outre l'adaptation, le projet vise, à son échelle, à atténuer le changement climatique avec une organisation et un développement qui limite les déplacements, réduit les incidences foncières et favorise le développement de la biodiversité ».

Et en faisant quoi et comment ? Projet prétentieux ou ambitieux ? [Exemples concrets sur le littoral ?](#)

« L'adaptation au changement climatique doit également anticiper le recul du trait de côte et ses incidences sur les sentiers de randonnée et notamment le GR34 ». PADD

S'il n'y avait que les sentiers de randonnées !!... Réponse pauvre, incomplète par rapport à tout ce que la hausse du niveau de la mer va engendrer sur le trait de côte. Disparition de plages et submersion des marais littoraux, utilisation des dunes littorales comme espaces de repli (c'est déjà le cas), submersion de parcs ostréicoles, nécessité de prévoir en espace rétro-littoral des espaces pour les chantiers ostréicoles, d'où par répercussion, nécessaire retrait des zones à urbaniser à faire (mais surtout à ne pas faire !!) soit sur des zones agricoles ou naturelles, risques de voir des canalisations de déversoir d'eau de pluie ne plus faire leur office etc... Et le coût de ces mutations n'est pas abordé, « qui financera ? ».

« Outre les mesures visant à réduire l'érosion côtière, les documents d'urbanisme locaux anticipent, le cas échéant, le repli :

- des sentiers côtiers à la fois pour sécuriser les parcours et maintenir des accès ;

On reste encore dans l'aspect touristique ! Est-ce le plu urgent ?

- des logements, activités et équipements sur les secteurs les plus sensibles ;

Où ?

- des secteurs de camping (voir objectif 9.5 relatif à la diversification des hébergements).

En matière de fréquentation littorale les communes engagent également une réflexion sur les replis des secteurs de stationnement des véhicules en amont des accès. Ces replis pourront s'accompagner du développement de navettes durant les périodes estivales pour en faciliter l'accès ». DOO

Il serait grand temps de le faire, n'a-t-on pas actuellement des parkings sur des dunes à Sarzeau !!

(Penvins, Susicinio, le Rohaliquen...).

« Dans les zones inondables ou submersibles identifiées, le cas échéant, par ces informations (aléas), des mesures proportionnées au risque seront prises. Elles pourront consister à interdire l'urbanisation ou à la soumettre à des conditions spéciales ».

Pourquoi ce conditionnel ?

Les zones urbanisées à risque:

Seraient donc fragilisés en presqu'île par la hausse du niveau de la mer, selon les documents officiels, tels le PPRL ou le rapport Plolémée, les secteurs suivants ; Rouvran, les marais de Bourgogne et de Caden au Tour Du Parc, le secteur situé entre la pointe du Becudo et Banastère, tout le littoral de Banastère à Beg Lann avec des points très fragiles à Penvins Landrezac Susicinio et Beg Lann, St Jacques et le secteur de Kercambre à la Pierre Jaune (qui est un menhir), Kerpont et Le Fogo, le fond de l'anse situé au nord du camping du Tindio, et coté Golfe, le fond

de l'anse de Kerners, les secteurs ouest et sud de la pointe du Béché, de larges secteurs de l'anse du Poul entre pointe de Beninze et le Logeo, le fond de l'anse du Lindin, Prat Bihan; le fond de l'anse de Benance, Pont Fevis, le Pusmen.

Et avec ceci des campings, des maisons, le rapport « Ptolémée » indique que près de 30 maisons, dans un premier temps, subiraient assez rapidement les effets de la hausse, ceci sans présumer de l'avenir. Le dossier technique du PPRL donne le chiffre de 376 habitations situées en zone potentiellement à risque, ainsi que des routes car la position de ces sites est inférieure à la cote IGN « +5 m » sans compter les espaces humides dont les marais littoraux soumis à d'autres types d'inondations par rétention d'eau de pluie, faute d'évacuation vers la mer.

Espaces de repli :

« Les *terres agricoles et naturelles ne sont pas extensibles et leur préservation est donc une priorité, tout comme la bonne maîtrise de leur sous-sol, pour un territoire dont l'identité s'appuie grandement sur la qualité de son cadre de vie* ». DOO

Vu la hausse prévue du niveau de la mer et les zones urbaines que le PPRL a mis en noir ou en rouge, vers où se situeront les zones de repli retro-littorales, si on applique strictement la recommandation ci-dessus ? Rien sur ce sujet dans le projet du SCoT.

Conclusion :

Face au changement climatique dont la hausse du niveau de la mer ne sera qu'un des aspects touchant le littoral de GMVa, le projet du SCoT doit être plus ambitieux, plus impératif, et ne pas se contenter des « pourront... » On note beaucoup d'oublis, spécialement dans la réflexion concernant les zones de repli, l'ouverture ou pas de zones naturelles ou agricoles à l'urbanisme (non souhaitables), et ce que cela sous-entendrait si cela devait être fait, avec de fortes contradictions entre ce qui est énoncés ailleurs dans le SCoT, à savoir la protection intégrale des espaces naturels et agricoles.

Pas de réflexion non plus sur le comment envisager un nouveau « développement touristique », sujet omniprésent dans les documents du SCoT, par rapport aux « aléas » à venir.

Paysages, espaces naturels, humides ...

Le Golfe, la presqu'île de Rhuys et les îles.

Le long du littoral Atlantique, entre l'entrée du Golfe et la rivière de Pénérif, le territoire de GMVA compte de nombreux périmètres de protections de tous types (contractuelles, réglementaires, etc.) : ENS, zones Natura 2000 (ZPS et ZSC), un site RAMSAR et le Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan. C'est certainement là un des secteurs les plus protégé du littoral Breton dont la préservation amène à se poser la question suivante ; cette préservation est-elle compatible avec la politique de développement touristique fortement préconisée dans le projet du SCoT pour sa partie littorale, qui en les mettant fortement en avant, ne peut qu'attirer toujours plus de visiteurs ; est-ce le but ?

Ou question posée différemment ; est ce que le développement touristique actuel préconisé par le SCoT, est compatible avec les caractéristiques naturelles et environnementales des espaces protégés du territoire littoral de GMVa, et de sa préservation ?

Le projet du SCoT semble hésiter constamment entre protection et développement, sans avouer nettement son choix du projet de territoire. A la lecture des documents, il semble que la protection de « l'espace nature » du littoral de GMVA n'existe que pour être l'attrait d'un fort développement touristique et moindre pour celui de sa propre préservation.

« A la fois emblématiques et intimistes, les *paysages du Golfe nécessitent un équilibre entre la présence d'entités naturelles qui lui confèrent le caractère intimiste, l'inscription de fenêtres paysagères qui « appellent à voir » et un caractère contenu de l'urbanisation*. Afin de conserver *des vues remarquables du Golfe*, la mise en œuvre des outils détaillés ci-dessus amènera les communes du Golfe à prendre en compte les enjeux d'aménagement au regard de sites sensibles à la covisibilité du littoral (face-à-face côtier) et dans les vallées intérieures ». DOO

Et qu'en est-il des vues coté Atlantique ?

« *Valoriser les patrimoines propres au territoire. Valoriser les patrimoines liés à la conchyliculture et aux activités maritimes (vieux gréements), des marais, des centres historiques, des vallées (du Condat, etc.) par des aménagements qui annoncent les sites, en organisent l'accès et le stationnement sans les dénaturer et en préservant la vision d'ensemble, ainsi que par la signalétique* ». DOO

« Riche de paysages emblématiques et d'un patrimoine local de qualité, le territoire doit à la fois préserver l'identité des grands paysages (le Golfe du Morbihan et ses îles, les Landes de Lanvaux, le cœur urbain de Vannes) et s'appuyer sur la qualité du patrimoine naturel et bâti de proximité pour continuer à offrir un cadre d'exception ».

Même si le terme « Golfe » englobe la partie littorale de GMVA, il aurait été bien de différencier les paysages du Golfe et ses îles, de ceux de la façade Atlantique. Ce ne sont pas les mêmes.

« La mise en valeur de ces paysages constitue aussi une priorité, dans le respect des sites et/ou de la loi Littoral. Les différentes dimensions de découverte doivent être développées et articulées (itinéraires, loisirs nautiques et aériens, belvédères et points de vue, patrimoine d'art et d'histoire, etc.), tout comme les aménagements et équipements publics participant à cet objectif ». Et comment ?

« Entre le littoral très protégé, l'intensité du développement sur la ville de Vannes et sa première couronne et les terres des Landes de Lanvaux soumises à de fortes pressions, toutes les composantes de la trame verte et bleue nécessitent d'avoir un regard spécifique pour assurer la préservation de leur équilibre ».

Il est peu fait mention de l'importance des trames vertes et bleues et de la nécessité outre leur intégrale préservation, de veiller à ce que leur bassins versants (trames bleues) et leur proche environnement (trames vertes) soit protégées (sanctuarisées) de tout urbanisme ou aménagement de quelque nature que ce soit.

Mise en valeur des paysages dans quel objectif ?

Préserver les éléments naturels pour ce qu'ils sont, ou pour développer encore plus le tourisme ? Selon l'objectif choisi, ce ne seront pas les mêmes formes de mise en valeur si le tourisme est la priorité que si c'est pour la préservation biologique du site, avec éventuellement en ce cas, une interdiction d'accès (dunes par exemple). Le débat n'est pas clos, l'absence d'une réflexion sur la capacité d'accueil du territoire littoral de GMVA pénalise fortement une approche objective du projet du SCoT.

Malgré leur couleur environnementale, les textes ci-dessus ne résument-ils pas assez bien ce « non-dit » et l'ambiguïté du projet du SCoT, comme le chapitre suivant concernant le développement touristique préconisé par le projet du SCoT l'indique également.

On peut passer rapidement d'un territoire cohérent à un autre, incohérent, du à un « tourisme cannibale mangeur du territoire ».

Omniprésence du développement touristique en espace littoral,

Extraits du PADD et du DOO :

« Le territoire constitue une des grandes destinations touristiques bretonnes. Mais si le littoral et notamment le Golfe du Morbihan* avec son patrimoine maritime, naturel et archéologique concentre la majorité des équipements et sites touristiques. Les différentes dimensions touristiques du territoire (tourisme balnéaire et nautique, tourisme d'affaires, tourisme de nature, etc.) mais aussi les équipements et solutions d'hébergement doivent donc être développées et consolidées sur le long terme pour constituer l'offre « 4 saisons » d'une des grandes destinations touristiques bretonnes. Il s'agira notamment de répondre aux demandes actuelles et aux besoins identifiés sur le territoire (équipements indoor notamment) ».

* Et celui de la partie atlantique également.

« Le sud du territoire verra sa vocation littorale renforcée autour de l'ensemble de ses usages, dans le respect de milieux naturels et de paysages maritimes prisés et protégés. Le Golfe et ses îles est une locomotive touristique essentielle à l'économie du territoire. Il est néanmoins important de veiller au bon fonctionnement de cette partie du territoire à l'année, en permettant : le renouvellement des générations et le logement des actifs, un tissu

économique approprié, une bonne gestion des ressources et en veillant à développer une accessibilité adaptée à un fonctionnement saisonnier et multipolaire.

Entre la « vocation littorale touristique (locomotive) » et le « renouvellement des générations » et avoir un « tissu économique approprié »..., on a là toute l'ambiguïté du projet du SCoT résumé en un chapitre. La « vocation » étant antinomique du « renouvellement », comme le passé et l'existant l'ont démontré

Ceci étant confirmé par les phrases, (ci-dessous) du DOO.

« La **partie littorale** du territoire, hors Vannes et sa première couronne, **est caractérisée par des bourgs et villages résidentiels et touristiques. La pression de l'urbanisation est forte et prend différentes formes pour développer des loisirs, des résidences** ou encore des équipements ou secteurs commerciaux ou d'activités. Les milieux naturels et les paysages maritimes sont prisés et protégés mais subissent l'attractivité anthropique. Tout en permettant le renouvellement des générations, une bonne gestion des ressources et de l'accessibilité pour tous de cet espace, est un véritable défi à relever pour l'ensemble des communes ».

« Les sites concernés, par des centralités de proximité ayant un fort apport touristique sont : Arzon Bourg, Arzon Port-Navalo, Baden, Le Bono, Le Hézo, l'Île aux Moines, l'Île d'Arz, Larmor-Baden, Saint-Armel, Saint-Gildas-de-Rhuys, Sarzeau Penvins, Sarzeau Suscinio, Le-Tour-du-Parc ».

Ces sites formant la totalité des « villes, bourgs, hameaux » du secteur « Golfe et les îles » et de la presqu'île de Rhuys....Que reste-t-il pour d'autres formes de développement économiques non-touristiques ?

« Qu'elles soient existantes, émergentes ou à développer, **des centralités touristiques structurantes sont à affirmer pour constituer des points d'accroches permettant de mieux diffuser des pratiques diversifiées à l'échelle de l'ensemble du territoire.** Ces centralités, qu'elles soient urbaines, paysagères, ludiques ou patrimoniales, sont à relier entre elles par les sentiers de randonnées, les circuits vélos, les liaisons maritimes et les transports en commun. **Elles sont le réceptacle privilégié des activités touristiques nouvelles à développer, des événements à créer, des hébergements à accueillir** ».

Le développement économique du littoral, clairement affichée dans ces textes, est totalement et quasi exclusivement touristique. Il est curieux de n'y voir, dans une prospective à moyen ou long terme, aucune allusion aux impacts du changement climatique sur le « trait de côte », et ce que cela va engendrer comme modifications profondes tant au niveau physique qu'humain. Rien non plus sur les incidences de ce développement touristique accéléré sur les eaux (ressources en eau douce, traitement, pollutions marines), sur le trait de côte (surfréquentation...), que ce soit au niveau de la dégradation de celui-ci, des pollutions diverses associées...

Quels impacts auront ces choix sur les autres activités économiques locales, quels impacts sur la sociologie, sur la démographie...tant ces choix politico-économiques ne font que perpétuer ce qui existait avant, ce qui existe actuellement...le tout ayant amené aux situations actuelles.

Organiser le changement de mode de déplacement en espace littoral,

Le territoire dispose aujourd'hui d'une gamme de services de mobilité qui méritent d'être appuyés et pas seulement à l'échelle du cœur d'agglomération. Il s'agit d'offrir une alternative crédible à la pratique individuelle de la voiture, notamment dans un souci de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'optimisation des consommations énergétiques. L'organisation territoriale retenue doit faciliter les services de mobilité en concentrant ou rabattant les flux en des points stratégiques.

Qu'est-il prévu en espace littoral, loin de la ville centre (Vannes) pour répondre à cette problématique. En espace littoral, on a une population plus âgée, dispersée, demandeuse de services urbains et/ou publics, à des horaires individuels. La voiture étant un objet du quotidien on ne pourra échapper à son utilisation, quelles propositions le SCoT fait-il à ce sujet ?

La saisonnalité de l'activité touristique fait qu'en une période assez courte, ce sont des milliers de voitures qui roulent sur les routes du littoral Atlantique de GMVa et des centaines de vélos. Si pour ces derniers il n'est nulles conséquences environnementales, qu'en est-il pour les véhicules à moteur ? Comment limiter leurs circulations, leur agglutinement sur des parkings, parfois « les pieds dans l'eau ». Quel impact carbone ? Quelle empreinte écologique représentent-ils ? Est-ce compatible avec les prescriptions faites par le projet du SCoT de réduire la circulation automobile et pour réduire la hausse des températures ?

On attend des réponses du projet du SCoT.

Afin de répondre aux contraintes topographiques et insulaires des déplacements autour du Golfe, **la dimension maritime de la mobilité doit être renforcée.**

Comment ?

« Afin de **réguler les fréquentations, éviter les conflits d'usagers** (camping-car, vélo, voiture, piéton, etc.). L'aménagement de ces espaces devra faire l'objet d'une bonne insertion environnementale tant du point de vue de la gestion des eaux pluviales, que du paysage, et de la gestion des pressions compatibles avec la sensibilité écologique des sites et de leurs abords. Le développement d'axes doux « innovants » (personnes âgées, à mobilité réduite, etc.) sera recherché, et **l'installation de services touristiques** (information, vente directe, etc.) favorisée à proximité des voies douces, sous réserve de la loi Littoral et en conformité avec la charte du PNR. Enfin, les collectivités s'attacheront à **développer les supports d'interprétation du patrimoine** sur les itinéraires stratégiques (GR 34, chemins ruraux et littoraux, abords des zones de production conchylicole) en cohérence avec l'Inter-SCOT et avec la Servitude de Passage des Piétons le long du Littoral (SPPL).

L'utilisation systématique des chemins ruraux existants devrait être préconisée en presqu'île de Rhuy pour les usages « doux ». L'actuel Plan Vélo, qui s'appuie essentiellement sur le « **Partageons la route** », est inopérant, dangereux, mal adapté, source de conflit. Son utilité doit d'abord être à usage de la population permanente et non comme le DOO l'indique, à vocation principalement « estivale ».

Les préconisations concernant... « **Développer un service de parkings-relais et de navettes pour les communes littorales.** Envisager à grande échelle une expérimentation de transports collectifs adaptés à la situation de la presqu'île de Rhuy avec des stationnements en amont des ralentissements et des navettes associées, par exemple ». DOO, ... sont positives mais seront-elles impératives au niveau des PLU ?

L'eau

« Lors de la conception de projets urbains, **les communes auront pour objectif de réduire les besoins d'imperméabiliser les sols** et de maîtriser le débit et l'écoulement des eaux pluviales en traduisant les principes suivants.

Promouvoir une gestion des eaux pluviales par des techniques alternatives, notamment l'installation d'ouvrages ou aménagements en faveur de la récupération des eaux de pluie ;

Agir sur la qualité des rejets d'eaux pluviales dans les milieux ». DOO

Les parkings littoraux et voies d'accès proches du rivage sont sources d'importantes pollutions marines par l'écoulement des eaux de pluie les « lessivant » transportant d'importantes charges de polluants résultants des véhicules. En époque touristique, l'accès au littoral doit être réduit et repensé avec en exemple la suppression des parkings sur les dunes, (Penvins, Roaliguen, Susicinio...), la limitation de stationnement en abords immédiat de celles-ci et la création d'aires de stationnement en repli...

Urbanisation en espace Littoral résultant de l'application des lois ELAN et ALUR.

Dans les espaces proches du littoral aucune construction nouvelle n'est autorisée.

La définition de « secteurs déjà urbanisés », (SDU), hors des agglomérations et des villages permet de différencier des secteurs peu denses avec cependant un équipement public suffisant, constructibles seulement à l'intérieur, et des secteurs d'urbanisation diffuse totalement inconstructibles.

Dans les documents du SCoT ces distinctions étant assez peu claires, ce sera aux PLU rénovés et en préparation de faire cette difficile distinction, ce qu'on peut regretter, par crainte d'un manque de cohérence entre les communes

Conclusion

Ce projet du SCoT, pour sa partie littorale, répond-il aux problématiques posées dans le diagnostic :

Répond-il à celle du vieillissement accéléré de la population littorale ?	Non
Amène-t-il à une croissance toujours plus importante de l'activité touristique ?	Oui
Renforce-t-il l'attractivité touristique sur l'immédiat littoral ?	Oui
Ralentit-il la hausse des prix du foncier ?	Non

Accorde-t-il une protection renforcée du littoral et des espaces humides ?	Moyennement, par intérêt.
Amène-t-il vers une transition des déplacements vers des modalités « douces » ?	Pas vraiment, au contraire.
Institue-t-il une mise en place d'une politique cohérente au niveau du « trait de côte » face au changement climatique ?	Moyen, pas assez.
Institue-t-il une économie productive et moins résidentielle ?	Non
Fait-il apparaître des contradictions entre diverses préconisations ?	Oui
Réduit-il les fractures territoriales ?	Non.

Ex : Le projet du SCoT prévoit de renforcer l'attrait touristique littoral pour accueillir plus de touristes, mais indique vouloir préserver au mieux les espaces naturels que le projet reconnaît comme étant soumis à forte pression urbaine. Tout laisse voir qu'aucune alternative au développement touristique massif n'est développée.

La capacité d'accueil sur le littoral n'est définie, pas plus en période estivale que de façon permanente, et le projet du SCoT laisse les PLH communaux gérer ce sujet...comme celui de l'urbanisation des zones proches du rivage ...

Tout laisse donc à penser que les problématiques énoncées dans le Diagnostic vont se renforcer sur le littoral, vieillissement de la population, économie saisonnière et résidentielle, perte d'attractivité du territoire pour les « jeunes » et qu'on va rester dans un territoire de conflits, absence de propositions fortes face au changement climatique.

*** Note concernant l'une des méthodes de protection du littoral :**

« Afin d'améliorer cette situation, les lois MAPTAM (2014) et de la loi NOTRe (2015) ont organisé le transfert de la compétence de gestion des ouvrages de protection aux intercommunalités (métropoles, communautés urbaines, communautés d'agglomération, communautés de communes) en créant la nouvelle compétence de Gestion de Milieux Aquatiques et de Prévention des Inondations (GEMAPI. A compter du 1er janvier 2018, ces intercommunalités deviennent notamment responsables de la protection contre les inondations et contre la mer, ce qui comprend l'entretien et la réhabilitation des digues. D'après le ministère de l'environnement, « toutes les digues existantes [...] seront reprises en gestion, quel qu'en ait été le maître d'ouvrage à l'origine, par les autorités locales compétentes en matière de prévention des inondations, mettant ainsi fin aux nombreuses situations de déshérence d'ouvrages qui ont été rencontrées sur le territoire et ont, bien évidemment, nuit à l'efficacité des protections mises en place ». Cette nouvelle compétence serait censée faciliter la gestion des ouvrages de protection puisque les intercommunalités en deviendraient les seules gestionnaires ».

La fabrique Ecologique (juillet 2019).

Pour permettre cela, il est possible de lever une nouvelle taxe Gemapi, d'un montant maximal de 40€/habitant, et qui financerait les actions inscrites dans le cadre de la nouvelle compétence.

16 septembre 2019.

En bleu, notre texte

En noir (à l'exception des titres) et en rouge, ce sont des extraits des documents du SCoT

Association « OBSERVATOIRE DE RHUYS »
 Guy Toureaux
 82 route de La Grée Penvins
 56370 Sarzeau

Contributeur :

Nom : toureaux

Prenom : guy

Mail: guy.toureaux@wanadoo.fr

Adresse: 82 route de la grée penvins

Code Postal: 56370

Ville: sarzeau

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 16 septembre 2019 à 09:16:58

Contribution brute:

contribution concernant les aspects "mer et littoral" de GMVA

Fichier :

https://www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh/sites/dev/files/e_registre/export/Observation%20n%C2%B074/SCoT%20mer%20et%20littoral_0.docx

SCoT GMVa

Etude concernant le secteur « Mer et Littoral »

« Les activités agricoles et de la mer jouent quant à elles, un rôle économique, de structuration du territoire mais aussi contribuent à l'identité locale et à l'entretien des paysages ». PADD

Malgré l'affirmation, ci-dessus, du PADD, le projet de SCoT de GMVa aborde de façon très disparate les problématiques de son littoral Atlantique qui forme l'interface majeure « terre-mer » de GMVa.

Si le « Golfe » est couvert par un SMVM, il n'y a rien pour la partie « Atlantique » de GMVa qui est constituée de la façade maritime et de l'espace rétro-littoral des communes d'Arzon, de St Gildas de Rhuys, de Sarzeau, du Tour du Parc et de Surzur ; pour cette dernière, par le biais de la rivière de Pénerf.

On ne peut accepter le fait que, même si le SMVM n'autorise pas l'existence d'un volet maritime du SCoT pour les communes de la partie Atlantique le possédant, il n'y ait ni réflexion globale, ni cohérence d'action pour la façade sud de GMVa.

N'est-ce pas là, le secteur le plus fragile du territoire, marqué entre autres éléments par, une sur-fréquentation touristique, une pression foncière importante, des déplacements difficiles en saison estivale avec une multiplicité désordonnée des moyens de transport sur des voies uniques (la route), des stationnements littoraux (sur dune) destructeurs du trait de côte et le lieu des plus forts impacts du changement climatique dont l'érosion littoral n'en est qu'un des aspects.

L'objectif de cette contribution est de bien faire accepter l'idée qu'un territoire, ayant une aussi importante façade maritime, doit avoir un « volet maritime », et que de ne pas l'avoir initié, est une erreur, d'autant plus que contrairement aux projets des SCoT précédents, l'actuel devra intégrer le fait que l'avenir du territoire Atlantique de GMVa se situe de plus en plus entre deux éléments contradictoires : celui d'une hausse croissante du niveau de la mer qui se heurtera à une urbanisation accélérée du littoral lié à un tourisme balnéaire en plein développement.

Des fragilités relevées...

Absence claire de la définition de la « capacité d'accueil » de l'espace littoral de GMVa

Les documents n'abordent pas le sujet, sauf à donner le chiffre global de 200 000 habitants à l'horizon 2035 pour l'ensemble de GMVa, et celui de la répartition pour chacun des 3 secteurs (Lanvaux, Centre Agglo et Golfe) du nombre de constructions à y faire, sans aucun justificatif à cette répartition.

Qu'est-il écrit dans le PADD et le DOO)

« Naturellement attractif, le territoire doit se préparer à loger 200 000 habitants d'ici 2035 en maîtrisant son attractivité par des objectifs adaptés. Il s'agit de conforter le territoire dans sa fonction de lieu de vie à l'année, notamment dans les communes littorales et insulaires ».

« Prévoir la production de 1 700 nouveaux logements en moyenne chaque année afin de répondre aux besoins du territoire et d'accueil de population nouvelle » avec pour « Objectif moyen annuel, par secteur, de production de logements et population » :

<i>Landes de Lanvaux</i>	<i>350 logements</i>	<i>+ 500 habitants</i>
<i>Cœur d'agglomération</i>	<i>900 logements</i>	<i>+ 850 habitants</i>
<i>Golfe et ses îles</i>	<i>450 logements</i>	<i>+ 350 habitants »</i>

« L'objectif de production prévisionnelle de logements est formulé en fonction des prévisions démographiques établies, à l'échéance de 2035. Ces prévisions ne font pas obstacle à ce qu'une commune, dans le respect des grands équilibres retenus par le SCoT, puisse adopter un parti d'aménagement justifiant d'adapter cet objectif à l'échelle de la commune pour tenir compte des circonstances locales particulières (par exemple : densification rendue impossible ou non souhaitée pour des raisons de risques, de servitudes, d'enjeux paysagers ou patrimoniaux ou simplement par la présence d'une capacité analysée inférieure, etc »...

Quatre questions se posent à la lecture de ces documents :

- Quelle est l'origine de ces « prévisions démographiques » ?

Sont-elles issues d'une étude globale de la progression générale de la population bretonne sur le littoral estimée et fournie par l'INSEE, ou est-ce une capacité d'accueil définie et voulue par GMVA ?

La première réponse semble être la bonne, ce qui ne laisserait pas d'inquiéter sur la maîtrise qu'à GMVA de son avenir.

- Quelle est l'origine entre les 3 secteurs, des chiffres de la répartition de logements à y faire ?

Pour le littoral « Golfe et les îles », il s'agit de 450 par an.

Ces prévisions concernant le secteur « Golfe et ses îles » sont-elles cohérentes avec la réalité démographique, issue du dernier recensement INSEE qui donne les chiffres suivants :

Evolution de la population entre 2011 et 2016 dans quelques communes du secteur « Golfe et les îles ».

« St Gildas (-0.4%), Arzon (-0.2%), îles d'Arz (- 1.4%), îles aux Moines (-0.7%).

Ces communes selon l'INSEE sont donc en baisse démographique, tandis que Sarzeau (+0.4%) est en quasi-stagnation comme Baden (+ 0.8%) ou Plougoumelen (+ 0.5%) à l'inverse du Tour du Parc (+ 1,6%), de Larmor Baden (+1.2%), de Surzur (+ 2.5%) et du Hezo (+ 1.5%) » qui sont en forte progression.

Analyse plus précise concernant Sarzeau.

« Le recensement de l'INSEE concernant Sarzeau pour la période de cinq ans, allant du premier janvier 2011 à celui de 2016, indique une très faible progression de sa population « municipale ». Avec une augmentation nette de **154 habitants en 5 ans, (30 par an)**, soit une croissance estimée de + 0,4%, ce qui fait que Sarzeau est en quasi-stagnation comme la plupart des communes du littoral du Golfe du Morbihan. (Voir chiffres précédents).

Le nombre des naissances annuelles pour Sarzeau est passé de 43 en 2011 à 28 en 2018. Quant à celui des décès pour la même période, le chiffre oscille de 123 pour le début de la période à près de 160 en 2015 et 129 en 2018. Ce qui donne pour la commune et pour la période 2011/2018, un total de 277 naissances en cinq ans et un autre de 1024 pour les décès, soit un solde négatif de près de 747 personnes. La progression observée de 154 habitants entre 2011 et 2016 n'étant due qu'à l'arrivée de nouvelles familles, immigration de retraités en très grande majorité.

On pourra avoir confirmation de cette évolution par l'étude d'un autre élément concernant Sarzeau, à savoir l'évolution du nombre annuel d'élèves dans les écoles de la commune. Le total des élèves scolarisés dans les écoles de Sarzeau (hors collèges) baisse régulièrement ; de 631 inscrits à la rentrée 2010, le chiffre est passé à 533 pour celle de 2014 et à 492 en septembre 2017 ».

Elément que le projet du SCoT, dans l'extrait ci-dessous, reconnaît pleinement.

« L'évolution des prix du foncier, notamment sur un littoral où le mouvement de résidentialisation secondaire reste très dynamique, a orienté les primo-accédant vers des communes plus rurales, mais plus éloignées de la pression littorale. Cette tendance a déjà eu des impacts sur le fonctionnement local : fermetures de classe voire d'écoles (Penvins, Arzon, Brillac)... au sud du territoire ». PADD

Le cas de l'évolution démographique de Sarzeau est significatif des ambiguïtés des projections de constructions prévues annuellement par le projet du SCoT. Car si c'est à Sarzeau qu'est prévu le plus de logements (**145**), c'est aussi cette commune qui connaît l'une des plus faibles croissances démographiques de GMVA.

- Quelle différenciation, pour ces calculs, est-il fait entre la population permanente (chiffres INSEE), la « DGF », et la « saisonnière estivale » ; et sur laquelle s'est basée GMVA pour ses études littorales ?

Ex : Population permanente des communes de la presqu'île de Rhuys (population municipale 2016):

Arzon : 2085 habitants, Sarzeau 7842, St Gildas de Rhuys 1634, St Armel 893, Tour du Parc 1241...

Population en période estivale : plusieurs dizaines de milliers, comprenant les « résidents secondaires », sans compter les « touristes journaliers » ou des « courts séjours »...

Il est clair que les infrastructures, et logements, pour les presque, ou les un peu plus, 100 000 habitants de la presqu'île de Rhuys en saison estivale, ne seront pas de même nature que celles nécessaires aux 14 000 habitants permanents qui y résident.

On est bien dans des approximations quant aux projets de constructions de ces 450 logements par an pour l'espace « Golfe et ses îles », sans préciser « secondaires » ou « principaux », mais de toute évidence suite à l'analyse démographique de ces communes, c'est le « secondaire » qui est privilégié.

Situation confortée par cette phrase du DOO :

« La part des résidences secondaires sur le littoral est très élevée ce qui participe fortement à la saisonnalité. Le territoire doit également être en mesure d'assurer une offre locative « touristique » à hauteur de son attractivité ».

En conséquence, à qui est destiné ce projet du SCOT pour sa partie littorale (Golfe et les îles) ?

- *La question de la pertinence de la présence de certaines communes composant l'espace « Golfe et ses îles » peut se poser, comme pour les critères ayant définis les affectations ?*

Ex : La commune de Surzur est incluse dans le secteur « Golfe et les îles » ; or vu ses caractéristiques, est-elle plus proche de celles de l'« agglomération » de Vannes, ou de celles de St Gildas ou de l'île aux Moines ? Idem pour Le Hézo ?

Conclusion :

La capacité d'accueil du littoral de GMVa n'est pas définie et les critères définissant la répartition des logements à y construire par commune n'apparaissent pas.

On ne voit pas d'études définissant ce que le territoire littoral peut accueillir en population (permanente, saisonnière ??) par rapport à ce qu'il peut « physiquement et humainement » accepter tel :

Les impacts sur les espaces naturels littoraux, les problématiques de l'accessibilité au littoral (déplacements etc..) ou les capacités de traitement de déchets qui sont à peine abordés.

Les impacts sur la consommation et le transport d'eau ou de l'énergie électrique (réchauffement climatique = nombre de climatiseurs et de piscines en hausse)...

Les impacts dus au changement climatique, qui se traduiront vraisemblablement pour notre territoire, outre une hausse certaine du niveau de la mer, par une forte croissance démographique issue de l'arrivée de « réfugiés climatiques » provenant de régions méridionales ou autres, marquées par la multiplicité des « canicules », phénomène déjà observé partiellement pendant l'été 2019. Le projet du SCoT n'aborde pas le sujet.

Sont totalement occultés le bilan carbone du territoire et les impacts écologiques d'une sur-fréquentation humaine saisonnière.

Sont oubliés aussi pour le territoire littoral les incidences sociales et démographiques d'un développement touristique renforcé tel que le prévoit le projet du SCoT, dans la suite de qui existe actuellement. Réaliser toutes ces études serait souhaitable afin de définir sur l'espace littoral des perspectives cohérentes.

Et à la question, « quel territoire littoral veut-on avoir en 2035 ? », pas de réponse... puisque la question n'a pas été formulée !!!

Cartographie littorale

Il manque une cartographie du littoral Atlantique de GMVa reprenant tous les éléments suivants le constituant :

Les espaces dunaires et dunes fragilisées, le littoral rocheux et de micro falaises, les plages fragilisées ou qui disparaissent lors des coefficients de marées moyens à forts, par cause de la hausse du niveau de la mer.

Les principales zones d'échouage des algues.

Les zones d'espaces protégés tel (Natura 2000 etc...), les liaisons entre « trame bleue et verte » et le trait de côte.

Les périmètres des entrées des ports (Crouesty et St Jacques) et des zones de mouillage.

Les buses d'évacuation d'eau de pluie, les zones de mouillage et zones de pêche à pieds et ostréicoles ainsi que les voies d'accès et les espaces situés en rétro-littoral permettant de rejoindre les divers sites du trait de côte, parkings proches du rivage sur les espaces fragiles (dunes ...).

Les espaces littoraux travaillés (école de voile, de kite, etc...chantiers, cales), ainsi que les zones de « conflit » liés à la multiplicité des usages sur ces espaces restreints ; telles les plages fréquentées par les plagistes sur lesquelles se retrouvent aussi des activités sportives diverses, (marche aquatique, kite, pratique individuelle des voiliers...

Les espaces pouvant accueillir des sites d'énergies nouvelles.

Les espaces urbanisés soumis aux aléas maritimes (submersion marine), zones noires et rouges du PPRL.

Les sites historiques ou culturels...

Les digues et diverses constructions de protection contre la mer, avec un descriptif de leur état. L'entretien de ces ouvrages relève désormais des « Communautés d'Agglomération », voir en annexe : « *Note concernant l'une des méthodes de protection du littoral* ».

Il y a une certaine incohérence dans le projet du SCoT à ne pas posséder cette cartographie alors qu'abonde dans le PADD et le DOO l'existence de plusieurs chapitres traitant des problématiques de la mer ; « développement des filières nautiques, garantie de la pérennité des espaces portuaires et de celle des activités conchyliques et des cultures marines afin d'éviter les conflits d'usage...ainsi que l'existence ou non, de systèmes producteurs d'énergie électrique (éolienne, turbine hydraulique)...etc... ».

Les textes ci-dessous, extraits des documents (PADD et DOO) se suffisent à eux-mêmes pour attester l'importance du sujet.

Qu'est-il écrit dans le PAA et dans le DOO ?

« La *filière nautique* constitue une spécificité du territoire, pourvoyeuse d'emplois et de rayonnement économique. *Son développement constitue en conséquence un vecteur de dynamisme économique* au sein de l'économie productive qu'il convient de conforter.

Dans le cadre de leur document d'urbanisme et de leurs projets d'aménagement, les *communes préserveront* et/ou amélioreront :

- L'accessibilité des *points d'accès à la mer* pour les activités de la filière nautisme (*cales* de mise à l'eau utilisées par les entreprises), à travers un réseau viaire adapté (gabarit, stationnement, espaces de manœuvre). Les collectivités préserveront également la vocation des *sites qui accueillent des activités maritimes* afin de conserver des emprises foncières que des accès à l'eau valorisent.

- Les *accès à la mer* et les *équipements terrestres* devront être maintenus. Les travaux d'amélioration et de modernisation *des zones portuaires* *devront prendre* en compte le traitement des eaux de cale à bateau, de carénage et les eaux grises et noires ».

Garantir la pérennité des espaces portuaires :

« Les *activités portuaires liées à la pêche, à l'aquaculture, au commerce, au tourisme et à la plaisance* nécessitent des infrastructures modernes et adaptées. Dans le cadre de leur document d'urbanisme et de leurs projets d'aménagement, les communes rechercheront :

- *L'optimisation des flux en évitant les conflits d'usage* (pêche, plaisance, passagers, etc...).

- L'amélioration de la qualité architecturale ».

Pour les activités conchylicoles et pêches, et afin notamment d'éviter les conflits d'usage :

-« *Maintenir et encadrer les accès aux ports et aux cales* afin de permettre aux professionnels l'exercice de leur métier.

Assurer la prise en compte des risques d'inondation et de submersion *et œuvrer pour la réduction des vulnérabilités* ». Et Comment ?

« *Préserver les conditions d'exercice pour les activités liées aux cultures marines*

Acteurs clés du territoire et de l'identité du *Golfe du Morbihan*, les cultures marines sont sujets à l'impact du développement urbain et des changements climatiques. Afin d'assurer leur pérennité, des engagements pour les accompagner sont nécessaires »:

Rivière de Pénerf ????Tour du Parc ???? Sont-ils oubliés ?

« Veiller, avec un zonage spécifique dans les documents d'urbanisme, à préserver sur le long terme la vocation conchylicole des sites d'exploitation en mer (incluant la rivière Pénerf) et à terre, même en cas de déprise, afin de maintenir le potentiel de production. Afin de préserver leur vocation, les bâtiments d'activités aquacoles ne peuvent changer de destination ».

Pour ce dernier point, ne faut-il pas prévoir des zones de repli pour les bassins, (risque de submersion), pour les chantiers, et de ce fait reculer les zones d'habitat vers l'intérieur ? DOO

Les impacts du « maritime » sur le « terrestre » ne sont pas suffisamment évoqués, telle la gestion à terre de certains sédiments de dragage des ports de plaisance ou celle de l'évacuation de centaines de tonnes d'algue (vertes, en grand volume).

L'évolution démographique du secteur « Golfe et ses îles »

C'est à un vieillissement accéléré de la population, à une progressivité en nombre de la population dite « secondaire », à une quasi-stagnation si ce n'est à une régression de la population permanente et jeune, que l'on assiste.

Le projet du SCoT entérine cette situation, comme on peut le lire :

« Le territoire est caractérisé par une population âgée dans sa frange littorale et sera concerné par un vieillessement global sur l'ensemble du territoire d'ici à 2035. L'offre en équipements et services adaptée doit évoluer en conséquence ».

Est-ce là, la reconnaissance de l'inéluctabilité de la mutation du territoire (surtout littoral) vers ce phénomène ? Tout y concourt, et on ne trouve dans le projet du SCoT nul élément qui tendrait à freiner ou à inverser ce schéma et nulle part n'est posée la question du « pourquoi » de cette situation.

A savoir que c'est l'aboutissement de quelques dizaines d'années d'une évolution économique résidentielle qui a eu pour effet majeur, la hausse des prix du foncier, l'impossibilité pour les jeunes de pouvoir s'installer... toutes choses que le projet de SCoT reconnaît et qu'il accepte comme devoir se poursuivre et s'accroître.

Les dernières études (issues des données départementales et communales de l'impôt sur le revenu payé en 2018) montrent clairement qu'il existe une fracture territoriale, sociale et sociétale très marquée entre les espaces littoraux de la Bretagne et les autres dits de « l'intérieur ».

« **L'évolution des prix du foncier**, notamment sur un littoral où le mouvement de résidentialisation secondaire reste très dynamique, a orienté les primo-accédants vers des communes plus rurales, mais plus éloignées de la pression littorale. Cette tendance a déjà eu des impacts sur le fonctionnement local : **fermetures de classe voire d'écoles au sud du territoire** ». PADD

Constat réel, mais pas de réponse « impérative » ou « prescriptive forte » dans le SCoT sur « comment y remédier ». Le projet s'accommode de la situation, et le limite à la marge.

« L'attractivité démographique ne doit pas creuser les disparités socio-spatiales qui fragilisent le développement du territoire sur le long terme. Il s'agit bien au contraire d'assurer le renouvellement des générations et de maintenir une diversité sociale, et notamment la présence de classes moyennes ». PADD

« Il s'agit de créer des conditions de logements attractives pour les familles, mais aussi pour certains actifs à revenus modestes pour lesquels le marché privé peut être excluant (jeunes ménages, ouvriers employés, professions intermédiaires, etc.).

Le territoire connaît de fortes spécialisations du parc immobilier entre les grands secteurs géographiques : résidences secondaires et coût élevé sur le littoral ». PADD

En espace « Golfe et îles », la principale croissance démographique est celle des populations « secondaires » et /ou âgées.

La mixité sociale se raréfie et l'intergénérationnelle disparaît par le très faible nombre de naissances par an. (Voir l'étude de Sarzeau).

Et comme l'indique le texte ci-dessus, le coût élevé du foncier espace littoral interdit de fait aux jeunes ménages ou aux jeunes, tout simplement, d'acquiescer un bien, terrain ou maison ; puisque les prix se situent en moyenne pour une maison ou un appartement entre 3000 et 4500 € le m². Et la raréfaction des espaces urbanisables en espace littoral ne pourra que faire croître ces chiffres.

Les recommandations du DOO ne sont que de « simples pansements sur des jambes de bois » puisque ce projet du SCoT, dans sa philosophie générale, ne modifie en rien ce qui a amené à la situation dénoncée.

Quelle adaptation au changement climatique ?

Mutation des eaux marines, submersion marine et érosion du trait de côte.

C'est le sujet le plus important que GMVA devrait traiter, et qui demandera des prises de décisions très fortes. La hausse du niveau de la mer (60 cm estimés à la fin du 21^{ème} siècle) devrait selon les dernières observations être bien supérieure à ce chiffre. Et même si des variations locales apparaîtront, diminuant ou amplifiant le phénomène, c'est bien vers le chiffre d'un mètre au minimum qu'on s'achemine, quelques travaux mentionnent même une hausse possible supérieure à ce 1 mètre.

La partie littorale de GMVa, avec ses infrastructures, est donc un territoire à risque par cause de submersion marine et, pour ses marais littoraux par des risques d'inondation ce qui ne sera pas incompatible avec un assèchement ou non des zones marécageuses et des espaces humides.

Un aspect oublié est celui de l'évolution de la nature des eaux de l'océan, tel son acidification ...sa mutation chimique....ou autres éléments ; ne faut-il pas y voir là en conséquence, ce qui a marqué la saison estivale 2019, l'afflux et l'échouage de plus de 11000 tonnes d'algues sur le littoral.

Les coûts sociaux et économiques des conséquences de ces phénomènes, à plus ou moins longue échéance, ne sont ni calculés, ni même abordés dans le projet du SCoT.

Le changement climatique passera aussi par d'autres éléments qui toucheront le littoral, tel la hausse des températures qui amèneront des risques accrus de pollutions marines (biologiques, chimiques), ainsi qu'une vraisemblable hausse importante de la pression démographique vers un littoral moins chaud qu'ailleurs.

Le projet du SCoT est muet sur ces sujets.

Malgré des phrases de principe (voir textes ci-dessous), on observe que bon nombre des principales dispositions et actions recommandées par le projet du SCoT sont assez neutres vis à vis des problématiques climatiques, et que soit par volonté politique ou pour laisser cela aux générations futures, la priorité du projet actuel est de poursuivre les axes de développement du passé en ne mentionnant qu'à la marge ces problématiques.

Qu'en disent les textes, PADD et DOO ?

« Le territoire entend accélérer la stratégie d'adaptation du territoire au changement climatique et aux défis environnementaux en général, en en faisant une opportunité pour penser l'aménagement du territoire proprement dit, mais aussi pour la stratégie économique (développement de nouvelles filières, diversification des activités primaires...), la stratégie résidentielle (nouveau tropisme littoral breton, voire l'accueil de migrants climatiques), la stratégie de mobilité, l'affirmation du rôle stratégique de l'agriculture, etc. Outre l'adaptation, le projet vise, à son échelle, à atténuer le changement climatique avec une organisation et un développement qui limite les déplacements, réduit les incidences foncières et favorise le développement de la biodiversité ».

Et en faisant quoi et comment ? Projet prétentieux ou ambitieux ? [Exemples concrets sur le littoral ?](#)

« L'adaptation au changement climatique doit également anticiper le recul du trait de côte et ses incidences sur les sentiers de randonnée et notamment le GR34 ». PADD

S'il n'y avait que les sentiers de randonnées !!... Réponse pauvre, incomplète par rapport à tout ce que la hausse du niveau de la mer va engendrer sur le trait de côte. Disparition de plages et submersion des marais littoraux, utilisation des dunes littorales comme espaces de repli (c'est déjà le cas), submersion de parcs ostréicoles, nécessité de prévoir en espace rétro-littoral des espaces pour les chantiers ostréicoles, d'où par répercussion, nécessaire retrait des zones à urbaniser à faire (mais surtout à ne pas faire !!) soit sur des zones agricoles ou naturelles, risques de voir des canalisations de déversoir d'eau de pluie ne plus faire leur office etc... Et le coût de ces mutations n'est pas abordé, « qui financera ? ».

« Outre les mesures visant à réduire l'érosion côtière, les documents d'urbanisme locaux anticipent, le cas échéant, le repli :

- des sentiers côtiers à la fois pour sécuriser les parcours et maintenir des accès ;

On reste encore dans l'aspect touristique ! Est-ce le plu urgent ?

- des logements, activités et équipements sur les secteurs les plus sensibles ;

Où ?

- des secteurs de camping (voir objectif 9.5 relatif à la diversification des hébergements).

En matière de fréquentation littorale les communes engagent également une réflexion sur les replis des secteurs de stationnement des véhicules en amont des accès. Ces replis pourront s'accompagner du développement de navettes durant les périodes estivales pour en faciliter l'accès ». DOO

Il serait grand temps de le faire, n'a-t-on pas actuellement des parkings sur des dunes à Sarzeau !!

(Penvins, Susicinio, le Rohaliquen...).

« Dans les zones inondables ou submersibles identifiées, le cas échéant, par ces informations (aléas), des mesures proportionnées au risque seront prises. Elles pourront consister à interdire l'urbanisation ou à la soumettre à des conditions spéciales ».

Pourquoi ce conditionnel ?

Les zones urbanisées à risque:

Seraient donc fragilisés en presqu'île par la hausse du niveau de la mer, selon les documents officiels, tels le PPRL ou le rapport Plolémée, les secteurs suivants ; Rouvran, les marais de Bourgogne et de Caden au Tour Du Parc, le secteur situé entre la pointe du Becudo et Banastère, tout le littoral de Banastère à Beg Lann avec des points très fragiles à Penvins Landrezac Susicinio et Beg Lann, St Jacques et le secteur de Kercambre à la Pierre Jaune (qui est un menhir), Kerpont et Le Fogo, le fond de l'anse situé au nord du camping du Tindio, et coté Golfe, le fond

de l'anse de Kerners, les secteurs ouest et sud de la pointe du Béché, de larges secteurs de l'anse du Poul entre pointe de Beninze et le Logeo, le fond de l'anse du Lindin, Prat Bihan; le fond de l'anse de Benance, Pont Fevis, le Pusmen.

Et avec ceci des campings, des maisons, le rapport « Ptolémée » indique que près de 30 maisons, dans un premier temps, subiraient assez rapidement les effets de la hausse, ceci sans présumer de l'avenir. Le dossier technique du PPRL donne le chiffre de 376 habitations situées en zone potentiellement à risque, ainsi que des routes car la position de ces sites est inférieure à la cote IGN « +5 m » sans compter les espaces humides dont les marais littoraux soumis à d'autres types d'inondations par rétention d'eau de pluie, faute d'évacuation vers la mer.

Espaces de repli :

« Les *terres agricoles et naturelles ne sont pas extensibles et leur préservation est donc une priorité, tout comme la bonne maîtrise de leur sous-sol, pour un territoire dont l'identité s'appuie grandement sur la qualité de son cadre de vie* ». DOO

Vu la hausse prévue du niveau de la mer et les zones urbaines que le PPRL a mis en noir ou en rouge, vers où se situeront les zones de repli retro-littorales, si on applique strictement la recommandation ci-dessus ? Rien sur ce sujet dans le projet du SCoT.

Conclusion :

Face au changement climatique dont la hausse du niveau de la mer ne sera qu'un des aspects touchant le littoral de GMVa, le projet du SCoT doit être plus ambitieux, plus impératif, et ne pas se contenter des « pourront... » On note beaucoup d'oublis, spécialement dans la réflexion concernant les zones de repli, l'ouverture ou pas de zones naturelles ou agricoles à l'urbanisme (non souhaitables), et ce que cela sous-entendrait si cela devait être fait, avec de fortes contradictions entre ce qui est énoncés ailleurs dans le SCoT, à savoir la protection intégrale des espaces naturels et agricoles.

Pas de réflexion non plus sur le comment envisager un nouveau « développement touristique », sujet omniprésent dans les documents du SCoT, par rapport aux « aléas » à venir.

Paysages, espaces naturels, humides ...

Le Golfe, la presqu'île de Rhuys et les îles.

Le long du littoral Atlantique, entre l'entrée du Golfe et la rivière de Pénérif, le territoire de GMVA compte de nombreux périmètres de protections de tous types (contractuelles, réglementaires, etc.) : ENS, zones Natura 2000 (ZPS et ZSC), un site RAMSAR et le Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan. C'est certainement là un des secteurs les plus protégé du littoral Breton dont la préservation amène à se poser la question suivante ; cette préservation est-elle compatible avec la politique de développement touristique fortement préconisée dans le projet du SCoT pour sa partie littorale, qui en les mettant fortement en avant, ne peut qu'attirer toujours plus de visiteurs ; est-ce le but ?

Ou question posée différemment ; est ce que le développement touristique actuel préconisé par le SCoT, est compatible avec les caractéristiques naturelles et environnementales des espaces protégés du territoire littoral de GMVa, et de sa préservation ?

Le projet du SCoT semble hésiter constamment entre protection et développement, sans avouer nettement son choix du projet de territoire. A la lecture des documents, il semble que la protection de « l'espace nature » du littoral de GMVA n'existe que pour être l'attrait d'un fort développement touristique et moindre pour celui de sa propre préservation.

« A la fois emblématiques et intimistes, les *paysages du Golfe nécessitent un équilibre entre la présence d'entités naturelles qui lui confèrent le caractère intimiste, l'inscription de fenêtres paysagères qui « appellent à voir » et un caractère contenu de l'urbanisation*. Afin de conserver *des vues remarquables du Golfe*, la mise en œuvre des outils détaillés ci-dessus amènera les communes du Golfe à prendre en compte les enjeux d'aménagement au regard de sites sensibles à la covisibilité du littoral (face-à-face côtier) et dans les vallées intérieures ». DOO

Et qu'en est-il des vues coté Atlantique ?

« *Valoriser les patrimoines propres au territoire. Valoriser les patrimoines liés à la conchyliculture et aux activités maritimes (vieux gréments), des marais, des centres historiques, des vallées (du Condat, etc.) par des aménagements qui annoncent les sites, en organisent l'accès et le stationnement sans les dénaturer et en préservant la vision d'ensemble, ainsi que par la signalétique* ». DOO

« Riche de paysages emblématiques et d'un patrimoine local de qualité, le territoire doit à la fois préserver l'identité des grands paysages (le Golfe du Morbihan et ses îles, les Landes de Lanvaux, le cœur urbain de Vannes) et s'appuyer sur la qualité du patrimoine naturel et bâti de proximité pour continuer à offrir un cadre d'exception ».

Même si le terme « Golfe » englobe la partie littorale de GMVA, il aurait été bien de différencier les paysages du Golfe et ses îles, de ceux de la façade Atlantique. Ce ne sont pas les mêmes.

« La mise en valeur de ces paysages constitue aussi une priorité, dans le respect des sites et/ou de la loi Littoral. Les différentes dimensions de découverte doivent être développées et articulées (itinéraires, loisirs nautiques et aériens, belvédères et points de vue, patrimoine d'art et d'histoire, etc.), tout comme les aménagements et équipements publics participant à cet objectif ». Et comment ?

« Entre le littoral très protégé, l'intensité du développement sur la ville de Vannes et sa première couronne et les terres des Landes de Lanvaux soumises à de fortes pressions, toutes les composantes de la trame verte et bleue nécessitent d'avoir un regard spécifique pour assurer la préservation de leur équilibre ».

Il est peu fait mention de l'importance des trames vertes et bleues et de la nécessité outre leur intégrale préservation, de veiller à ce que leur bassins versants (trames bleues) et leur proche environnement (trames verts) soit protégées (sanctuarisées) de tout urbanisme ou aménagement de quelque nature que ce soit.

Mise en valeur des paysages dans quel objectif ?

Préserver les éléments naturels pour ce qu'ils sont, ou pour développer encore plus le tourisme ? Selon l'objectif choisi, ce ne seront pas les mêmes formes de mise en valeur si le tourisme est la priorité que si c'est pour la préservation biologique du site, avec éventuellement en ce cas, une interdiction d'accès (dunes par exemple). Le débat n'est pas clos, l'absence d'une réflexion sur la capacité d'accueil du territoire littoral de GMVA pénalise fortement une approche objective du projet du SCoT.

Malgré leur couleur environnementale, les textes ci-dessus ne résument-ils pas assez bien ce « non-dit » et l'ambiguïté du projet du SCoT, comme le chapitre suivant concernant le développement touristique préconisé par le projet du SCoT l'indique également.

On peut passer rapidement d'un territoire cohérent à un autre, incohérent, du à un « tourisme cannibale mangeur du territoire ».

Omniprésence du développement touristique en espace littoral,

Extraits du PADD et du DOO :

« Le territoire constitue une des grandes destinations touristiques bretonnes. Mais si le littoral et notamment le Golfe du Morbihan* avec son patrimoine maritime, naturel et archéologique concentre la majorité des équipements et sites touristiques. Les différentes dimensions touristiques du territoire (tourisme balnéaire et nautique, tourisme d'affaires, tourisme de nature, etc.) mais aussi les équipements et solutions d'hébergement doivent donc être développées et consolidées sur le long terme pour constituer l'offre « 4 saisons » d'une des grandes destinations touristiques bretonnes. Il s'agira notamment de répondre aux demandes actuelles et aux besoins identifiés sur le territoire (équipements indoor notamment) ».

* Et celui de la partie atlantique également.

« Le sud du territoire verra sa vocation littorale renforcée autour de l'ensemble de ses usages, dans le respect de milieux naturels et de paysages maritimes prisés et protégés. Le Golfe et ses îles est une locomotive touristique essentielle à l'économie du territoire. Il est néanmoins important de veiller au bon fonctionnement de cette partie du territoire à l'année, en permettant : le renouvellement des générations et le logement des actifs, un tissu

économique approprié, une bonne gestion des ressources et en veillant à développer une accessibilité adaptée à un fonctionnement saisonnier et multipolaire.

Entre la « vocation littorale touristique (locomotive) » et le « renouvellement des générations » et avoir un « tissu économique approprié »..., on a là toute l'ambiguïté du projet du SCoT résumé en un chapitre. La « vocation » étant antinomique du « renouvellement », comme le passé et l'existant l'ont démontré

Ceci étant confirmé par les phrases, (ci-dessous) du DOO.

« La **partie littorale** du territoire, hors Vannes et sa première couronne, **est caractérisée par des bourgs et villages résidentiels et touristiques. La pression de l'urbanisation est forte et prend différentes formes pour développer des loisirs, des résidences** ou encore des équipements ou secteurs commerciaux ou d'activités. Les milieux naturels et les paysages maritimes sont prisés et protégés mais subissent l'attractivité anthropique. Tout en permettant le renouvellement des générations, une bonne gestion des ressources et de l'accessibilité pour tous de cet espace, est un véritable défi à relever pour l'ensemble des communes ».

« Les sites concernés, par des centralités de proximité ayant un fort apport touristique sont : Arzon Bourg, Arzon Port-Navalo, Baden, Le Bono, Le Hézo, l'Ile aux Moines, l'Ile d'Arz, Larmor-Baden, Saint-Armel, Saint-Gildas-de-Rhuys, Sarzeau Penvins, Sarzeau Suscinio, Le-Tour-du-Parc ».

Ces sites formant la totalité des « villes, bourgs, hameaux » du secteur « Golfe et les îles » et de la presqu'île de Rhuys....Que reste-t-il pour d'autres formes de développement économiques non-touristiques ?

« Qu'elles soient existantes, émergentes ou à développer, **des centralités touristiques structurantes sont à affirmer pour constituer des points d'accroches permettant de mieux diffuser des pratiques diversifiées à l'échelle de l'ensemble du territoire.** Ces centralités, qu'elles soient urbaines, paysagères, ludiques ou patrimoniales, sont à relier entre elles par les sentiers de randonnées, les circuits vélos, les liaisons maritimes et les transports en commun. **Elles sont le réceptacle privilégié des activités touristiques nouvelles à développer, des événements à créer, des hébergements à accueillir** ».

Le développement économique du littoral, clairement affichée dans ces textes, est totalement et quasi exclusivement touristique. Il est curieux de n'y voir, dans une prospective à moyen ou long terme, aucune allusion aux impacts du changement climatique sur le « trait de côte », et ce que cela va engendrer comme modifications profondes tant au niveau physique qu'humain. Rien non plus sur les incidences de ce développement touristique accéléré sur les eaux (ressources en eau douce, traitement, pollutions marines), sur le trait de côte (surfréquentation...), que ce soit au niveau de la dégradation de celui-ci, des pollutions diverses associées...

Quels impacts auront ces choix sur les autres activités économiques locales, quels impacts sur la sociologie, sur la démographie...tant ces choix politico-économiques ne font que perpétuer ce qui existait avant, ce qui existe actuellement...le tout ayant amené aux situations actuelles.

Organiser le changement de mode de déplacement en espace littoral,

Le territoire dispose aujourd'hui d'une gamme de services de mobilité qui méritent d'être appuyés et pas seulement à l'échelle du cœur d'agglomération. Il s'agit d'offrir une alternative crédible à la pratique individuelle de la voiture, notamment dans un souci de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'optimisation des consommations énergétiques. L'organisation territoriale retenue doit faciliter les services de mobilité en concentrant ou rabattant les flux en des points stratégiques.

Qu'est-il prévu en espace littoral, loin de la ville centre (Vannes) pour répondre à cette problématique. En espace littoral, on a une population plus âgée, dispersée, demandeuse de services urbains et/ou publics, à des horaires individuels. La voiture étant un objet du quotidien on ne pourra échapper à son utilisation, quelles propositions le SCoT fait-il à ce sujet ?

La saisonnalité de l'activité touristique fait qu'en une période assez courte, ce sont des milliers de voitures qui roulent sur les routes du littoral Atlantique de GMVa et des centaines de vélos. Si pour ces derniers il n'est nulles conséquences environnementales, qu'en est-il pour les véhicules à moteur ? Comment limiter leurs circulations, leur agglutinement sur des parkings, parfois « les pieds dans l'eau ». Quel impact carbone ? Quelle empreinte écologique représentent-ils ? Est-ce compatible avec les prescriptions faites par le projet du SCoT de réduire la circulation automobile et pour réduire la hausse des températures ?

On attend des réponses du projet du SCoT.

Afin de répondre aux contraintes topographiques et insulaires des déplacements autour du Golfe, **la dimension maritime de la mobilité doit être renforcée.**

Comment ?

« Afin de **réguler les fréquentations, éviter les conflits d'usagers** (camping-car, vélo, voiture, piéton, etc.). L'aménagement de ces espaces devra faire l'objet d'une bonne insertion environnementale tant du point de vue de la gestion des eaux pluviales, que du paysage, et de la gestion des pressions compatibles avec la sensibilité écologique des sites et de leurs abords. Le développement d'axes doux « innovants » (personnes âgées, à mobilité réduite, etc.) sera recherché, et **l'installation de services touristiques** (information, vente directe, etc.) favorisée à proximité des voies douces, sous réserve de la loi Littoral et en conformité avec la charte du PNR. Enfin, les collectivités s'attacheront à **développer les supports d'interprétation du patrimoine** sur les itinéraires stratégiques (GR 34, chemins ruraux et littoraux, abords des zones de production conchylicole) en cohérence avec l'Inter-SCOT et avec la Servitude de Passage des Piétons le long du Littoral (SPPL).

L'utilisation systématique des chemins ruraux existants devrait être préconisée en presqu'île de Rhuys pour les usages « doux ». L'actuel Plan Vélo, qui s'appuie essentiellement sur le « **Partageons la route** », est inopérant, dangereux, mal adapté, source de conflit. Son utilité doit d'abord être à usage de la population permanente et non comme le DOO l'indique, à vocation principalement « estivale ».

Les préconisations concernant... « **Développer un service de parkings-relais et de navettes pour les communes littorales.** Envisager à grande échelle une expérimentation de transports collectifs adaptés à la situation de la presqu'île de Rhuys avec des stationnements en amont des ralentissements et des navettes associées, par exemple ». DOO,... sont positives mais seront-elles impératives au niveau des PLU ?

L'eau

« Lors de la conception de projets urbains, **les communes auront pour objectif de réduire les besoins d'imperméabiliser les sols** et de maîtriser le débit et l'écoulement des eaux pluviales en traduisant les principes suivants.

Promouvoir une gestion des eaux pluviales par des techniques alternatives, notamment l'installation d'ouvrages ou aménagements en faveur de la récupération des eaux de pluie ;

Agir sur la qualité des rejets d'eaux pluviales dans les milieux ». DOO

Les parkings littoraux et voies d'accès proches du rivage sont sources d'importantes pollutions marines par l'écoulement des eaux de pluie les « lessivant » transportant d'importantes charges de polluants résultants des véhicules. En époque touristique, l'accès au littoral doit être réduit et repensé avec en exemple la suppression des parkings sur les dunes, (Penvins, Roaliguen, Susicinio...), la limitation de stationnement en abords immédiat de celles-ci et la création d'aires de stationnement en repli...

Urbanisation en espace Littoral résultant de l'application des lois ELAN et ALUR.

Dans les espaces proches du littoral aucune construction nouvelle n'est autorisée.

La définition de « secteurs déjà urbanisés », (SDU), hors des agglomérations et des villages permet de différencier des secteurs peu denses avec cependant un équipement public suffisant, constructibles seulement à l'intérieur, et des secteurs d'urbanisation diffuse totalement inconstructibles.

Dans les documents du SCoT ces distinctions étant assez peu claires, ce sera aux PLU rénovés et en préparation de faire cette difficile distinction, ce qu'on peut regretter, par crainte d'un manque de cohérence entre les communes

Conclusion

Ce projet du SCoT, pour sa partie littorale, répond-il aux problématiques posées dans le diagnostic :

Répond-il à celle du vieillissement accéléré de la population littorale ?	Non
Amène-t-il à une croissance toujours plus importante de l'activité touristique ?	Oui
Renforce-t-il l'attractivité touristique sur l'immédiat littoral ?	Oui
Ralentit-il la hausse des prix du foncier ?	Non

Accorde-t-il une protection renforcée du littoral et des espaces humides ?	Moyennement, par intérêt.
Amène-t-il vers une transition des déplacements vers des modalités « douces » ?	Pas vraiment, au contraire.
Institue-t-il une mise en place d'une politique cohérente au niveau du « trait de côte » face au changement climatique ?	Moyen, pas assez.
Institue-t-il une économie productive et moins résidentielle ?	Non
Fait-il apparaître des contradictions entre diverses préconisations ?	Oui
Réduit-il les fractures territoriales ?	Non.

Ex : Le projet du SCoT prévoit de renforcer l'attrait touristique littoral pour accueillir plus de touristes, mais indique vouloir préserver au mieux les espaces naturels que le projet reconnaît comme étant soumis à forte pression urbaine. Tout laisse voir qu'aucune alternative au développement touristique massif n'est développée.

La capacité d'accueil sur le littoral n'est définie, pas plus en période estivale que de façon permanente, et le projet du SCoT laisse les PLH communaux gérer ce sujet...comme celui de l'urbanisation des zones proches du rivage ...

Tout laisse donc à penser que les problématiques énoncées dans le Diagnostic vont se renforcer sur le littoral, vieillissement de la population, économie saisonnière et résidentielle, perte d'attractivité du territoire pour les « jeunes » et qu'on va rester dans un territoire de conflits, absence de propositions fortes face au changement climatique.

*** Note concernant l'une des méthodes de protection du littoral :**

« Afin d'améliorer cette situation, les lois MAPTAM (2014) et de la loi NOTRe (2015) ont organisé le transfert de la compétence de gestion des ouvrages de protection aux intercommunalités (métropoles, communautés urbaines, communautés d'agglomération, communautés de communes) en créant la nouvelle compétence de Gestion de Milieux Aquatiques et de Prévention des Inondations (GEMAPI. A compter du 1er janvier 2018, ces intercommunalités deviennent notamment responsables de la protection contre les inondations et contre la mer, ce qui comprend l'entretien et la réhabilitation des digues. D'après le ministère de l'environnement, « toutes les digues existantes [...] seront reprises en gestion, quel qu'en ait été le maître d'ouvrage à l'origine, par les autorités locales compétentes en matière de prévention des inondations, mettant ainsi fin aux nombreuses situations de déshérence d'ouvrages qui ont été rencontrées sur le territoire et ont, bien évidemment, nuit à l'efficacité des protections mises en place ». Cette nouvelle compétence serait censée faciliter la gestion des ouvrages de protection puisque les intercommunalités en deviendraient les seules gestionnaires ».

La fabrique Ecologique (juillet 2019).

Pour permettre cela, il est possible de lever une nouvelle taxe Gemapi, d'un montant maximal de 40€/habitant, et qui financerait les actions inscrites dans le cadre de la nouvelle compétence.

16 septembre 2019.

En bleu, notre texte

En noir (à l'exception des titres) et en rouge, ce sont des extraits des documents du SCoT

Association « OBSERVATOIRE DE RHUYS »
Guy Toureaux
82 route de La Grée Penvins
56370 Sarzeau

Contributeur :

Nom : corvenne

Prenom : didier

Mail: didier.corvenne@orange.fr

Adresse: 10 rue du forban

Code Postal: 56000

Ville: VANNES

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 16 septembre 2019 à 09:37:54

Contribution brute:

En complément de mes observations sur le registre d'enquête et des propos échangés avec la Commissaire Enquêteur, je joins des photos illustrant quelques insuffisances de la situation actuelle:

- rupture de continuité sur l'ancienne route de Plescop
- rupture sur la rue René Cassin,
- non accessibilité aux personnes à mobilité réduite du Boulevard de la Résistance, à hauteur de la cité des étudiants.

J'ajouterai l'absence de sécurisation du circuit vélo au niveau de la traversée de l'ancienne route de Nantes, au niveau du ruisseau du Liziec.

Fichier :

https://www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh/sites/dev/files/e_registre/export/Observation%20n%C2%B075/contre%20all%C3%A9e-Bd%20de%20la%20R%C3%A9sistance.jpg

Fichier :

https://www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh/sites/dev/files/e_registre/export/Observation%20n%C2%B075/route%20de%20plescop-%C3%A9tablissemen%20Ferrand.jpg

Fichier :

https://www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh/sites/dev/files/e_registre/export/Observation%20n%C2%B075/rue-ren%C3%A9%20Cassin.jpg







Contributeur :

Nom : le moal

Prenom : yveline

Mail: yvelemoal@gmail.com

Adresse: 7 jardin du pargo

Code Postal: 56000

Ville: VANNES

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 16 septembre 2019 à 14:21:28

Contribution brute:

En terme de reduction des énergies fossiles, par rapport à la mobilité automobile , notamment par les déplacements domicile travail, Prévoir un " Métro " à entre les sortie nord de Vannes, les boulevards périphériques de Vannes, jusqu'à Conleau. Ce transport en commun électrifié capterait une grande partie des mobilités, domicile travail entre la 2° couronne, et Vannes. Prévoir des navettes maritimes électriques sur chaque rive du Golfe, Nord , et Sud, avec transport de personnes et de marchandises. Elles aligerait le trafic chargé des routes départementales, et économiseraient des litres de carburants. Travailler sur la desserte ferrovaire Auray- Vannes et sud , avec des trains intercités locaux, des arrêts à réouvrir, d'autres à créer. A défaut de métro et de trains locaux, des cars électriques, avec aménagement de zones d'intemodalités, pour enrailler les " bouchons" vannetais. Demander à Energie Morbihan de soutenir et utiliser les energies éoliennes off shore, véritable opportunité écologique, dont la production concrète d'un champ, équivaut à plusieurs centrales nucléaires et protection des écosystèmes marins.

Contributeur :

Nom : le moal

Prenom : yveline

Mail: yvelemoal@gmail.com

Adresse: 7 jardin du pargo

Code Postal: 56000

Ville: VANNES

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 16 septembre 2019 à 14:44:12

Contribution brute:

Concernant la gestion des écosystèmes, en priorité PROTEGER IES ZONES HUMIDES DULCICOLES et MARINES. c'est à dire tout milieu aquatique ou humide d'eau douce, et tous les milieux marins remarquables, herbiers à Zosteres, vasières, marais maritimes, qui sont en régression dans le Golfe. Par une gestion réelle et concrète, appliquant les règles de surveillance. Protéger impérativement toutes les zones de liaisons écologiques entre ces 2 types de zones humides, écologiquement liées, mais très déconstruites par les aménagements humains historiques. Surveiller la montée des eaux et les conséquences de l'augmentation de l'hydrodynamisme, leurs impacts sur les écosystèmes. Cela nécessiterait de disposer d'un centre d'étude de " veille écologique" scientifique des milieux aquatiques, dont ne dispose pas le territoire, pas forcément académique ou universitaire. Tous ces milieux humides d'eau douce ou marin reçoivent des parties et des éléments de toutes les substances que nous consommons, étrangères à ces milieux. (30% de la population mondiale vit sur les littoraux). EVALUER les contaminations concentrées dans les sédiments du Golfe serait fort utile, sachant qu'ils sont habités par une faune très utilisée dans les réseaux trophiques. Ne pas oublier que les réseaux d'épuration sont anciens, souvent non séparatifs, que de nombreuses habitations n'y sont pas reliées, que la performances des stations d'épurations ont des limites. A cela s'ajoutent les arrivées par ruissellement du lessivage des terres agricoles, et d'autres espaces artificialisés. C'est un atout remarquable de disposer d'espaces remarquables, rares. Si on veut poursuivre les observations des migrations ornithologiques, il est indispensable que tous les éléments écosystémiques interconnectés fonctionnent, soient étudiables, évaluables, et protégés, sachant que ces systèmes naturels apportent aussi à l'homme des services écologiques remarquables.

Contributeur :

Nom : Rontet

Prenom : David

Mail: davidrontet@yahoo.fr

Adresse: 7 impasse Ar benal

Code Postal: 56400

Ville: Plougoumelen

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 16 septembre 2019 à 20:21:47

Contribution brute:

Bonjour, Il me semble important dans le pdu d'intégrer un itinéraire cyclable entre le bourg du Bono et de Plougoumelen. Ces deux communes ont des équipements , des associations partagées. Cette itinéraire faciliterait les mobilités à vélo des habitants de ces deux communes. Complexe sportif à pPlougoumelen, marché du samedi matin au Bono... Merci de votre ecoute

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 16 septembre 2019 à 20:59:44

Contribution brute:

TRAIT DE COTE Le sujet est peu traité quant à son avenir en lien avec les perspectives qui dépassent 2035. ON ne peut s'en satisfaire, car après il sera trop tard. En effet l'on aura laissé et autorisé l'urbanisation envahir des espaces où elle ne devrait rien avoir à faire. Selon moi un pan du SCOT à reprendre en y utilisant les éléments des plans de submersion et PPRL en particulier.

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 16 septembre 2019 à 21:03:52

Contribution brute:

UNE DICHOTOMIE QUI NUIT A L'EXPRESSION NOUS DEVONS CHOISIR UNE PREMIER FOIS ENTRE TOUTES LES COMMUNES OU UNE SEULE. SI L'ON SOUHAITE S'EXPRIMER SUR PLUSIEURS COMMUNES FORMANT UNE ENTITE HOMOGENE, ON NE LE PEUT PAS! ENSUITE IL FAUT CHOISIR ENTRE SCOT ET PDU. CE PROCEDE EST REDUCTEUR

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 17 septembre 2019 à 02:36:25

Contribution brute:

DECHETS Le lien de cause à effet entre d'une part la croissance démographique , le décuplement de population de façon saisonnière et d'autre part la production de déchets est abordé superficiellement dans les documents. On ne dispose d'aucun chiffre. On écrit qu'il faut une nouvelle installation en presqu'île de Rhuy ou l'on parle de gestion des déchets ("Limiter ... et réduire, temps de déplacement pour le ramassage des déchets.) C'est totalement insuffisant!

Contributeur :

Nom : Président de l'APEQ

Prenom : APEQ

Mail: bleblais@hotmail.fr

Adresse: 26 chemin du lavoir

Code Postal: 56370

Ville: sarzeau

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 17 septembre 2019 à 07:26:20

Contribution brute:

A l'attention de madame la présidente de la commission d'enquête unique SCot PDU Bonjour,
Veuillez trouver dans le fichier joint les réflexions de notre association l'APEQ. Cordialement Le
président

Contributeur :

Nom : président de l'APEQ

Prenom : bruno

Mail: bleblais@hotmail.fr

Adresse: 26 chemin du lavoir

Code Postal: 56370

Ville: sarzeau

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 17 septembre 2019 à 07:33:42

Contribution brute:

A madame la présidente de la Commission d'enquête unique SCOT PDU Bonjour, Veuillez trouver en pièce jointe les réflexions des membres de l'association APEQ. Cordialement Le Président

Fichier :

https://www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh/sites/dev/files/e_registre/export/Observation%20n%C2%B083/enqu%C3%AAt%20PDU.%20Vannes%20Agglo_0.pdf

**ENQUÊTE PUBLIQUE du 19 AOÛT au 19 SEPTEMBRE 2019, PROJETS DE SCHEMA DE
COHERENCE TERRITORIALE (SCOT) ET DE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (PDU) DU
GOLFE DU MORBIHAN-VANNES AGGLOMERATION**

REPONSE A L'ENQUÊTE PUBLIQUE : Le 17 septembre 2019

**Madame la Présidente de la Commission d'enquête unique SCoT et PDU
Golfe du Morbihan - Vannes agglomération**

L'Association Pour un Environnement de Qualité (APEQ) qui regroupe des habitants de Sarzeau, plus précisément de Kerguet et des environs, a répondu à l'enquête PDU & Scot.

La route D198 qui désert notre village est accidentogène pour les riverains et les cyclistes. Des remarques globales viennent compléter le document annexé à ce courrier.

Cordialement

Bruno Leblais

Président de l'APEQ
26 chemin du lavoir Sarzeau
Mail : bleblais@hotmail.fr

**ENQUÊTE PUBLIQUE du 19 AOÛT au 19 SEPTEMBRE 2019, PROJETS DE SCHEMA DE
COHERENCE TERRITORIALE (SCOT) ET DE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (PDU) DU
GOLFE DU MORBIHAN-VANNES AGGLOMERATION**

REPOSE A L'ENQUÊTE PUBLIQUE :

**Madame la Présidente de la Commission d'enquête unique SCoT et PDU
Golfe du Morbihan - Vannes agglomération**

En référence document : Plan de Déplacements Urbains GOLFE DU MORBIHAN VANNES
AGGLOMERATION PDU GMVA Rapport environnemental, quelques propositions vous sont soumises.

Ce dossier est divisé en deux parties :

La première porte sur la dangerosité pour les cyclistes l'emprunt de la route D198.
Des remarques concernant l'agglomération Vannes Pays de Rhuys sont énoncées en
deuxième partie.

Sécurité des cyclistes sur la D198

Première remarque : le délai de réalisation de la déviation de Kerguet :

La D 198, entre Kerblay et la Croix de Suscinio, est très dangereuse car étroite et
sinueuse. Déjà en 2014, un collaborateur de la Mairie nous a écrit : « *Le nombre de voitures
en période estivale est d'environ 8.000 voitures /jour, ce qui donne un caractère **très
accidentogène** à cette route !* »

Cette semaine, une enquête réalisée sur la limitation de vitesse à 80 km/h est parue dans le
JDD. www.jdd.fr Et un lien donne des informations intéressantes sur le département du
Morbihan <http://www.linternaute.com/auto/accident/morbihan/departement-56>

De plus, les déplacements pédestres au sein même de notre village de Kerguet ne sont
absolument pas sécurisés : absence partielle de trottoirs due à l'étroitesse de la route,
passage piéton mal signalé ou mal placé.

Depuis plus de dix ans, rien n'a avancé, et actuellement, la situation semble s'éterniser. Nous
tenons à votre disposition les copies des lettres qui ont cependant été envoyées au Maire et
au Vice-Président du Conseil départemental en 2014, 2015, 2016 et 2018.

Nous demandons que cette déviation tracée sur le plan joint soit réalisée avant l'été 2020.

Seconde remarque : les panneaux de fin de limitation de vitesse

		
A Kerblay, juste après la sortie de Kerguet, 400 mètres seulement avant d'arriver à l'entrée de la piste BMX	600 mètres avant l'entrée de Kerguet	Dans l'autre sens, il existe bien un rappel de la limitation de vitesse qui n'existe pas en sortie de Kerguet.

Pour mémoire, il y a eu courant été 2018, un accident mortel au niveau de la Croix de Suscinio, un automobiliste venant de Penvins ayant heurté un cycliste.

Compte tenu des très faibles distances 400 m et 600 m (photos 1 et 2), il nous semblerait judicieux de **supprimer ces panneaux pour les remplacer par des rappels de limitation de vitesse** (photo 3).

Troisième remarque : la liaison Sarzeau – Penvins en vélo

Depuis plusieurs années, APEQ (Association Pour un Environnement de Qualité) demande à ce qu'une piste cyclable pour aller de Kerguet à Suscinio soit réalisée. Une liaison **Sarzeau - Penvins** est tracée sur les plans, mais les dates de réalisation annoncées restent floues : Été 2020, 2021, 2022 ?

La réalisation de ce projet permettrait de rendre le trajet beaucoup moins dangereux pour les cyclistes et, certainement, diminuerait le nombre de voitures sur route.

La remarque d'une personne signataire de ce courrier exprime parfaitement notre demande:

"La D198 reliant Sarzeau à la plage de Suscinio et principalement de Kerblay à La Croix de Suscinio est impraticable à pied comme à vélo du fait de son étroitesse/sinuosité entre Kerblay et Kerguet et du fait de la grande ligne droite entre Kerguet et La Croix avec des voitures qui se croisent sans arrêt. Il est impossible d'utiliser les bas-côtés surtout avec des enfants.

Etant installé avec mon mari à Kerguet depuis environ 2 ans, je pensais pouvoir rallier la plage à pied ou en vélo et je suis obligé de prendre la voiture pour les raisons évoquées ci-

dessus. Ceci remplit le parking de la plage et c'est un non-sens d'un point de vue écologique. »

Une autre personne souligne que « la piste cyclable qui va de Kerblay à Sarzeau est fort mal indiquée. De plus, la piste est étroite, ce qui rend le croisement de cyclistes gênant voir dangereux et elle est très mal entretenue. »

Nous demandons à ce que la piste cyclable Kerblay –Suscinio soit réalisée avant l'été 2020 et que la partie déjà réalisée entre Kerblay et Sarzeau soit élargie et améliorée, en particulier lorsqu'on arrive à proximité du Centre Equestre.

Propositions sur le territoire Vannes Agglomération :

Schéma cyclable :

- Accélérer le maillage des pistes cyclables sur le territoire en donnant la priorité aux zones accidentogènes, qu'elles soient touristiques ou non, tout en diminuant l'impact du transport polluant ; Pour exemple la piste cyclable, Sarzeau-kerguet-Landrezac-Penvins : La fréquentation de cet axe est en constante progression donnant accès au site de Suscinio, aux plages ainsi qu'à plusieurs bourgs. Ce projet qui a fait l'objet de nombreuses réunions est acté. Sa réalisation est prévue pour l'été 2020.
- Prévoir des zones de franchissement des départementales, passage à vache ou pont, afin de sécuriser l'accès aux pistes cyclables.
- La zone roulante des pistes cyclables doit permettre à tous les types de vélos d'y circuler sans problème (vélos de route, VTT, VTC...).
- Il faut donc veiller à adapter le revêtement de surface et à entretenir les pistes cyclables par un budget prévisionnel. Pour exemple ; Le parcours pour se rendre en centre-ville de Sarzeau en provenance de Kerguet oblige les cyclistes équipés de vélos de route ou de vélos de courses à emprunter la route bitumée à l'abord du rond-point de Kerblanquet.
- La signalisation des pistes cyclables est très perfectible ; les petits panneaux représentant un cycliste sont trop petits. Une signalétique nouvelle par exemple une boule verte, positionnée à 3 ou 4 mètres de hauteur surmontant le panneau existant, serait visible de loin. Les marquages au sol sont souvent absents, peu lisibles ou effacés.
- Le schéma de continuité des pistes cyclables est peu compréhensible notamment en ville. Des études pratiques sur le terrain (parcours en vélo) permettraient aux décideurs de mieux appréhender les problématiques de fléchage et de continuité. A ce sujet, les usagers ou associations doivent être mieux écoutés, leur constat s'établissant sur le terrain.

- L'agglomération doit inciter les maires à intégrer obligatoirement dans leur PLU un plan vélo cohérent, pratique et sécuritaire. L'intégration des zones d'intermodalité se faisant en concertation avec l'agglomération.
- Intégrer sur les trajets des transports en commun (TC), au niveau des arrêts, des lieux couverts et sécurisés (caméra) de parcage pour vélos.
- En zone touristique, multiplier les points de renseignements concernant les déplacements (par exemple, dépôt de plans chez les loueurs et vendeurs de vélos). Inciter les touristes à prendre les TC par la création de passe-transport (routier et maritime) sur l'agglomération.
- Développer une application actualisée et fiable des pistes cyclables sur la zone de Vannes aggro.
- Informer les capitaineries des ports de plaisance afin qu'ils soient en mesure de distribuer des plans vélo sur lesquels sont matérialisés les loueurs de cycle.
- Inciter le gestionnaire de transport urbain de l'agglomération de Vannes à acquérir des cars ayant la possibilité d'empot de vélos. Lors du renouvellement du nouveau contrat prévoir cette clause.

Evolution des modes de transport en commun :

Une vision moderne et d'anticipation doit être présente dans tout aménagement.

Quid de l'évolution des transports en commun ?

- Développer des voies dédiées aux nouveaux moyens de transport non polluants, par l'aménagement des routes existantes tout en leur facilitant l'accès.
- Créer des réserves foncières en vue de l'évolution des moyens de transport.
- Penser un aménagement des nouveaux quartiers en priorisant les voies vélo et les zones intermodales.
- Etudier la période de transition des différents moyens de transport afin de permettre la cohabitation des véhicules de particulier à moteur thermique, électrique ou à hydrogène.
- Développer des moyens de transport en commun, favoriser le covoiturage sur des axes privilégiés. Pour cela, aménager l'existant en donnant la priorité à ces moyens de déplacement, créer des réserves foncières au plus proche de routes existantes et aménager d'anciennes voies, par exemple les voie ferrées déclassées. Multiplier les navettes (tester les navettes sans chauffeurs) sans émissions polluantes, de petite capacité en passagers afin d'accroître la fréquence de passage et d'étendre le maillage.
- Le remplacement du parc de véhicules polluants municipaux par des véhicules propres doit être programmé, au plus tôt.
- Restreindre l'accès au centre-ville aux seuls vélos et véhicules propres.

- Accroître la capacité des parkings périphériques pour les véhicules polluants et multiplier les dessertes, navettes électriques vers les centres villes à partir de ceux-ci.
- Créer une gratuité du transport, des parkings périphériques vers les centres-villes.

Faciliter l'usage des véhicules électriques ou à hydrogène:

- Multiplier les zones de charge de batterie en ville, sur les aires de covoiturage, d'intermodalité, sur les parkings de proximité.
- Création de parkings dédiés aux véhicules électriques au plus proche des centres villes ou des sites touristiques.
- Création de voies dédiées.
- Favoriser la location de véhicules électriques ou à hydrogène à partir des pôles modaux (gare routière, gare SNCF, aéroport).
- Sensibiliser les loueurs de véhicules, les hôteliers à proposer des véhicules non polluants.
- Inciter les taxis, les autocaristes à s'équiper en véhicules non polluants en leur créant des accès au plus proche des sites sensibles.

Dans les zones touristiques, mettre les camping-cars en périphérie des bourgs et aménager des pistes cyclables vers les lieux d'attractivités, de même pour les campings.

Communication :

- Mettre en place une campagne de communication permanente sur le plan de déplacement urbain de Vannes agglomération.
- En concertation avec les professionnels du transport urbain ou périphérique, les mairies, les syndicats d'initiative ...
- Cette campagne devrait être relayée sur le site de la communauté urbaine Vannes agglomération Pays de Rhuys.

Projection dans 30ans :

Petit plaisir ; Projetons nous dans des dizaines d'années. Les transports s'effectueraient dans des modules de 2 à 4 places sur des voies spécifiques. Le réseau serait une véritable toile d'araignée. L'intelligence artificielle assurerait la fluidité du trafic. Imaginer l'avenir des transports permettrait de garder des voies de circulation existantes et de planifier des couloirs de circulation.

Contributeur :

Nom : Désiré

Prenom : Michèle

Mail: micheledesire@hotmail.fr

Adresse: 7 rue Anne de Bretagne

Code Postal: 56370

Ville: Sarzeau

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 17 septembre 2019 à 11:58:00

Contribution brute:

Bonjour, Nous habitons Brillac. Nous n'avons pas de possibilité de déplacement collectif pour Sarzeau. Ne serait-ce que pour les jours de marché. C'est regrettable tant sur le plan humain qu'écologique. Je vous prie de prendre en considération les déplacements collectifs sur ces villages du golfe. Dans cette attente....

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 17 septembre 2019 à 12:30:35

Contribution brute:

Il y a beaucoup d'améliorations possibles dans un territoire qui devrait être bien mieux protégé en tant que PNR et bénéficiant d'une image flatteuse : comment est-ce possible que les lignes électriques soient aériennes, que la côte du Vincin à Arradon ait une voie centrale goudronnée et non enherbée, pourquoi les ronds-points ne sont-ils pas plantés (ou alors avec des ... bouleaux...) alors qu'il suffirait de récupérer les genêts, ajoncs et petits pins que les cantonniers arrachent sur le bord des routes pour une végétation caractéristique du Golfe ? Pourquoi pas d'arbres le long des routes (cf. aussi la route vers la presqu'île de Rhuys qui est aveuglante et surchauffée car dans les années 60-70 où cette route a été tracée personne n'a pensé à des arbres) ? Pourquoi les pins disparaissent, abattus pour les lotissements et les immeubles ? Comment peut-on construire des immeubles (ex. bd des Iles à Vannes face à la CMA) sans prévoir des arbres autour ? Comparé à d'autres régions recherchées, le Golfe néglige son environnement.

Contributeur :

Nom : Ghilardi

Prenom : Gilles

Mail: sellig125@hotmail.com

Adresse: 70 route de St Martin

Code Postal: 56370

Ville: SARZEAU

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 17 septembre 2019 à 16:23:53

Contribution brute:

La coupure d'urbanisation située au carrefour du Pont Fevis et du village de Benance n'a aucun sens puisqu'on a + de 80 maisons sur Benance collées au village de St Martin (ce qui pourrait être une agglomération puisque Brillac est en une). Le couloir (espace remarquable) ne laisse passer aucun animal terrestre du fait de la route, des talus et des clôtures. Les constructions existantes situées à plus de 100 mètres du littoral ont été reclassées en zone naturelle laissant deux terrains qui étaient auparavant constructibles entre deux maisons. Cette zone de la route du Golfe est hyper fréquentée par les véhicules et quand à la co-visibilité vue du Golfe, elle n'existe pas, étant donné que ce secteur est interdit à la navigation et à la pêche ce qui signifie que personne ne peut voir cette coulée vu du Golfe.

Fichier :

https://www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh/sites/dev/files/e_registre/export/Observation%20n%C2%B086/11%20vue%20du%20Corridor%20Pont%20FEVIS.jpg

Fichier :

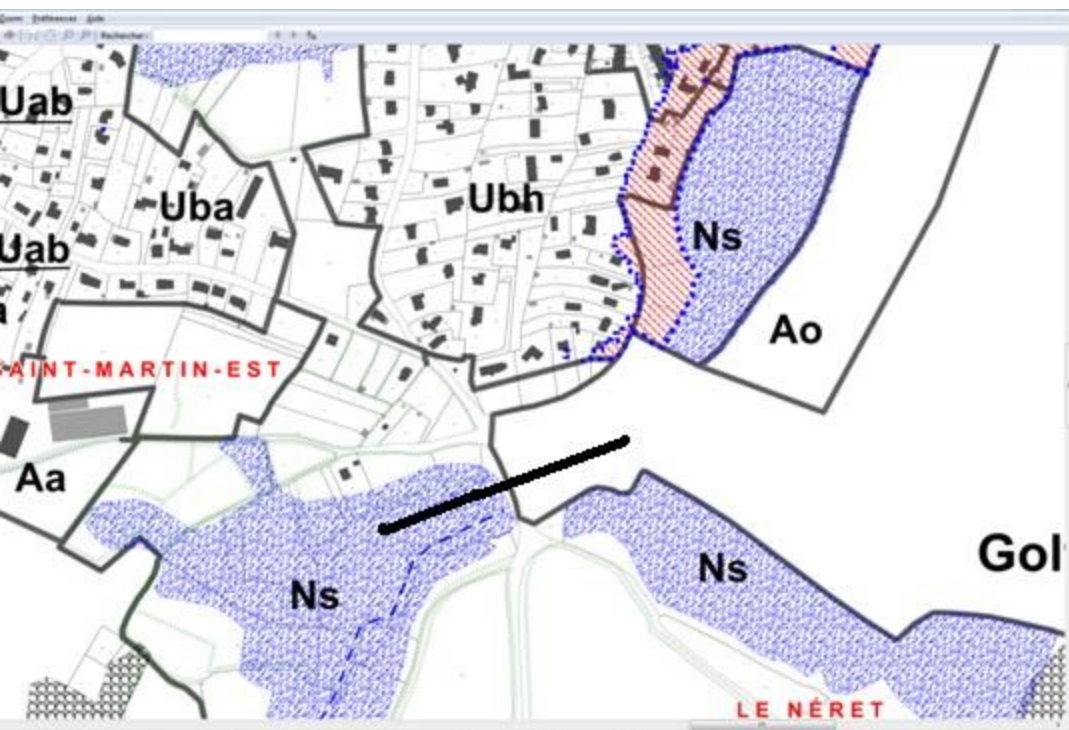
https://www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh/sites/dev/files/e_registre/export/Observation%20n%C2%B086/13%20entr%C3%A9e%20BENANCE%20et%20Pont%20FEVIS.jpg

Fichier :

https://www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh/sites/dev/files/e_registre/export/Observation%20n%C2%B086/coupure%20Pont%20FEVIS.jpg







Contributeur :

Nom : scicard

Prenom : Arnaud

Mail: puyo5@orange.fr

Adresse: 21 rue cléopatre

Code Postal: 56890

Ville: st avé

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 17 septembre 2019 à 19:42:02

Contribution brute:

Bonjour, Je roule en vélo dans Vannes et j'aimerais beaucoup rester en vie. Je vous propose donc des prendre des mesures qui le permettrait comme favoriser les pistes cyclables et surtout surtout des transports en commun fréquent (donc forcément gratuits) Pour info, je prends ma voiture tous les matins pour emmener mes enfants au lycée+collège et pallier au manque de bus = 1 aller retour St Avé-Vannes pour rien (10 min en voiture ou 40 min en bus) Je pense sincèrement que, pour enlever les bouchons autour des 3 rois, il ne faut pas aménager les routes davantage car plus de personnes prendront leur voiture = autant de bouchons. S'il vous plait messieurs les élus de l'agglo, ayez un peu d'ambition et prenez l'exemple de Niort ou Dunkerque La gratuité, ça coute de l'argent mais moins qu'une ville polluée et saturée Cordialement

Contributeur :

Nom : Le Liepvre

Prenom : Hubert et Sophie

Mail: hubert.le.liepvre@gmail.com

Adresse: 19 rue Pierre Messmer

Code Postal: 56730

Ville: Saint Gildas de Rhuys

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 17 septembre 2019 à 20:02:08

Contribution brute:

Bonjour, Nous soutenons les remarques formulées par l'Association des Amis des Chemins de Ronde. Nous souhaitons insister sur le respect de la loi littorale et des zones Natura 2000, Nds et Na, en veillant à ce que les exceptions correspondent strictement aux exceptions prévues par les textes. Cette loi n'ayant pas été correctement respectée jusque-là, on se demande comment l'application du SCoT corrigera cet état de fait. De plus, il est important de limiter l'artificialisation des sols, notamment à proximité du littoral, par exemple en limitant le nombre de permis de construire dans la bande des 300 mètres. Nous espérons que nos remarques retiendront votre attention.

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 17 septembre 2019 à 21:23:46

Contribution brute:

REGISTRE EN MAIRIE de Sarzeau Ayant demandé ce 17 septembre 2019 à consulter le registre des observations je n'y découvre que les observations d'habitants de la commune, alors que l'on est en droit , crois-je, d'y consulter toutes les observations émises par écrit et par voie électronique

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 18 septembre 2019 à 03:13:38

Contribution brute:

PAYSAGE Il semble que la caractérisation du paysage du territoire de GMVA fasse défaut dans la masse de documents proposée aux lecteurs. Or, ce qui fait aussi et encore l'attrait de ce territoire ce sont aussi son bocage, ses murs et murets de pierre, ses chênes, ses bâtiments anciens, ses petits monuments banaux, ses vieux chemins. GMVA ne semble pas ici encourager les communes à préserver ces éléments . De ce fait la disparition de ces éléments grignotés peu à peu par les travaux divers et variés ne suscite que peu d'encouragements à en faire au contraire une force d'attractivité du territoire de GMVA. En milieu urbain , rural ou peri-urbain, il existe des formes de protection diverses à rappeler (La Drac, je crois que c'est son appellation, peut y aider au moins dans le recensement et le porté à connaissance, comme des associations culturelles connues) Bref, il faut penser à préserver ces éléments, et c'est relativement aisé, pour valoriser au mieux le territoire, plutôt que de faire ostensiblement de la décoration naïve des ronds-points routiers la source de la Culture et la compensation aux dégâts faits au paysage par exemple ou lancer le long des axes routiers des zones dont l'aspect paysager est une véritable offense à l'esthétique!

Contributeur :

Nom : LECOINTRE

Prenom : Jean Paul

Mail: jeanpaul.lecointre@orange.fr

Adresse: 7 route de Keraufret

Code Postal: 56190

Ville: La Trinité Surzur

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 18 septembre 2019 à 07:42:24

Contribution brute:

Mesdames, Messieurs
Objet : déclassement de la parcelle ZO 201 située à Benance en Sarzeau.
Cette parcelle urbanisable a été déclassée en zone naturelle par le PLU malgré des arguments factuels : - cadre de densification de la zone urbanisée de Benance et non pas extension - Le tout à l'égout a été installé (et payé) en 2011 - nous avons un abonnement SAUR - un abri de jardin est inscrit sur le cadastre - pas d'espèces végétales menacées : nous avons défriché ce terrain à l'abandon et avons replanté diverses essences d'arbres ou arbustes avec conservation des chênes périphériques - pas d'espèces animales menacées, en effet elles stationnent face à l'anse - obtention d'1 CU tacite le 26 décembre 2012 malgré le projet de PLU... Voici quelques repères : - 2000 : acquisition de la parcelle constructible avec CU - 2003 : CU et PC acceptés (projet reporté suite éloignement professionnel) - 2005 : mise à jour du bornage - 2011 : installation tout à l'égout - 26 octobre 2012 : demande CU - 26 décembre 2012 : CU tacite malgré les conclusions du conseil municipal le 21 décembre 2012 sur le projet de PLU - début 2013 : remise en cause du zonage de notre parcelle dans le projet de PLU !!! - 22 avril 2013 : recours gracieux auprès du maire de Sarzeau. Nous sollicitons votre attention pour examiner objectivement notre demande de réintégration de notre parcelle dans le zonage précédent. Il s'agit pour nous d'un projet de résidence principale car nous travaillons maintenant sur Vannes et resterons dans cette région qui nous est chère. Par ailleurs, la parcelle ZO 201 est équipée d'un raccordement au réseau d'assainissement ainsi qu'au réseau de distribution de l'eau : il est dans le sens de l'intérêt public d'optimiser les coûts d'entretien de ces réseaux en bénéficiant de nouveaux contributeurs. Deux fichiers sont joints : un plan de situation et l'obtention du CU tacite le 26 décembre 2012. Nous mettons tous nos espoirs dans cette consultation et nous tenons à votre disposition pour tout complément d'information.

Fichier :

https://www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh/sites/dev/files/e_registre/export/Observation%20n%C2%B091/PLAN%200001.jpg

Fichier :

https://www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh/sites/dev/files/e_registre/export/Observation%20n%C2%B091/CU%20tacite%2026%2012%202012%200001.jpg

le 28 DEC. 2012

SUIVI PAR : Pascal BLAI
TÉL. : 02.97.48.29.60
MÉL. : urbanisme@sarzeau.fr
N/RÉF. : DSL/PB/SL
V/RÉF. :
OBJET : Certificat d'urbanisme n°12H0491
P.J. :
Lettre recommandée avec accusé
réception

Monsieur et Madame LE COINTRE
Jean-Paul et Carolle
12 rue de la Chèze
35310 SAINT THURIAL

Service Urbanisme

Mairie de Sarzeau
Place Richemont - BP 14
56370 Sarzeau

Tél. 02 97 41 85 15
Fax 02 97 41 84 28
mairie@sarzeau.fr

www.sarzeau.fr

Madame, Monsieur,

Vous avez déposé une demande de Certificat d'Urbanisme sous le n° 05624012H0489 le 26 octobre 2012 sous la forme prévue à l'article R 410-10 du Code de l'Urbanisme.

Le délai d'instruction (de 2 mois) de votre demande de Certificat d'Urbanisme ayant expiré sans qu'une réponse vous soit faite, s'appliquent les dispositions de l'article R 410-12 du Code de l'Urbanisme selon lesquelles :

« A défaut de notification d'un certificat d'urbanisme dans le délai fixé par les articles R. 410-9 et R. 410-10, le silence gardé par l'autorité compétente vaut **délivrance d'un certificat d'urbanisme tacite**. Celui-ci a exclusivement les effets prévus par le quatrième alinéa de l'article L. 410-1, y compris si la demande portait sur les éléments mentionnés au b de cet article. »

Vous êtes donc titulaire d'un Certificat d'Urbanisme tacite depuis le 26 décembre 2012.

Lorsqu'une demande d'autorisation ou une déclaration préalable est déposée dans le délai de dix-huit mois à compter de ce Certificat d'Urbanisme tacite, les dispositions d'urbanisme, le régime des taxes et participations d'urbanisme ainsi que les limitations administratives au droit de propriété tels qu'ils existaient à cette date, ne peuvent être remis en cause à l'exception des dispositions qui ont pour objet la préservation de la sécurité ou de la salubrité.

Néanmoins, je tiens à vous préciser que ces dispositions sont sans préjudice de la possibilité offerte à l'autorité administrative d'édicter, le cas échéant, une décision de sursis à statuer, lorsqu'une demande d'autorisation sera déposée.

Je vous prie de croire, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour le Maire,
L'Adjointe à l'Urbanisme,



Dominique-Sophie LIOT

DÉPARTEMENT
DU MORBIHAN

Département :
 MORBIHAN
 Commune :
 SARZEAU

Section : ZO
Feuille : 000 ZO 01
Echelle d'origine : 1/2000
Echelle d'édition : 1/650
Date d'édition : 22/04/2013
(niveau horaire de Paris)
Coordonnées en projection : RG93CC48
©2012 Ministère de l'Economie et des Finances

an vous est délivré par : cadastre.gouv.fr

VANNES
Cité administrative 13 Avenue Saint
Symphonien 56020
56020 VANNES Cedex
tél. 02 97 01 50 66 - fax 02 97 01 51 75
cdif.vannes@dgif.finances.gouv.fr

PLAN DE SITUATION

Contributeur :

Nom : Association DJET
Prenom : Sylvie
Mail: sylvieib@gmail.com
Adresse: Lieu-dit Le Lirey
Code Postal: 56450
Ville: THEIX NOYALO

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation
Theme : Schéma de Cohérence Territoriale
Profil :
Date de publication : 18 septembre 2019 à 13:55:12

Contribution brute:

Nous vous souhaitons bonne réception de notre document ci-joint (4 pages)

Fichier :

https://www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh/sites/dev/files/e_registre/export/Observation%20n%C2%B092/SCOT%20Enqu%C3%AAt%20publique.pdf

Projet de SCOT GMVA

Remarques à l'attention de Mesdames les commissaires enquêteurs

ASSOCIATION POUR UN DEVELOPPEMENT JUSTE ET EQUILIBRE DU TERRITOIRE A SAINT GILDAS DE RHUYS (Association DJET)

Signataires

Sylvie Rodriguez, Présidente

Françoise Sorel, Trésorière

Remarques préliminaires

- Les cartes sont illisibles pour le néophyte et le grand public.
En général, trop « globales », pas assez précises vu les échelles (en particulier DOO, Orientation 5, pages 41, 48) ; il devient impossible de les comparer avec celles des PLU.
- Un glossaire des sigles et acronymes manque pour une lecture plus aisée et compréhensive du dossier SCOT GMVA.
- Un texte est tronqué, incompréhensible dans le Rapport de présentation, livret 1, page 140.
- Un copié-collé grossier figure au DOO (pages 163 à 181) : le « document local d'urbanisme couvrant la commune de Baden » est répété pour chaque commune.
- Quelles sont les définitions des mots suivants :
Secteur de grande taille ; grande emprise ; parcelle de taille généreuse & grande parcelle ; petite dent creuse ?
- Quelle est la différence entre grange et bâtiment agricoles ?
- Le SCOT GMVA peut-il préciser la définition de cœur d'îlot, dent creuse et dent creuse en cœur d'îlot

Observations

Le SCOT GVMA - un projet stratégique pour l'aménagement durable du territoire - a été adopté lors du conseil communautaire du 25/04/2019 à l'unanimité par les 34 communes.

Nous espérons que les observations/propositions émises lors de l'Enquête Publique seront bien prises en compte.

- Les objectifs du DOO et les mesures du PADD ne sont optimisés qu'à moitié. (Livret 3, p.110). Les prescriptions règlementaires ne sont pas assez fortes puisque 50% d'interprétation dans les documents d'urbanisme ne dépend que de la volonté des élus

locaux et de leurs choix politiques. Les exceptions à la règle - la liberté de choix donnée aux élus communaux - peuvent être source d'inégalités pour les citoyens et de déséquilibre entre les communes du territoire.

L'évaluation de l'application des prescriptions est incomplète.

- **Secteur le Golfe et ses îles.**

Le secteur Golfe est pris en compte, encadré par la Charte du PNR.

Nous regrettons que la façade maritime côté Atlantique ne soit pas plus développée dans le SCOT GMVA, vu l'interaction terre-mer : l'attraction touristique très forte/la difficulté des déplacements en saison estivale/les parkings sur les dunes/l'érosion du trait de côte/les risques de submersion marine/l'impact de la pêche à pied/les ports/les activités conchylicoles... Des forces et des faiblesses à prendre en compte pour un développement durable.

- **PDU- Localisation des parkings des déplacements intermodaux. (Orientations 3.2)**

Une carte serait utile et souhaitable pour les situer.

- **Surfaces d'épandage agricole. (Livret 3 – Orientation 7.3 et DOO p. 56)**

Réduction des surfaces d'épandage. Nous demandons qu'elles soient identifiées et figurent sur les documents d'urbanisme.

- **Repli des « campeurs-caravaniers ».**

L'occupation des campeurs-caravaniers est illégale dans les espaces côtiers ; la pratique est source de pollution diffuse et a un impact fort sur les paysages. Au DOO (p. 50), il est écrit que « les secteurs de repli pourront être identifiés... ».

La règle devrait être plus forte et ne pas être source d'interprétation lors de leur traduction dans les PLU. La commune de Sarzeau en est un exemple réussi qui a nécessité plusieurs années. Le processus de repli des campeurs-caravaniers devrait être engagé au plus tôt, à Saint Gildas de Rhuy, commune dont le réaménagement foncier est en cours.

- **Application de la loi Littoral à Saint Gildas de Rhuy**

Les EPR au sens de la loi Littoral demandent une révision objective, par une approche géographique concrète et « à la parcelle » (DOO, p.48) avec une cartographie conséquente. La carte du SCOT GMVA n'est qu'indicative.

L'article L. 121-13 du code de l'urbanisme dispose que dans les espaces proches du rivage ou des rives des plans d'eau intérieurs, l'extension de l'urbanisation doit être limitée, et être justifiée et motivée dans le plan local d'urbanisme selon des critères liés à la configuration des lieux ou à l'accueil d'activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau.

L'objectif est d'éviter une urbanisation linéaire le long du littoral et d'inciter à réaliser l'urbanisation nouvelle en zone rétro-littorale.

Afin de sécuriser juridiquement l'application de l'article L. 121-13, les espaces proches du rivage doivent être délimités dans les PLU. Le SCoT définira quant à lui

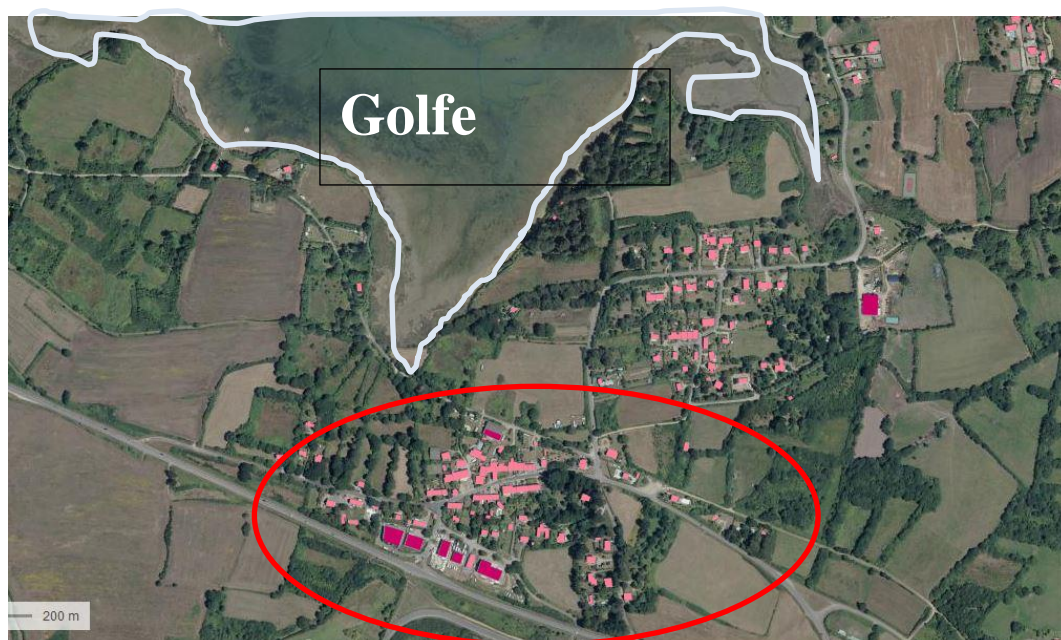
les critères de délimitation voire procèdera à une délimitation cartographique à une échelle plus large.

(source : littoral-et-urbanisme.qv4.dhup.dgaln@developpement-durable.gouv.fr)

Au PLU de Saint Gildas de Rhuys, la cartographie des EPR, très ancienne (2002), est floue, voire obsolète. Elle nécessite une révision urgente.

A Saint Gildas de Rhuys, Le Net devient village qui « peut 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...n'ayant pas pour vocation d'étendre son urbanisation au dépend de l'agglomération » (DOO, p. 40 & objectif 1.3)

Vu la proximité des rives du Golfe et des risques littoraux, est-il vraiment juste et équitable que Le Net soit **déplacé en même temps** « **en dehors du périmètre des EPR** » ? (annonce du Maire, Conseil municipal du 23 mai 2019, p.20)



Identification des Secteurs Déjà Urbanisés (Loi ELAN) autres que village ou agglomération.

La loi ELAN ne fixe aucun nombre de bâtiments.

Or, le SCOT détermine certains critères très limitatifs : au moins 25 bâtiments....pour justifier d'un SDU.

Comment GMVA justifie-t-il cette position ?

Nous notons que le SCOT de GMVA, figeant pour de nombreuses années ce cadre de vie, fixe en priorité la densification des agglomérations et de leurs dents creuses (dents creuse en cœur d'îlot).

Nous espérons que cette priorité soit rapidement prise en compte dans les PLU des communes de l'agglomération.

Nous sommes en phase avec les objectifs du SCOT et du PADD qui cherchent à offrir une qualité de vie et un cadre de vie respectueux de l'environnement à l'ensemble de la population intergénérationnelle tant présente qu'à venir.

Sylvie Rodriguez, Présidente
Françoise Sorel, Trésorière

Lieu-dit Le Lirey – 56450 Theix - Noyalo

Contributeur :

Nom : Association DJET
Prenom : Sylvie
Mail: sylvie1b@gmail.com
Adresse: Lieu-dit Le Lirey
Code Postal: 56450
Ville: THEIX NOYALO

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation
Theme : Schéma de Cohérence Territoriale
Profil :
Date de publication : 18 septembre 2019 à 14:03:33

Contribution brute:

A l'attention des Mesdames les commissaires enquêteurs. Dossier ci-joint avec nos remarques sur le SCOT. Bien à vous Association DJET

Fichier :

https://www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh/sites/dev/files/e_registre/export/Observation%20n%C2%B093/SCOT%20Enqu%C3%AAt%20publique_0.pdf

Projet de SCOT GMVA

Remarques à l'attention de Mesdames les commissaires enquêteurs

ASSOCIATION POUR UN DEVELOPPEMENT JUSTE ET EQUILIBRE DU TERRITOIRE A SAINT GILDAS DE RHUYS (Association DJET)

Signataires

Sylvie Rodriguez, Présidente

Françoise Sorel, Trésorière

Remarques préliminaires

- Les cartes sont illisibles pour le néophyte et le grand public.
En général, trop « globales », pas assez précises vu les échelles (en particulier DOO, Orientation 5, pages 41, 48) ; il devient impossible de les comparer avec celles des PLU.
- Un glossaire des sigles et acronymes manque pour une lecture plus aisée et compréhensive du dossier SCOT GMVA.
- Un texte est tronqué, incompréhensible dans le Rapport de présentation, livret 1, page 140.
- Un copié-collé grossier figure au DOO (pages 163 à 181) : le « document local d'urbanisme couvrant la commune de Baden » est répété pour chaque commune.
- Quelles sont les définitions des mots suivants :
Secteur de grande taille ; grande emprise ; parcelle de taille généreuse & grande parcelle ; petite dent creuse ?
- Quelle est la différence entre grange et bâtiment agricoles ?
- Le SCOT GMVA peut-il préciser la définition de cœur d'ilôt, dent creuse et dent creuse en cœur d'ilôt

Observations

Le SCOT GVMA - un projet stratégique pour l'aménagement durable du territoire - a été adopté lors du conseil communautaire du 25/04/2019 à l'unanimité par les 34 communes.

Nous espérons que les observations/propositions émises lors de l'Enquête Publique seront bien prises en compte.

- Les objectifs du DOO et les mesures du PADD ne sont optimisés qu'à moitié. (Livret 3, p.110). Les prescriptions règlementaires ne sont pas assez fortes puisque 50% d'interprétation dans les documents d'urbanisme ne dépend que de la volonté des élus

locaux et de leurs choix politiques. Les exceptions à la règle - la liberté de choix donnée aux élus communaux - peuvent être source d'inégalités pour les citoyens et de déséquilibre entre les communes du territoire.

L'évaluation de l'application des prescriptions est incomplète.

- **Secteur le Golfe et ses îles.**

Le secteur Golfe est pris en compte, encadré par la Charte du PNR.

Nous regrettons que la façade maritime côté Atlantique ne soit pas plus développée dans le SCOT GMVA, vu l'interaction terre-mer : l'attraction touristique très forte/la difficulté des déplacements en saison estivale/les parkings sur les dunes/l'érosion du trait de côte/les risques de submersion marine/l'impact de la pêche à pied/les ports/les activités conchyliques... Des forces et des faiblesses à prendre en compte pour un développement durable.

- **PDU- Localisation des parkings des déplacements intermodaux. (Orientations 3.2)**

Une carte serait utile et souhaitable pour les situer.

- **Surfaces d'épandage agricole. (Livret 3 – Orientation 7.3 et DOO p. 56)**

Réduction des surfaces d'épandage. Nous demandons qu'elles soient identifiées et figurent sur les documents d'urbanisme.

- **Repli des « campeurs-caravaniers ».**

L'occupation des campeurs-caravaniers est illégale dans les espaces côtiers ; la pratique est source de pollution diffuse et a un impact fort sur les paysages. Au DOO (p. 50), il est écrit que « les secteurs de repli pourront être identifiés... ».

La règle devrait être plus forte et ne pas être source d'interprétation lors de leur traduction dans les PLU. La commune de Sarzeau en est un exemple réussi qui a nécessité plusieurs années. Le processus de repli des campeurs-caravaniers devrait être engagé au plus tôt, à Saint Gildas de Rhuy, commune dont le réaménagement foncier est en cours.

- **Application de la loi Littoral à Saint Gildas de Rhuy**

Les EPR au sens de la loi Littoral demandent une révision objective, par une approche géographique concrète et « à la parcelle » (DOO, p.48) avec une cartographie conséquente. La carte du SCOT GMVA n'est qu'indicative.

L'article L. 121-13 du code de l'urbanisme dispose que dans les espaces proches du rivage ou des rives des plans d'eau intérieurs, l'extension de l'urbanisation doit être limitée, et être justifiée et motivée dans le plan local d'urbanisme selon des critères liés à la configuration des lieux ou à l'accueil d'activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau.

L'objectif est d'éviter une urbanisation linéaire le long du littoral et d'inciter à réaliser l'urbanisation nouvelle en zone rétro-littorale.

Afin de sécuriser juridiquement l'application de l'article L. 121-13, les espaces proches du rivage doivent être délimités dans les PLU. Le SCoT définira quant à lui

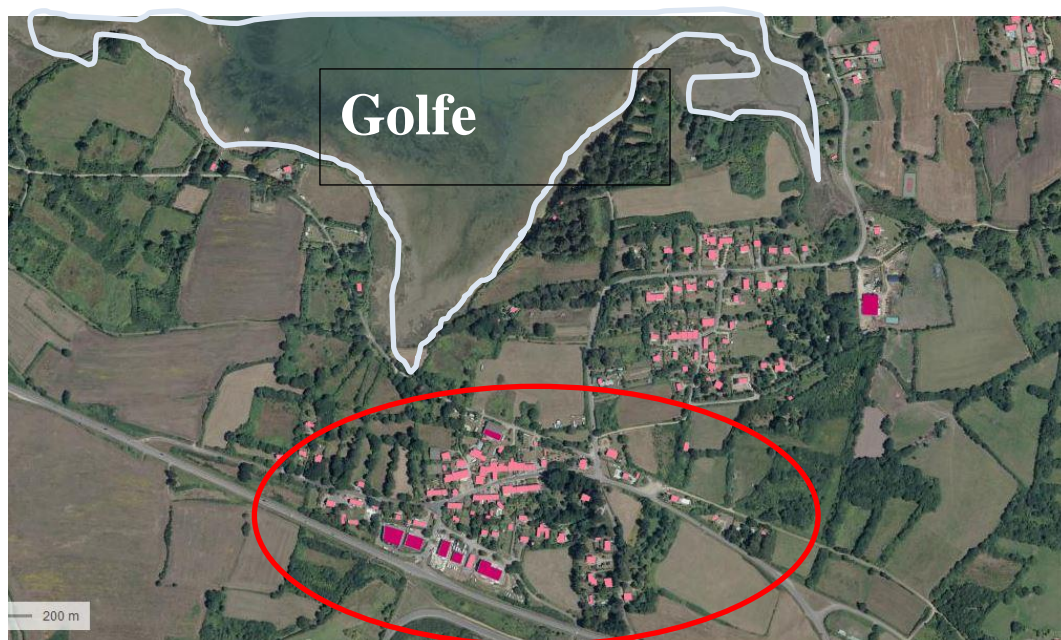
les critères de délimitation voire procèdera à une délimitation cartographique à une échelle plus large.

(source : littoral-et-urbanisme.qv4.dhup.dgaln@developpement-durable.gouv.fr)

Au PLU de Saint Gildas de Rhuys, la cartographie des EPR, très ancienne (2002), est floue, voire obsolète. Elle nécessite une révision urgente.

A Saint Gildas de Rhuys, Le Net devient village qui « peut 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...n'ayant pas pour vocation d'étendre son urbanisation au dépend de l'agglomération » (DOO, p. 40 & objectif 1.3)

Vu la proximité des rives du Golfe et des risques littoraux, est-il vraiment juste et équitable que Le Net soit **déplacé en même temps** « **en dehors du périmètre des EPR** » ? (annonce du Maire, Conseil municipal du 23 mai 2019, p.20)



Identification des Secteurs Déjà Urbanisés (Loi ELAN) autres que village ou agglomération.

La loi ELAN ne fixe aucun nombre de bâtiments.

Or, le SCOT détermine certains critères très limitatifs : au moins 25 bâtiments....pour justifier d'un SDU.

Comment GMVA justifie-t-il cette position ?

Nous notons que le SCOT de GMVA, figeant pour de nombreuses années ce cadre de vie, fixe en priorité la densification des agglomérations et de leurs dents creuses (dents creuse en cœur d'îlot).

Nous espérons que cette priorité soit rapidement prise en compte dans les PLU des communes de l'agglomération.

Nous sommes en phase avec les objectifs du SCOT et du PADD qui cherchent à offrir une qualité de vie et un cadre de vie respectueux de l'environnement à l'ensemble de la population intergénérationnelle tant présente qu'à venir.

Sylvie Rodriguez, Présidente
Françoise Sorel, Trésorière

Lieu-dit Le Lirey – 56450 Theix - Noyalo

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 18 septembre 2019 à 14:40:50

Contribution brute:

Le hameau de Kerguet, sur la commune de Sarzeau est séparé en 2 par la départementale D 198 qui relie Sarzeau à Suscinio ,les plages et Penvins ..En 2017 on comptabilisait en période estivale 8000 véhicules /jour „Qu'en est-il en 2019 ?et qu'en sera-t-il avec le projet autour du château ? Comment réaliser un tel projet sans en améliorer les accès ? Le projet de la déviation de Kerguet devra donc être réalisé au plus vite. La piste cyclable venant de Sarzeau s'arrête au carrefour de kerblay .il est donc impossible d'aller à vélo aux plages sauf en empruntant cette départementale très dangereuse. La piste cyclable prévue sur le PDU devrait impérativement être réalisée en 2020

Contributeur :

Nom : GHILARDI

Prenom : Marie Claude

Mail: marieghil@hotmail.fr

Adresse: 70 route de ST Martin

Code Postal: 56370

Ville: SARZEAU

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 18 septembre 2019 à 14:54:10

Contribution brute:

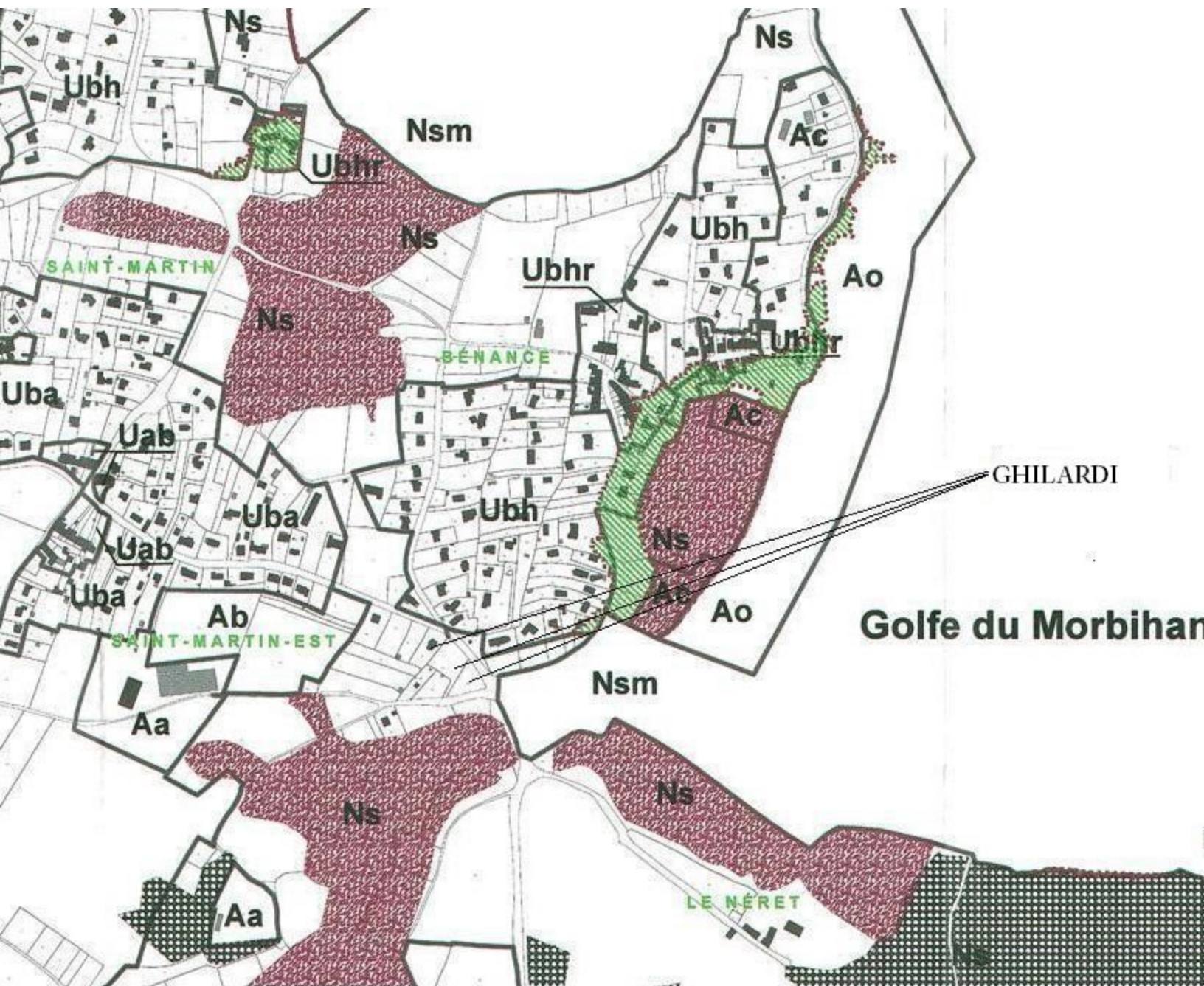
Mesdames, Messieurs, Je suis propriétaire d'une maison construite en 2002 sur la parcelle ZO 202 route de Saint-Martin qui fait partie d'une zone de 4 parcelles : 199, 200, 201 et 202. Ces 4 parcelles étaient constructibles avant le PLU et deux ont été bâties en prenant en compte l'alignement des maisons de Saint-Martin (199 et 202) laissant 2 dents creuses au milieu (200 et 201). Ces 4 parcelles le long de la route touristique du golfe en face du Chemin de la Croix de Bénance (chemin construit sur toute sa longueur) et qui sépare Saint-Martin de Bénance ont été déclassées en zone naturelle avec le nouveau PLU au nom d'une trame verte qui n'existait pas. La circulation, les clôtures, les talus, les murets ne permettent pas d'avoir un couloir écologique sur cette petite zone. Au nom de l'Egalité et de la loi Elan peut-on modifier le SCOT et reclassifier cette zone en zone constructible comme auparavant ?

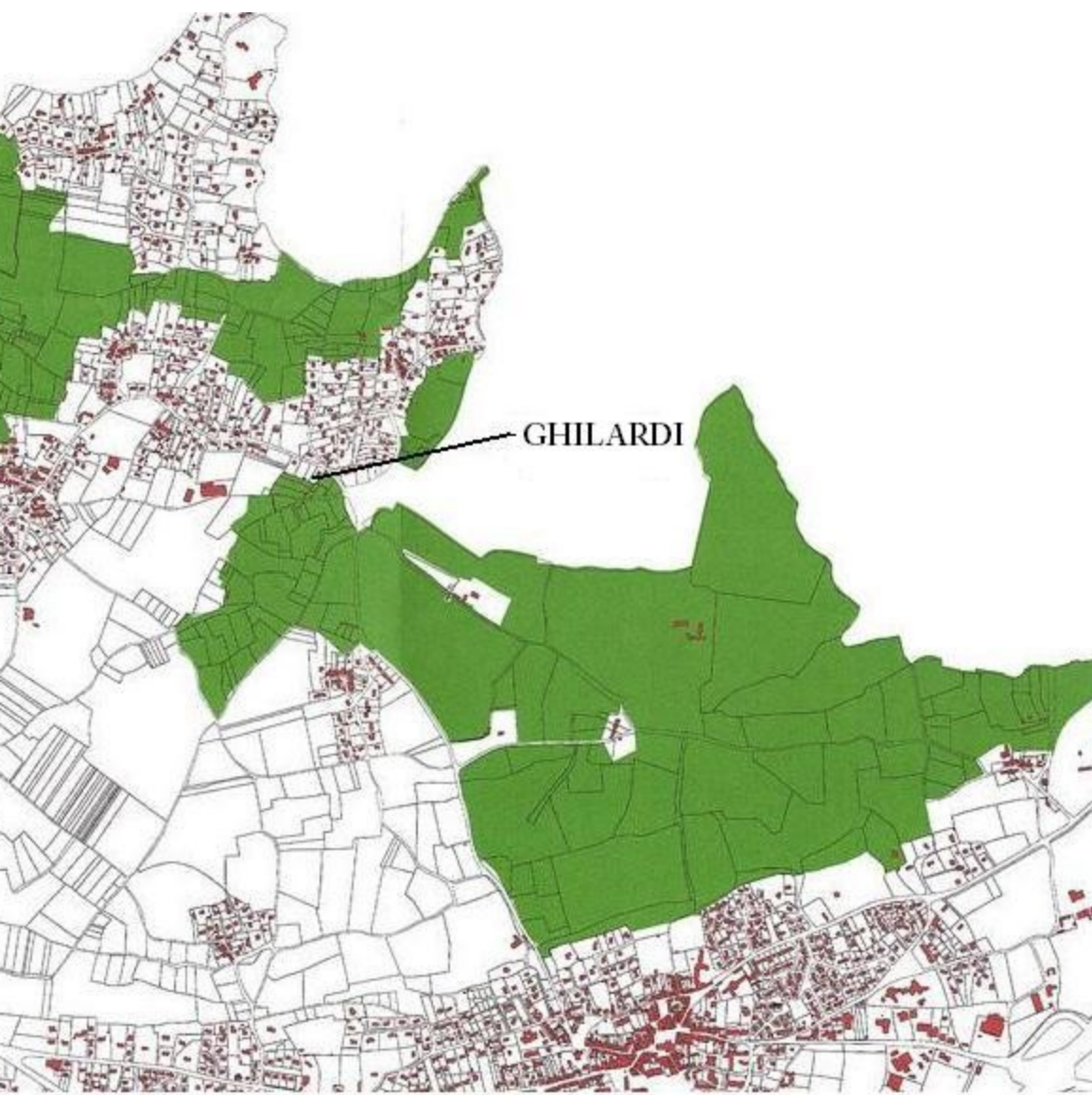
Fichier :

https://www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh/sites/dev/files/e_registre/export/Observation%20n%C2%B095/St%20Martin%20et%20Benance.jpg

Fichier :

https://www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh/sites/dev/files/e_registre/export/Observation%20n%C2%B095/zone%20verte%20en%202011.jpg





Contributeur :

Nom : RIEDI

Prenom : Marie-Cécile

Mail: mc.riedi@orange.fr

Adresse: Le Roaliguen

Code Postal: 56370

Ville: Sarzeau

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 18 septembre 2019 à 15:55:05

Contribution brute:

Madame la présidente de la commission d'enquête – SCOT Je représente les membres de la liste des élus de « Sarzeau, un avenir partagé » à la commune de Sarzeau. Nous avons voté - avec les réserves annexées - la délibération du conseil municipal qui vous a été transmise au titre des avis des communes. C'est donc ici, deux points supplémentaires que je souhaite vous exposer. Le premier point est technique : Dans les pages 164 – 166 – 168- 170- 172- 174- 176-178- 180 et 182 du document d'Orientations et d'objectifs, on retrouve le même texte se rapportant au document Local d'urbanisme de Baden ? Si c'est une erreur, je le conçois...., il est essentiel de connaître les indications propres à chaque commune. Comment procéderez-vous pour que chacun en prenne connaissance ? Le second point est une interrogation sur les impacts du SCOT pour les Secteurs Déjà Urbanisés qui se situent dans les espaces proches du rivage tels qu'ils ont été définis dans les PLU - de Sarzeau par exemple - en particulier en terme d'extension de l'habitat. Merci de votre attention. Marie-Cécile Riédi

Contributeur :

Nom : RIEDI

Prenom : marie-Cécile

Mail: mc.riedi@orange.fr

Adresse: le Roaliguen

Code Postal: 56370

Ville: Sarzeau

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 18 septembre 2019 à 16:13:24

Contribution brute:

Madame la présidente de la commission d'enquête – PDU Je représente les membres de la liste des élus de « Sarzeau, un avenir partagé » à la commune de Sarzeau. Au niveau du DPU, nous souscrivons complètement aux contributions de l'association Bicyrhuys pour le développement de l'utilisation du vélo « utilitaire ». Pour la partie transport en commun , nous insistons sur la nécessité de développer l'offre de passage des TC, en particulier pour les villages qui ne se trouvent pas sur l'arête centrale – la RD 780 – de la presqu'île de Rhuys. Compte tenu de la strate de population devenue moins « sportive » pour le vélo... cet élément est très souvent repris dans les observations, à juste titre. Pour l'aspect covoiturage, la prévision de point stop (p38)est une excellente idée, encore faut-il que ces points ne soient pas uniquement situés aussi en bordure de cette même RD780 . Par ailleurs, l'innovation ne doit pas simplement porter sur le développement des énergies et les véhicules moins polluants. l'Humain est aussi capable d'innovation : dans ses gestes et ses habitudes. L'utilisation des réseaux, ou des applications informatiques se répand et pour tous les âges. Mieux vivre ensemble, c'est aussi pouvoir signaler qu'à telle heure on part pour tel endroit et qu'on en revient, et que l'on est disponible pour covoiturer. Un blablacar adapté au local, et gratuit ! Merci de votre attention. Marie-Cécile Riédi

Contributeur :

Nom : goumon

Prenom : thierry

Mail: titi-facto@netcourrier.com

Adresse: bellevue rte de suscinio

Code Postal: 56370

Ville: sarzeau

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 18 septembre 2019 à 19:20:41

Contribution brute:

Je signale un manque de liaison verte entre la route de kerlevenan et les plages de suscinio. la fréquentation estivale étant très affirmée vers la plage et le chateau de suscinio il serait urgent de prévoir une liaison type vélo/pédestre pour la population touristique et locale de notre presqu'île.

Contributeur :

Nom : BODUIN

Prenom : Bernard

Mail: bb136@orange.fr

Adresse: 17 rue des Vénètes A22, Résidence Clos des Vénètes

Code Postal: 56370

Ville: SARZEAU

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 18 septembre 2019 à 19:21:40

Contribution brute:

La circulation rue des vénètes devient de plus en plus problématique du fait de très nombreux excès de vitesse de jour comme de nuit. Ces faits récurrents sont générateur notamment d'insécurité à proximité de l'école sainte Anne, ainsi que des nuisances sonores excessives au niveau des résidents de cette rue. Veuillez mettre en place une politique afin de réduire la fréquentation de cette rue ainsi que la vitesse. Certaines villes ont d'ailleurs mis en place une limitation globale à 30 Km/h ! on en est loin certain usager passe à des vitesses supérieures à 80 voir + de 100 km/h et ce en toute impunité !

Contributeur :

Nom : RENIER

Prenom : Frédéric

Mail: frederic.renier@sfr.fr

Adresse: Impasse de Kerfraval

Code Postal: 56370

Ville: Sarzeau

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 18 septembre 2019 à 19:47:39

Contribution brute:

Je souhaiterais une liaison verte entre le Château de Kerlevenan et les plages et le Château de Suscinio. Déplacement impossible aujourd'hui en famille avec de jeunes enfants ! Merci

Contributeur :

Nom : RENIER

Prenom : Céline

Mail: celinerenier@sfr.fr

Adresse: Impasse de Kerfraval

Code Postal: 56370

Ville: Sarzeau

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 18 septembre 2019 à 19:48:35

Contribution brute:

Je souhaiterais une liaison verte entre le Château de Kerlevenan et les plages et le Château de Suscinio. Déplacement impossible aujourd'hui en famille avec de jeunes enfants ! Merci

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 18 septembre 2019 à 20:05:54

Contribution brute:

Les déplacements de Plescop vers Vannes sont fréquemment engorgés. Nous souhaitons des lignes de bus avec un cadencement à 20 min pour changer nos comportements.

Contributeur :

Nom : Collectif Riverains Renneveu Pont-Silio

Prenom : Le Gal

Mail: celolegal@orange.fr

Adresse: 34 Renneveu

Code Postal: 56250

Ville: Saint-Nolff

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 18 septembre 2019 à 20:17:36

Contribution brute:

Bonjour, Veuillez trouver en pièce jointe les remarques du collectif riverains Renneveu Pont-Silio sur

Objectif 7.3 : "Une politique de valorisation des déchets"

Fichier :

<https://www.golfedumorbihan->

[vannesagglomeration.bzh/sites/dev/files/e_registre/export/Observation%20n%C2%B0103/scot.doc](https://www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh/sites/dev/files/e_registre/export/Observation%20n%C2%B0103/scot.doc)

Madame la Présidente de la Commission d'enquête unique SCoT et PDU ,

Notre collectif « Riverains de Pont Silio Saint Avé / Renneveu Saint Nolff » regroupe plusieurs habitants de ces deux villages frontaliers, de communes différentes. Ce collectif existe depuis 2014. Nous avons recueilli plus de 1000 signatures lors d'une pétition au moment de la création de ce collectif. Cette pétition a été remise à la Préfecture par les maires des deux communes.

L'objet du conflit porte sur deux ICPE, sous régime déclaratif, délivrées par le Préfet du Morbihan (la signature du Préfet vaut autorisation de fonctionnement) quand bien même la qualification foncière ne l'autorise pas :

ICPE « recyclage et concassage de déchets du bâtiment »

ICPE « déchetterie industrielle pour déchets non dangereux »;

Ces deux ICPE, lors de leur publication en mairie des deux communes (publication obligatoire) n'ont fait l'objet :

- a) d'aucune observation de la part de ces deux communes avant délivrance par le Préfet (un mois de publication)
- b) d'aucune communication aux riverains. Les riverains ont découvert l'autorisation de ces activités 6 mois plus tard lors des travaux d'aménagement.

Ce site de Pont Silio Renneveu est classé :

- a) ZI pour la partie Saint Avé (localisation des bureaux des sociétés liées au fonctionnement de ces ICPE)
- b) ZA pour le périmètre strict des deux activités. Ces deux activités ne sont pas compatibles avec un milieu résidentiel de première proximité.

La déchetterie industrielle fonctionne - stockage de bennes de déchets. La localisation se trouve sous les fenêtres d'habitants de Saint Avé et Saint Nolff (voir photos en pièce jointe). L'activité sur Saint Nolff est hors zone industrielle.

Il faut être vigilant sur la localisation des déchetteries, et des sites de concassage qui ne peuvent se trouver au milieu de quartier résidentiel. Il faut impérativement étudier leur implantation en se rendant sur place et surtout leur réserver des sites industriels. Ils doivent s'implanter hors village, hors terres agricoles, et il ne faut pas accepter des installations sans être venu sur place et constater s'il y a possibilité de le faire ou non. Cela n'est pas « juste » un papier que l'on signe dans un bureau. Il ne faut pas prendre en compte uniquement le facteur géographique ou la situation.

A l'heure actuel, nous avons un site proche de chez nous qui est exploité en toute illégalité par Véolia, la déchetterie ne peut ouvrir et pourtant ce locataire s'est installé. Ces activités sous ICPE doivent être compatibles avec le milieu résidentiel, ce qui n'est pas le cas à Renneveu/Pont silio

Nous nous opposons à l'implantation et à l'extension du site de valorisation des déchets sur Pont Silio car son activité n'est pas compatible avec l'environnement (risque, pollution, ...), ni avec les lieux d'habitations (nuisances, ...), ... Les nuisances qui nous affectent sont entre autres le bruit, la circulation des véhicules, les odeurs, la vue sur une déchetterie Cela est à prendre en considération car le site a été dégradé sans autorisation, ce qui est contradictoire avec la politique de préservation de l'environnement prônée par vanne aggro.

Nous vous remercions, madame la présidente, de l'attention portée à nos observations

le collectif riverain Pont Silio /Renneveu



Contributeur :

Nom : VAN HERREWEGHE

Prenom : DANIEL

Mail: dadovandu@gmail.com

Adresse: 6 ROUTE DE LA CROIX, MONTSARRAC

Code Postal: 56860

Ville: SENE

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 18 septembre 2019 à 20:41:53

Contribution brute:

Le projet de SCOT propose une qualification des villages éminemment contestable. Ceux de Kerarden et Montsarrac sont qualifiés en villages non ext, terme pour le moins bizarre juridiquement. Une requalification en hameaux s'impose. Par ailleurs, ce SCOT s'oriente dans une contradiction avec les engagements du PNR. On s'engage un jour, on revient dessus le lendemain. La protection de l'environnement, du littoral et des espaces agricoles sont mis à mal. A revoir.

Contributeur :

Nom : collectif riverains Renneveu Pont-Silio

Prenom : Le Gal

Mail: celolegal@orange.fr

Adresse: 34 Renneveu

Code Postal: 56250

Ville: SAINT-NOLFF

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 18 septembre 2019 à 20:55:04

Contribution brute:

Vous trouverez en pièce jointe les remarques du collectif riverains Renneveu/Pont-Silio sur l'objectif 7.3 : "Une politique de valorisation des déchets". Nous vous remercions de l'attention portée à notre courrier.

Fichier :

https://www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh/sites/dev/files/e_registre/export/Observation%20n%C2%B0105/scot_0.doc

Madame la Présidente de la Commission d'enquête unique SCoT et PDU ,

Notre collectif « Riverains de Pont Silio Saint Avé / Renneveu Saint Nolff » regroupe plusieurs habitants de ces deux villages frontaliers, de communes différentes. Ce collectif existe depuis 2014. Nous avons recueilli plus de 1000 signatures lors d'une pétition au moment de la création de ce collectif. Cette pétition a été remise à la Préfecture par les maires des deux communes.

L'objet du conflit porte sur deux ICPE, sous régime déclaratif, délivrées par le Préfet du Morbihan (la signature du Préfet vaut autorisation de fonctionnement) quand bien même la qualification foncière ne l'autorise pas :

ICPE « recyclage et concassage de déchets du bâtiment »

ICPE « déchetterie industrielle pour déchets non dangereux »;

Ces deux ICPE, lors de leur publication en mairie des deux communes (publication obligatoire) n'ont fait l'objet :

- a) d'aucune observation de la part de ces deux communes avant délivrance par le Préfet (un mois de publication)
- b) d'aucune communication aux riverains. Les riverains ont découvert l'autorisation de ces activités 6 mois plus tard lors des travaux d'aménagement.

Ce site de Pont Silio Renneveu est classé :

- a) ZI pour la partie Saint Avé (localisation des bureaux des sociétés liées au fonctionnement de ces ICPE)
- b) ZA pour le périmètre strict des deux activités. Ces deux activités ne sont pas compatibles avec un milieu résidentiel de première proximité.

La déchetterie industrielle fonctionne - stockage de bennes de déchets. La localisation se trouve sous les fenêtres d'habitants de Saint Avé et Saint Nolff (voir photos en pièce jointe). L'activité sur Saint Nolff est hors zone industrielle.

Il faut être vigilant sur la localisation des déchetteries, et des sites de concassage qui ne peuvent se trouver au milieu de quartier résidentiel. Il faut impérativement étudier leur implantation en se rendant sur place et surtout leur réserver des sites industriels. Ils doivent s'implanter hors village, hors terres agricoles, et il ne faut pas accepter des installations sans être venu sur place et constater s'il y a possibilité de le faire ou non. Cela n'est pas « juste » un papier que l'on signe dans un bureau. Il ne faut pas prendre en compte uniquement le facteur géographique ou la situation.

A l'heure actuel, nous avons un site proche de chez nous qui est exploité en toute illégalité par Véolia, la déchetterie ne peut ouvrir et pourtant ce locataire s'est installé. Ces activités sous ICPE doivent être compatibles avec le milieu résidentiel, ce qui n'est pas le cas à Renneveu/Pont silio

Nous nous opposons à l'implantation et à l'extension du site de valorisation des déchets sur Pont Silio car son activité n'est pas compatible avec l'environnement (risque, pollution, ...), ni avec les lieux d'habitations (nuisances, ...), ... Les nuisances qui nous affectent sont entre autres le bruit, la circulation des véhicules, les odeurs, la vue sur une déchetterie Cela est à prendre en considération car le site a été dégradé sans autorisation, ce qui est contradictoire avec la politique de préservation de l'environnement prônée par vanne aggro.

Nous vous remercions, madame la présidente, de l'attention portée à nos observations

le collectif riverain Pont Silio /Renneveu



Contributeur :

Nom : NARDI

Prenom : Cécile

Mail: cecile.nardi@gmail.com

Adresse: 12, rue Garigliano

Code Postal: 56000

Ville: Vannes

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 19 septembre 2019 à 00:22:45

Contribution brute:

Bonjour, Veuillez trouver ci-dessous mes observations, suite à la lecture du PDU. A - En réaction au texte p. 24 « Assurer une continuité infra communale des aménagements cyclables vers les principaux générateurs (par exemple, les équipements de formation : collèges, lycées, universités, ...). », j'aimerais ajouter que les écoles primaires et maternelles sont également concernées... J'emmène ma fille à l'école tous les matins en vélo. Lorsqu'elle a su faire du vélo correctement (dès la maternelle), elle a utilisé son propre vélo (elle sur le trottoir et moi sur la rue), mais même sur le trottoir, ça me paraît trop dangereux à cause des voitures qui sortent des garages en marche arrière, et elle est désormais sur un siège derrière mon vélo. Maintenant que le siège devient trop petit, comment faire ? La seule solution serait d'avoir une circulation en site propre en direction de l'école. J'en profite pour évoquer le sujet du stationnement devant l'école : lorsque le vélo était petit, j'arrivais encore (non sans difficulté) à le transporter sur mon vélo pour le ramener à la maison. Suite à un changement de taille du vélo enfant, nous sommes obligées de le laisser à l'école sur les quelques supports vélos très mal placés (sur le passage des piétons), à l'air libre (sous la pluie), accessible à chacun (au risque de se le faire voler) et sans solution de rangement pour le casque (l'école préfère que l'enfant ne le laisse pas à son porte-manteau au risque de les enfants jouent avec). C'est dommage, car 1- c'est dès l'enfance que les bonnes habitudes (de rouler en vélo) se prennent, 2- rouler avec ses parents dès le plus jeune âge, c'est apprendre les règles pour, plus tard, rouler seul en connaissant les risques, 3- favoriser le vélo à l'école, c'est aussi réduire les nœuds de circulations qui se forment autour des écoles aux heures de début et de fin des cours (encore plus en maternelle et en primaire où le parent doit se garer pour accompagner son enfant et où l'école débute et finit pour tous en même temps). En résumé : - assurer une continuité des aménagements cyclables également autour des écoles primaires et maternelle - prévoir des stationnements sécurisés et abrités - sensibiliser les automobilistes pour qu'ils se garent en marche arrière (plus sécurisé) B - En complément de l'axe 5 « Communication », il me semble que la communication doit pouvoir se faire dans les deux sens GMVA > population et population > GMVA. A cet effet, il serait intéressant de mettre en place la possibilité pour les usagers de faire remonter facilement (par exemple via internet) les dysfonctionnements et les suggestions d'améliorations. En effet, ce sont les usagers du quotidien les mieux placés pour remarquer ce genre de choses. Par exemple : mettre la rue Paul Doumer en sens unique (vers l'avenue Franklin), sachant que la rue Garigliano dessert déjà la rue Jean Frélaut. En effet, il est difficile de se croiser dans cette rue, et l'entrée (par la rue Jean Frélaut) comme l'arrivée au carrefour avec la rue F. Roosevelt est dangereuse en raison des véhicules stationnés. Autre suggestion (dans le cas où la mise en sens unique ne serait pas réalisé) : au carrefour av. Roosevelt x rue Paul Doumer, les véhicules qui sont arrêtés au feu rouge sur l'avenue pourraient avoir la possibilité de tourner à droite (après avoir laissé la priorité aux piétons) car aucun autre

véhicule ne coupe leur route. Par ailleurs, le tronçon de la rue Garigliano en sens unique pourrait permettre la circulation des vélos en contresens sur une bande cyclable. Ainsi, les usagers du quotidien sont les mieux placés pour prendre en compte tous les usages et contraintes. Pour exemple, une suggestion qui tient compte du relief : pour venir de la place de la Libération vers le vieux centre (coté cathédrale, Monoprix) via la rue de la Loi, pourquoi ne pas autoriser la circulation à contre-sens pour les vélos sur la rue Lesage et le long de l'hôtel de ville ? La circulation est apaisée, donc sans risque (la rue ne sert qu'au stationnement), alors que le passage par la rue du Pot d'Etain oblige à descendre, puis remonter le long de la rue Thiers dans le flot des véhicules.

C - En réaction à l'action 6-1 « Être collectivité initiatrice sur les énergies innovantes (hydrogène) » p. 50 : Effectivement, il me paraît très intéressant de favoriser le développement d'énergies innovantes (hydrogène) et non polluantes car on sait que les véhicules électriques ne sont pas complètement sans impact sur l'environnement (besoin en électricité, partiellement d'origine nucléaire, et extraction de métaux rares nécessaires à la fabrication des batteries...). En revanche, il est dommage de s'arrêter à l'achat de véhicules par les collectivités sans viser également les véhicules des entreprises et des particuliers, qui sont les plus nombreux. Ainsi GMVA pourrait favoriser le développement des énergies innovantes par une aide pas forcément financière (ce qui serait probablement trop coûteux), mais au niveau de l'information (où se renseigner, liste de contacts, comment faire baisser les coûts...), de la promotion, de la vulgarisation des techniques, de la logistique, et ce, à la fois au niveau des acheteurs potentiels et au niveau des entreprises de ce secteur.

D - Enfin pour finir, j'abonde dans le sens des cyclistes qui souhaitent - des traversées sécurisées entre Vannes sud et Vannes nord, c'est à dire au niveau de la quatre-voies et du chemin de fer : il est dommage de ne pouvoir accéder à Vanocéa ou au bois de Kermesquel (s'il est de nouveau sécurisé un jour...) en vélo par crainte pour sa sécurité (trop de trafic sur la route à ce niveau pour rouler sereinement en vélo, surtout avec des enfants) et de devoir prendre son véhicule pour un trajet parfois très court (par exemple pour les habitants du Bondon, qui habitent à 500 m de la piscine).

- Une continuité au niveau des ronds-points, notamment le long de l'axe bd Gal Monsabert – bd Colonel Rémy – bd de la Résistance : chaque rond-point est cerné par une piste cyclable qui longe le boulevard, mais rien n'est prévu pour le cycliste qui souhaite prendre une rue transversale et qui se retrouve sur un chemin piéton (devant le magasin Tati, au croisement avec la rue de Ste Anne), sur le rond-point puis sur le passage piéton (au bout de la bande cyclable de l'avenue de la Marne, puis pour pouvoir rejoindre la piste cyclable le long de la rue de Prat Lann / au bout du bd de la Résistance pour prendre la rue Winston Churchill), ou sur une bande cyclable à partager avec les piétons (bd des Îles) - Plus de pistes cyclables réservées aux cyclistes (et rollers, etc.) pour la sécurité des adultes, et comme condition indispensable pour emmener de jeunes enfants. Et une réflexion sur toutes les connections pour proposer des solutions d'accès aux traversées non routières (ainsi, comment rejoindre l'allée de Kerizel depuis l'avenue Georges Pompidou en venant de l'Intermarché sans prendre de risque : traverser les trois voies (en montée, donc lentement) très circulées et devoir s'arrêter pour monter sur le trottoir (la bordure est haute !) ou risquer d'écraser un piéton (et d'enfreindre la loi) en passant par le trottoir ? C'est pourtant un beau raccourci et ce trajet dans les arbres le long de la rivière mériterait d'être prolongé du Bondon (et au-delà, de Ménimur) jusqu'au centre-ville via le Palais des Arts.

- Au niveau des stationnements : une possibilité pour accrocher son casque (voire un casier sécurisé pour déposer une partie de ses courses et éviter ainsi de les porter pendant le reste du shopping ou de la visite). Dans l'attente de voir concrètement le résultat de la consultation et des actions qui vont en découler, Cordialement.

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 19 septembre 2019 à 03:18:57

Contribution brute:

ECONOMIES D'EAU POTABLE Il faut que le document pousse les communes et leurs syndicats à:

- refaire à neuf leurs réseaux d'eau potable (trop de pertes et fuites scandaleuses qui durent depuis au moins un demi-siècle) - imposer aux pétitionnaires dans leurs dossiers de construction de bâtiments neufs (logements et constructions non résidentielles privées et publiques, prioritairement celles-ci, pour l'exemple auprès de leurs administrés), de prévoir un circuit de réutilisation d'eau usée (éviers, lavabos, douches, baignoires) alimentant les wc, quand ce ne seraient pas les jardins . Certains pays pratiquent ce procédé. Cette proposition exercera un effet positif direct sur la ressource en eau potable (l'agence de l'eau Loire-Bretagne devrait réfléchir au soutien de la mesure), et, partant, sur l'assainissement et le bon fonctionnement des stations d'épuration. Le secteur du bâtiment, j'en suis sûr, se frotterait les mains devant cette perspective. Aux objections fondées sur la dérive normative des coûts de construction , l'on opposera l'argument écologique réel d'économie d'eau de nappe et/ou de rivière , et celui d'une facture d'eau allégée du consommateur.

NB: la consommation d'eau domestique Elle est passée, en France, de 106 litres par jour et par habitant en 1975, à 165 litres par jour et par habitant en 2004. Aujourd'hui, chaque habitant utilise en moyenne 148 litres d'eau par jour. À ce chiffre, il faut ajouter les utilisations collectives : écoles, hôpitaux, lavage des rues, arrosage des espaces verts, utilisations dans le cadre du travail... (Source : Observatoire SISPCA) En moyenne 9 litres d'eau sont évacués à chaque chasse. Sachant qu'une personne va en moyenne 4 fois par jour aux toilettes, cela représente 36 litres d'eau par jour et par personne. Si le système de chasse d'eau a plus de 15 ans, il peut même consommer jusqu'à 18 litres d'eau ou plus par cycle. Appliqué aux seuls logements neufs (2,2 occupants moyens) à édifier de 2020 à 2035 , cela amoindrirait pression allégeant le recours à l'eau potable de 56.100 occupants à hauteur de 737.154 m3 dans la période, si je ne suis pas trompé dans les calculs. S'y ajouteraient les m3 des utilisateurs de nouveaux bâtiments non résidentiels. Si le prix moyen de l'eau dans le bassin Loire-Bretagne est de 4,12 euros TTC/m3 (publication mars 2019 données 2015), l'économie pour la population concernée avoisinerait les 3 millions d'euros!

Contributeur :

Nom : Ruelland

Prenom : daniel

Mail: daniel.ruelland@wanadoo.fr

Adresse: 3 ch du héron blanc

Code Postal: 56370

Ville: sarzeau

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 19 septembre 2019 à 08:48:40

Contribution brute:

De nombreux résidents de la presqu'île ont régulièrement besoin de se déplacer vers Vannes ou vers une ville desservie par la SNCF. Pour diminuer l'usage de la voiture individuelle pour ce genre de déplacement, on pourrait utiliser la formule vélo (depuis les hameaux de la presqu'île vers un arrêt de bus)+ bus (pour rejoindre Vannes)+ train (de Vannes à la destination finale). Pour encourager et développer cette formule, il faudrait la faciliter: -par la mise en place de garages vélos sécurisés dédiés aux usagers des bus à côté des arrêts (ou de certains arrêts) -d'augmenter la fréquence de passage des bus (par ex. au moins un par heure), afin de les corréliser aux arrivées et départs de trains de la gare SNCF de Vannes (possibilité de bus de petite, moyenne ou grande capacité en fonction de la fréquentation constatée pendant une période test), -développer encore le réseau cyclable sécurisé distinct des voies routières depuis les hameaux de la presqu'île vers les arrêts disposant des garages à vélos sécurisés. -Le tout à un prix modéré pour encourager cette pratique. Pour compléter cela, pour les personnes qui ne peuvent utiliser un vélo pour rejoindre l'arrêt de bus: -créer (ou mieux informer sur leur existence) des parkings relais à proximité immédiate des arrêts de bus du trajet entre Arzon et Vannes, -voire mettre en place des navettes légères par mini-bus à certaines heures pour permettre l'accès au bus depuis les villages et hameaux de la presqu'île.

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 19 septembre 2019 à 10:17:17

Contribution brute:

Rien dans le SCOT sur les produits phytosanitaires dans l'agriculture! En tant que citoyen, je suis très étonné (et le mot est faible) de ce constat: nulle part n'apparaissent les mots "glyphosate" ou "phytosanitaire" dans les documents du SCOT. Après les avoir parcouru, je ne vois sauf erreur de ma part aucune ambition concernant la qualité sanitaire de l'agriculture sur Vannes-Agglo, à part des recommandations de "suivi" des pollutions agricoles! Si les élus sont soucieux de la santé des populations, le SCOT devrait aborder cela et mettre en priorité la nécessité de développer des pratiques agricoles propres et respectueuses de l'environnement et de la santé des citoyens, d'en faire une priorité environnementale pour que Vannes-Agglo devienne sur ce point un exemple en termes de qualité de vie pour ses habitants. Dans diverses communes de France, des maires prennent des arrêtés protecteurs de la santé de la population, arrêtés qui à défaut d'être validés par le gouvernement, ont au moins le mérite de faire prendre conscience de l'urgence de faire évoluer les pratiques agricoles. Pourquoi ce problème ne fait-il l'objet d'aucune analyse dans le SCOT?

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 19 septembre 2019 à 13:23:55

Contribution brute:

Notre famille soutient la requête de l'association des PLUmés du Morbihan. Nous sommes favorables à l'application de la loi ELAN , mais ici, supprimer le critère chiffré du nombre de bâtiments pour les secteurs déjà urbanisés. Ce critère n'existe pas dans la loi.

Contributeur :

Nom : gaydan née leproust

Prenom : catherine

Mail: catherine.gaydan@gmail.com

Adresse: 17 rue des goelands

Code Postal: 56400

Ville: Le Bono

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 19 septembre 2019 à 14:32:03

Contribution brute:

Une DUP a été autorisée sur la commune du Bono afin de favoriser l'implantation de nouveaux arrivants, primo accédant, sans possibilité de revente avant 16 ans et sans plus-value. Dans la réalité, cette DUP n'a plus lieu d'être, car la destination a changé. Investissement locatif, résidence secondaire, etc... Il ne s'agit plus de rajeunir la population vieillissante, ni d'aider les jeunes à s'installer. Détournement d'une loi. Serait-il possible de reconsidérer cette DUP? Nous désirons garder le charme du Bono, ses espaces boisés et ses sentiers de randonnées.

Contributeur :

Le contributeur a souhaité resté Anonyme

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Schéma de Cohérence Territoriale

Profil :

Date de publication : 19 septembre 2019 à 14:37:38

Contribution brute:

Problème méthodologique de consultation publique ? Seulement 1 mois, en période estivale, pour étudier des documents si importants, complexes et volumineux (> 1500 pages) ? Et quid de l'hypothèse d'un effondrement sociétal ? Merci de trouver le court argumentaire en pièce jointe.

Respectueusement

Fichier :

https://www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh/sites/dev/files/e_registre/export/Observation%20n%C2%B0112/ContributionSCoT-DPU.pdf

Grave problème méthodologique ! Consultation publique valable ?

Bonjour,

Nous sommes le dernier jour de la consultation publique unique portant sur le ScoT et le PDU de l'agglo GMVA.

Les quelques 170 000 habitants sont invités à se prononcer sur ces grands documents stratégiques et structurants, qui vont orienter l'évolution du territoire pour les 10*-15** années à venir.

Ces stratégies impactent la quasi totalité des aspects de la vie de nos citoyens. Elles sont donc majeures et devraient chercher, dans un esprit de démocratie participative locale, l'assentiment du plus grand nombre avant d'être adoptées par le conseil communautaire, puis mises en œuvre.

Ces stratégies ont demandé plus de 2 ans, à des dizaines d'agents, d'experts et d'élus, pour être conçues. Elles sont complexes et ont requis de nombreuses compétences pour être élaborées.

Pour recueillir l'approbation des habitants, de tous les habitants en âge de se prononcer, ces stratégies devraient être synthétisées et expliquées, dans le format le plus concis et la forme la plus compréhensible.

Le sujet étant complexe, il semble primordial de laisser le temps aux citoyens de s'approprier cette démarche, d'en comprendre les tenants et les aboutissants, et de se prononcer en connaissance, non pas des détails techniques, mais des grandes orientations fondamentales !

Or, que constate-t-on à l'occasion de cette consultation unique ?

Le dossier présenté aux citoyens compte **plus de 1500 pages !!!!**

Et on leur demande leur avis **entre le 19/08 et le 19/09, en seulement 1 mois**, à une période particulièrement propice pour prendre connaissance d'un tel dossier, s'en faire une idée synthétique et se prononcer !!!!

Une telle méthodologie de démocratie participative serait-elle faite pour générer frustration et défiance vis-à-vis d'un système politique technocratique ?

En outre, sans avoir lu dans le détail (évidemment), ces quelques 1500 pages, on comprend bien que cette projection sur 10 - 15 ans a été menée sur la base de certaines hypothèses dont le bien fondé ne va pas/plus de soi. On est dans une approche "transition écologique lente", proche du "business as usual".

Or, cet été justement, de nombreux auteurs, divers dans leur expertise et sérieux dans leur argumentation, nous ont expliqué que notre système sociétal mondial, français, breton, local (GMVA) était **en risque d'un effondrement proche et brutal**.

Dans cette hypothèse non négligeable, nous serions confrontés à des défis immenses.

Voir par exemple la web-série Après l'Effondrement pour s'en faire une idée :

https://www.youtube.com/channel/UckJzII9NrWanvrdvLh_jbQ

Cette hypothèse questionne radicalement les orientations politiques actuelles du territoire.

Parmi ces interrogations, on peut se demander si prendre comme fatalité l'accueil de 200 000 habitants est pertinent. Ne faudrait-il pas lier des partenariats politiques avec

[Observation citoyenne concernant la consultation publique unique ScoT - PDU](#) - 19/09/19 - 16h30

les autres agglomérations et communautés de communes voisines, moins peuplées, pour rendre leur territoire plus attractif ? Sortir de la logique de compétition pour basculer dans une logique de coopération ?

En outre, densifier une ville comme Vannes, déjà très urbanisée et en proie à des problèmes de circulation croissants, est-il pertinent ? Ne faudrait-il pas plus développer l'agriculture urbaine pour garantir une certaine autonomie de production agricole ultra-locale ?

Sans grande surprise avec une telle méthodologie, à 1h de la fin de cette consultation publique, les contributions numériques atteignent tout juste le nombre de 110 !!!! Les citoyens qui se sont exprimés sont-ils seulement plus nombreux que ceux qui ont été en charge de mener ce processus ? Si les contributions du public sont très basses, que vaut cette consultation ?

De prime abord, on a du mal à voir comment une telle consultation publique peut être valable !

Dans une démocratie locale réellement participative, pour établir des documents et outils aussi stratégiques, ne faudrait-il pas beaucoup plus consulter les habitants, en s'en donnant les moyens. En amont pour connaître leur avis sur les grandes orientations d'avenir du territoire (une vingtaine de points fondamentaux compréhensibles par tous)? Puis leur présenter, en aval, avant adoption finale, un document synthétique final, concis et compréhensible par tous, présentant les grandes lignes du plan d'actions à mettre en œuvre pour y parvenir ?

Cette contribution de dernière minute n'aura sans doute aucun impact... mais elle aura au moins le mérite d'exister !

En saluant le travail de prospective effectué et en regrettant que les habitants n'y soient pas plus associés !

Respectueuses salutations

Un citoyen de GMVA

*Le Plan de Déplacements Urbains (PDU), outil de politique de développement durable à rôle économique, social et environnemental, définit les principes de l'organisation des déplacements des personnes et des transports des marchandises au sein d'une agglomération, pour les 10 ans à venir.

**Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) est un document stratégique de planification intercommunale qui fixe les grandes orientations en matière d'aménagement, de développement et de préservation du territoire pour les 15 prochaines années.

[Observation citoyenne concernant la consultation publique unique SCoT - PDU](#) - 19/09/19 - 16h30

Contributeur :

Nom : Véломotive

Prenom : Bernard Renou

Mail: velomotive@orange.fr

Adresse: 31 rue Guillaume Le Bartz

Code Postal: 56000

Ville: Vannes

Détails :

Projet : SCoT, PDU, je dépose une observation

Theme : Plan de Déplacements Urbains

Profil :

Date de publication : 19 septembre 2019 à 15:14:18

Contribution brute:

Mme F Briquet (présidente) et moi-même (vice-président) avons déposé ce jour pour Véломotive

Fichier :

https://www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh/sites/dev/files/e_registre/export/Observation%20n%C2%B0113/pdu2019.pdf

Fichier :

https://www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh/sites/dev/files/e_registre/export/Observation%20n%C2%B0113/pdu2019velomotive.pdf

Observations de Vélomotive au projet de PDU 2020-2030

Nous adhérons et nous félicitons de la priorité accordée aux modes de déplacements doux et en particulier au vélo dans le PDU en projet ainsi que de la volonté de réduire la circulation automobile. Par contre nous affirmons que les moyens proposés ne sont pas à la hauteur des enjeux.

Notre premier étonnement porte sur l'absence du train dans ce PDU. Certes il est de compétence régionale mais comment peut-on vouloir faire un plan sur les déplacements dans l'agglomération sans tenir compte de ce mode de transport. Sans développement du ferroviaire il ne sera pas possible de réduire sensiblement l'usage de l'automobile.

- Nous demandons l'intégration du ferroviaire dans le PDU à venir. Nous demandons également que les moyens financiers inhérents à ce nécessaire maillage, ne soient pas inclus dans le budget Agglomération, mais à la charge de l'autorité compétente.
- Nous préconisons, notamment le développement du train entre Auray et Questembert par la création d'un tram-train faisant la navette entre ces 2 villes et s'arrêtant à Pluneret, La Tourelle (Ploeren), Kerluhern (Plescop), Vannes, Tréalvé, Saint Nolf, La Vraie Croix, Questembert. Cette navette orienterait à terme le développement de l'habitat le long de la voie ferrée. La faible distance de la station ferroviaire permettrait les déplacements vélos du domicile à la gare.

Pour ce qui concerne la politique cyclable proprement dite, nous notons le relèvement à 50 % de la subvention de GMVA aux aménagements cyclables des communes ainsi que le budget alloué de 15 M€. Nous craignons toutefois que la subvention ne soit pas suffisamment incitative pour motiver les communes.

- Nous demandons que le pourcentage soit porté à 70 % soit pour les aménagements qui assurent la continuité des aménagements cyclables.

Nous comprenons la volonté des communes de rester maître de leurs projets et budget, mais il faut un véritable plan global à l'échelle de l'agglomération, avec GMVA comme maître d'ouvrage délégué ou initiatrice, afin d'optimiser et rationaliser les études et dessiner un schéma cohérent cyclable entre les villes, un véritable maillage efficace sans discontinuité.

- Nous demandons que les aménagements soient homogènes et ne plus avoir des traitements différents d'une commune à l'autre, comme par exemple la façon d'aménager les ronds-points.
- Nous demandons que Le Cerema qui a fait des fiches sur la façon de traiter les différents ronds-points pour les cyclistes, et dont les modèles sont efficaces et validés, soient appliqués, notamment dans les nouveaux aménagements (ex : rond point pour aller à Saint Avé). Ces aménagements sont importants pour la sécurité des cyclistes, que le cycliste ne perde pas du temps quand il perd la priorité quand la bande cyclable s'arrête, mais aussi pour signifier clairement aux automobiles qu'ils doivent partager la route.

Nous sommes naturellement favorables à la création d'une maison de la mobilité à condition que les Transports en Commun ne l'accaparent pas et qu'une place importante soit réservée au vélo.

Nous regrettons que l'étude ne commence qu'en 2021 pour une réalisation au mieux en 2022.

- Nous demandons que ce calendrier prévisionnel soit avancé d'un an.

Nous refusons que le transport des vélos dans les bus urbains et interurbains ne soit pas étudié.

- Nous demandons l'étude de solutions concrètes, par exemple, au moins aux heures creuses ainsi que dans les cars pour les villes de la 2eme couronne.

Par ailleurs, les cyclistes sont demandeurs d'informations d'itinéraires cyclables et de signalisation : une carte des itinéraires cyclables, précise selon les différentes configurations (chemins, piste séparée, bande cyclable, etc) et un balisage efficace, le tout, évolutif et maintenu à jour est nécessaire.

- Nous demandons que le PDU intègre un volet «itinéraires cyclables, loisirs et déplacements quotidiens» soit ajouté.

Nous rappelons que pour développer la pratique du vélo pour les collégiens, lycéens, étudiants, actifs ou non, il faut des itinéraires efficaces, c'est à dire sans discontinuités, rupture (perte de priorité) balisés, sécurisés et agréables (rouler sur une bande cyclable le long d'une route à gros trafic n'est pas incitatif). Pour que le vélo ne soit pas que l'apanage de téméraires ou militants pro vélo, mais un mode de déplacement accessible à tous et devienne un réflexe.

Enfin pour un réel développement de la pratique du vélo, il faut une continuité du service offert aux cyclistes durant tout son déplacement pourtant rien n'est proposé pour le stationnement abrité des vélos en courte, moyenne et longue durée en particulier dans l'habitat collectif ancien ou récent, les entreprises, les administrations, les lieux de loisirs.

- Nous demandons que le PDU intègre la recherche et la construction de divers stationnements, comme décrits ce dessus.

Nous réaffirmons enfin, notre volonté et notre demande d'être des interlocuteurs pour tout projet de mise en chantier de ce PDU

Observations de Vélomotive au projet de PDU 2020-2030

Nous adhérons et nous félicitons de la priorité accordée aux modes de déplacements doux et en particulier au vélo dans le PDU en projet ainsi que de la volonté de réduire la circulation automobile. Par contre nous affirmons que les moyens proposés ne sont pas à la hauteur des enjeux.

Notre premier étonnement porte sur l'absence du train dans ce PDU. Certes il est de compétence régionale mais comment peut-on vouloir faire un plan sur les déplacements dans l'agglomération sans tenir compte de ce mode de transport. Sans développement du ferroviaire il ne sera pas possible de réduire sensiblement l'usage de l'automobile.

- Nous demandons l'intégration du ferroviaire dans le PDU à venir. Nous demandons également que les moyens financiers inhérents à ce nécessaire maillage, ne soient pas inclus dans le budget Agglomération, mais à la charge de l'autorité compétente.
- Nous préconisons, notamment le développement du train entre Auray et Questembert par la création d'un tram-train faisant la navette entre ces 2 villes et s'arrêtant à Pluneret, La Tourelle (Ploeren), Kerluhern (Plescop), Vannes, Tréalvé, Saint Nolff, La Vraie Croix, Questembert. Cette navette orienterait à terme le développement de l'habitat le long de la voie ferrée. La faible distance de la station ferroviaire permettrait les déplacements vélos du domicile à la gare.

Pour ce qui concerne la politique cyclable proprement dite, nous notons le relèvement à 50 % de la subvention de GMVA aux aménagements cyclables des communes ainsi que le budget alloué de 15 M€. Nous craignons toutefois que la subvention ne soit pas suffisamment incitative pour motiver les communes.

- Nous demandons que le pourcentage soit porté à 70 % soit pour les aménagements qui assurent la continuité des aménagements cyclables.

Nous comprenons la volonté des communes de rester maître de leurs projets et budget, mais il faut un véritable plan global à l'échelle de l'agglomération, avec GMVA comme maître d'ouvrage délégué ou initiatrice, afin d'optimiser et rationaliser les études et dessiner un schéma cohérent cyclable entre les villes, un véritable maillage efficace sans discontinuité.

- Nous demandons que les aménagements soient homogènes et ne plus avoir des traitements différents d'une commune à l'autre, comme par exemple la façon d'aménager les ronds-points.
- Nous demandons que Le Cerema qui a fait des fiches sur la façon de traiter les différents ronds-points pour les cyclistes, et dont les modèles sont efficaces et validés, soient appliqués, notamment dans les nouveaux aménagements (ex : rond point pour aller à Saint Avé). Ces aménagements sont importants pour la sécurité des cyclistes, que le cycliste ne perde pas du temps quand il perd la priorité quand la bande cyclable s'arrête, mais aussi pour signifier clairement aux automobiles qu'ils doivent partager la route.

Nous sommes naturellement favorables à la création d'une maison de la mobilité à condition que les Transports en Commun ne l'accaparent pas et qu'une place importante soit réservée au vélo.

Nous regrettons que l'étude ne commence qu'en 2021 pour une réalisation au mieux en 2022.

- Nous demandons que ce calendrier prévisionnel soit avancé d'un an.

Nous refusons que le transport des vélos dans les bus urbains et interurbains ne soit pas étudié.

- Nous demandons l'étude de solutions concrètes, par exemple, au moins aux heures creuses ainsi que dans les cars pour les villes de la 2eme couronne.

Par ailleurs, les cyclistes sont demandeurs d'informations d'itinéraires cyclables et de signalisation : une carte des itinéraires cyclables, précise selon les différentes configurations (chemins, piste séparée, bande cyclable, etc) et un balisage efficace, le tout, évolutif et maintenu à jour est nécessaire.

- Nous demandons que le PDU intègre un volet «itinéraires cyclables, loisirs et déplacements quotidiens» soit ajouté.

Nous rappelons que pour développer la pratique du vélo pour les collégiens, lycéens, étudiants, actifs ou non, il faut des itinéraires efficaces, c'est à dire sans discontinuités, rupture (perte de priorité) balisés, sécurisés et agréables (rouler sur une bande cyclable le long d'une route à gros trafic n'est pas incitatif). Pour que le vélo ne soit pas que l'apanage de téméraires ou militants pro vélo, mais un mode de déplacement accessible à tous et devienne un réflexe.

Enfin pour un réel développement de la pratique du vélo, il faut une continuité du service offert aux cyclistes durant tout son déplacement pourtant rien n'est proposé pour le stationnement abrité des vélos en courte, moyenne et longue durée en particulier dans l'habitat collectif ancien ou récent, les entreprises, les administrations, les lieux de loisirs.

- Nous demandons que le PDU intègre la recherche et la construction de divers stationnements, comme décrits ce dessus.

Nous réaffirmons enfin, notre volonté et notre demande d'être des interlocuteurs pour tout projet de mise en chantier de ce PDU

