

Remarques associatives sur le projet de DOO du SCOT de Vannes agglo en révision

le 15 janvier 2016

Des membres d'associations de consommateurs et d'environnementalistes se sont réunis pour examiner le projet de 'Document d'Orientations et d'Objectifs', DOO, daté du 20 novembre 2015 et mis à la disposition du public. Ils émettent ci-dessous leurs remarques, ainsi qu'ils y sont invités par une lettre du 30 novembre du Président de Vannes agglo.

Les remarques suivent l'ordre et la pagination du document « Révision du SCOT de Vannes agglo, Projet de DOO, Document de Travail, version 1, 20 novembre 2015 ».

I. Remarques générales

L'ensemble du projet témoigne d'un grand souci d'analyse et d'adaptation dont nous tenons à féliciter les auteurs. Le souci de préserver l'environnement et de respecter les principes du développement durable est apparent. Le travail est de grande qualité.

La lecture attentive nous a conduit cependant aux remarques suivantes.

I.1 L'ensemble des efforts proposés par le projet pour moderniser l'agglomération consiste dans la pratique généralement à conserver l'existant et à le développer. L'apparence volontariste du projet est forte, mais l'application est faible. Un exemple typique est les déplacements : on veut améliorer à la fois toutes les formes de circulation urbaine mais on ne touche pas au point sensible : on ne réduit pas directement la circulation automobile des particuliers au cœur de Vannes ; on souhaite des couloirs exclusifs pour les transports collectifs mais on ne demande pas aux autres usagers les sacrifices nécessaires de réduction dans les grands axes. On veut fluidifier la circulation mais on n'interdit pas tout stationnement.

I.2 Le texte présenté témoigne d'un effort louable de présentation pour le public. Mais il est regrettable que le langage adopté s'écarte souvent du langage commun et soit de ce fait difficilement compréhensible. Par exemple le titre de l'Orientation 1.1 (p7) : «Affirmer le rôle des pôles urbains et bassins de vie dans le réseau multipolaire de Vannes agglo pour renforcer l'accessibilité aux différents niveaux de service».

De même on trouve des expressions employées sans explication, peu compréhensibles, telles que : « irrigation du territoire » (p7 al.2), « multimodal » et « intermodalité » (p18), « externalités » de la Nature (p43).

Parfois le langage est trop technologique.

Un glossaire définissant les mots difficiles à comprendre devrait être ajouté en fin de document.

Une table des sigles et de leur signification serait également fort utile. Par exemple pour PLUS et PLAI (p32).

I.3 Les illustrations cartographiques accumulant plusieurs couches de données sont souvent peu lisibles du fait de l'échelle et de l'accumulation : par exemple les illustrations 1 et 2, p 8 et 9.

I.4 Certaines cartes sont imprécises, par exemple les illustrations 20 à 24 (p 59 à 63). On ne peut s'en servir à l'échelle des communes.

De plus les cartes devront lors de l'enquête publique être présentées à une échelle compréhensible.

I.5 Le SCOT devrait émettre des prescriptions. Elles sont rares semble-t-il. On trouve souvent à leur place : «il faudrait' , 'encourager' (p64), 'les collectivités sont tenues' de ... (p72), ...». Le fréquent

emploi de verbes à l'indicatif équivaut-il à des prescriptions (voir par exemple p30 : l'objectif de production de logements) ? Une table récapitulative devrait utilement rassembler les prescriptions en fin d'ouvrage.

I.6 L'absence de texte sur la loi littoral, bien que provisoire, est regrettable. Car nous ne pouvons l'apprécier. Nous demandons à être destinataires de ce texte au plus tôt.

II. Remarques de détail

1. PROGRAMMATION ET ORGANISATION DU DEVELOPPEMENT

p7 : Orientation 1.1 : « Affirmer le rôle des **pôles urbains et bassins de vie** dans le réseau multipolaire de Vannes agglo pour renforcer l'accessibilité aux différents niveaux de service ». Il serait bon de traduire ce titre en une phrase plus simple et plus facilement compréhensible.

– Les écoles, collèges et lycées sont -ils un service qui rentre dans le SCOT ? Si oui ils ont été oubliés. L'aménagement de ces écoles et de ces établissements, la circulation alentour et leur amélioration devraient être abordés.

p8 Illustr.1 . Le Coeur d'agglomération.

– Comment les 4 communes du bassin de vie du Coeur, Arradon, St Ave, Plescop et Séné participeront-elles à la fonction métropolitaine concrète du Coeur ? Ce qui est dit est vague. Le lien avec Vannes est-il si fort ?

– La concentration de la culture et du sport dans le secteur du Coeur paraît exagérée. Elle fait fi de la situation actuelle : dans de nombreuses communes situées en dehors de ce Coeur de nombreuses et actives médiathèques et des salles de spectacle existent et le sport y est très actif. Pourquoi vouloir concentrer ce qui est heureusement décentralisé ?

p9 Illustr.2. Maillage des bassins de vie :

- qualifier Meucon et encore plus Monterblanc de communes travaillant directement avec le Coeur d'agglo paraît exagéré.
- dans les bassins de vie les liens des pôles Theix, Ploeren et Elven avec les communes rattachées semblent bien théoriques, surtout en ce qui concerne Ploeren et Elven. Ces bassins de vie correspondants n'ont guère d'existence actuellement.

Il est vrai que ces regroupements sont des projets, cependant ils n'ont guère d'accroche actuelle et ne semblent pas réalistes pour certains bassins.

p10-12 Illustr.3 à 7. Passerelles

- dans le Coeur d'agglo a été oubliée la passerelle du pont de Kérino.
- la route de liaison envisagée entre Ploeren et Arradon devrait figurer comme passerelle.
- le quartier de Botquelen à Arradon se voit attribuer un rôle de passerelle avec le Coeur d'agglo, sans qu'on s'aperçoive qu'un développement de ce quartier pourrait déséquilibrer la commune.
- sur la carte une seule passerelle Inter-SCOT a été envisagée : entre Elven et Questembert. Une passerelle importante devrait être mentionnée entre Rhuys et le Coeur. Une autre avec Auray.

p13 Illustr. 8. Plan de l'Inter-SCOT sur les relations de services et d'équipements entre les 5 communautés de communes périphériques de Vannes agglo. Ce plan est plus un rappel qu'un projet.

p15 Tableau de l'accroissement de population équilibré entre les bassins de vie. Le DOO vise à maintenir l'équilibre actuel entre les bassins de vie, avec une croissance globale moyenne annuelle de 1,5 % de la population. C'est une vue conservatrice faute de pouvoir prévoir l'avenir.

p17 : Orientation 1.2 : **Déplacements**

- L'objectif de fluidifier les déplacements et de favoriser les déplacements alternatifs est certes louable.

- Le déplacement piétonnier semble, sauf erreur, avoir été oublié.

- Le déplacement des handicapés devrait être mentionné.

- Le projet de bus en site propre et de nouvelles lignes est oublié

p17-19 : objectif 1.2.1 : « Favoriser l'intermodalité des déplacements ». En langage simple : multiplier les lieux d'échange entre les modes de transport (collectif, individuel, cycliste). C'est bien. Mais on a oublié le mode de transport ferroviaire, alors que l'installation d'un service de trains-navettes ou de trains-métros à fréquence élevée sur les tronçons de ligne Vannes-Auray, Vannes Lorient, Vannes-Questembert/Redon, avec des gares intermédiaires, serait un élément majeur d'intermodalité. Ce serait bien plus utile à la population que l'installation prioritaire d'un prestigieux TGV procurant un gain de temps limité.

Favoriser l'intermodalité n'a guère de portée tant qu'on ne propose pas de diminuer la cause principale des problèmes de circulation : la voiture individuelle. Pour aller dans ce sens, pourquoi ne pas doter les autres modes de transport d'avantages substantiels. C'est pourtant une vraie solution.

p20-22 : objectif 1.2.2 : « Rendre possibles les conditions d'une mobilité et d'un urbanisme durable ».

- On parle ici de favoriser les échanges des moyens de locomotion en développant un urbanisme adapté, en utilisant les pôles multimodaux y compris celui, privilégié, de la gare de Vannes.

Ici encore on oublie curieusement de promouvoir le mode de transport ferroviaire. Sur l'illustration 11 p 21, on trace pourtant d'un large trait le transport collectif ferré, lui donnant une importance égale au transport collectif routier, mais sans donner aucune explication sur des stations relais communaux.

- Sur la même illustration 11 p21, il n'y a aucune flèche en direction de la Presqu'île de Rhuys.

- La carte est inexploitable pour Arradon.

p23 : objectif 1.2.3 : « Renforcer l'offre de mobilité alternative à l'usage de la voiture individuelle ».

On pourrait proposer ici une incitation financière à prendre le transport collectif en ville, devenu moins coûteux que le parking. On oublie encore le transport collectif ferroviaire à côté du transport collectif routier et du cyclisme. Cependant l'illustration 13 p24 montre l'importance du transport ferroviaire, sans commentaire.

p26 : illustration 14 suite : le réseau cycliste projeté reste insuffisamment développé, malgré l'effort représenté sur la carte, qui est difficile à lire.

La représentation des aires de co-voiturage devraient être étendue à l'Inter-SCOT.

p27 : Objectif 1.2.4 : « Exploiter et aménager le réseau viaire ... »

- Certes un DOO ne peut dire des aménagements routiers précis. Mais on est surpris de constater que l'objectif présent se borne à donner de bonnes idées générales qu'on ne peut qu'approuver. Alors que de nombreux aménagements viaires sont à faire pour favoriser les transports collectifs ou le cyclisme, c'est à dire obliger à faire des choix au détriment des voitures individuelles (voir ci-dessus I.1). Certaines voies précises d'intérêt majeur devraient être prescrites ici en ce sens , par exemple des sites propres aux bus. Le centre historique de Vannes devrait exclure les voitures individuelles.

- Entre autres le DOO devrait prescrire la réalisation d'un accès routier direct entre la 4-voies RN165 et l'Hôpital Chubert-et-la gare, comme étant d'intérêt collectif majeur.

- Dans le cadre de l'Inter-SCOT devrait être demandée l'amélioration des liaisons avec la presqu'île de Rhuys.

- le projet de prolongement de la RD 135bis jusqu'à St Léonard à l'Est et l'échangeur de Ploeren à

l'Ouest devrait être rappelé.

p29 Orientation 1.3 : « Promouvoir une offre de **logements** équilibrée et accessible ».

La loi ALUR demande la densification des logements. Il ne faut pas cependant que ce soit aux dépens de l'harmonie de l'environnement et de l'existant.

p29-30 1.3.1 : « Programmer la production de logements au service de la structuration de Vannes Agglo ». Ce programme, qui favorise les communes du Coeur d'Agglo, Vannes, St Avé, Séné, Plescop et Arradon, a-t-il une valeur prescriptive ou est-il simplement incitatif ?

Le tableau des Objectifs de logement (p30) fixe des objectifs par pôle. Comment se fera la ventilation entre les communes de chaque pôle (par exemple pour Arradon) ?

Les objectifs du PLH de l'agglo devraient être inclus ici.

p31-32 1.3.2 : Equilibre social et générationnel

- Les enjeux sociaux imposés aux communes soumises aux obligations de la loi SRU peuvent-ils être étendus aux autres communes ?

- La mixité sociale demandée par la loi se réalise non par la juxtaposition d'immeubles dits sociaux à côté d'immeubles de type « privé », mais par le mélange des habitants d'un même immeuble, la rencontre des gens dans le hall ou l'escalier, il ne faut pas l'oublier.

- Il paraît utile de mentionner ici le problème des logements sociaux vacants parce-que non rénovés ou connus pour des problèmes d'incivilités ou de regroupement de personnes en difficultés.

p33 1.3.3 : Optimiser le parc de logements existant ...

Un effort de diversification louable.

p35 Orientation 1.4 : Un **urbanisme** de proximité et 'durable'

- *Cette orientation ne concerne que le bassin de vie du Coeur d'Agglo. Pourquoi ?*

- Nous soulignons le souci du 'cadre de vie de qualité' et celui du contact avec la 'nature'.

p35-40 1.4.1 : Capacités d'accueil dans l'enveloppe urbaine...

- L'instruction du gouvernement du 7 décembre 2015 relative à l'application de la loi littoral contient p4 un § relatif à la capacité d'accueil dans les SCOT, à prendre en compte.

- p36 alinea 3 : on lit « L'utilisation prioritaire des capacités d'accueil ... n'est pas un préalable à l'extension urbaine... ». Il y a ici une certaine contradiction interne qui tend à diminuer la force de la 'priorité'. Cette phrase semble inopportune.

- Le louable objectif de construire en moyenne 54 % (p36) des nouveaux logements dans l'enveloppe urbaine existante du SCOT est en réalité décliné à la baisse dans les bassins versants autres que celui de Vannes (tableau p 37). La remarque est à dire.

- p38 La cartographie des densités actuelles construites est peu exploitable. Pourquoi la ville de Vannes en est exclue ?

- p40 Le renforcement du quartier de Botquelen tend à le satelliser au profit de Vannes et au détriment possible de la commune d'Arradon. A-t-on tenu compte de cet impact sur le bourg d'Arradon ?

p41-42 1.4.2 : Promouvoir un urbanisme de projet

L'appel à une agence d'urbanisme indépendante apparaît nécessaire.

p43-44 1.4.3 : Développer la Nature en ville

p 43 Une expression magnifique et incompréhensible est à corriger : « prendre en compte [les] externalités [de la Nature] pour les habitants... »

p43 « Favoriser les continuités entre trame et bleue et nature en ville » : il ne faut pas se leurrer : les possibilités sont très limitées en ville. Il convient de ne pas trop les 'gonfler' dans les projets.

p45-50 1.4.4 : Gérer l'espace de manière économe

Les principes développés sont louables.

- p46 illustration sans n° ? La carte d'extensions préférentielles, tirée du PNR, exclut la ville de Vannes. Il faudrait l'ajouter en expliquant.

- p48 Le tableau de surfaces des extensions montre la différence entre le bassin de vie du Coeur d'agglo et les autres bassins de vie, plus consommateurs. On rejoint la remarque faite plus haut à propos du tableau p37.

p51-54 1.4.5 : Risques et nuisances

2. GESTION DURABLE DES RESSOURCES ENVIRONNEMENTALES...

L'ensemble est conforme au développement durable.

p58 Orientation 2.1 : **échanges écologiques littoral/arrière-pays** et leur diffusion dans les espaces urbains ...

- p58 « **Préambule** » : l'absence de texte est regrettable, d'autant que depuis le 20 novembre 2015, date du texte de DOO soumis à nos remarques, des textes provisoires du DOO **sur le sujet du littoral** ont certainement été préparés. Nous demandons à en avoir communication au plus tôt. La parution de **L'Instruction du gouvernement le 7 décembre 2015 sur la loi littoral** rend plus urgente la mise au point du DOO et la communication de cette mise au point.

- p59 illustr.20 Carte de la trame verte : peu précise et pratiquement inutilisable par son imprécision.

- Cette carte a-t-elle pris en compte les résultats des réunions de concertation locales tenus sur le sujet ? Quid des liaisons avec les autres SCOTS ?

p60-62 2.1.1 : protéger les réservoirs de biodiversité de la trame verte

- Les cartes ne permettent pas de situer exactement les dits-réservoirs : espaces protégés, sous-trame boisée, milieux ouverts, milieux bocagers.

p63-65 2.1.2 : corridors écologiques

p63 illustration 24 : corridors écologiques. La carte est trop imprécise.

p65 illustration 25 : carte générale de la trame bleue. Les têtes de bassin versant sont absentes.

- Que signifie l'expression 'zones humides communales' ? La définition est donnée seulement p 66 (en haut). Mais le titre en bas de la même page emploie l'expression dans un sens plus large.

p 66-67 2.1.3 : maintenir la trame bleue dans un bon état écologique

p68 2.1.4 : Biodiversité ordinaire ...

p69-74 Orientation 2.2 : **valoriser les patrimoines**

p69 2.2.1 : Loi littoral : l'absence de texte (en cours de réalisation) est pénalisante pour le lecteur.

- Voir ci-dessus notre remarque à propos de la p 58 « Préambule ».

p70-73 2.2.2 : préservation de l'accès aux paysages et au patrimoine

- p71 illustr.27 : la carte des cônes de vue est très incomplète et peu lisible.

- p72 : un bon exemple de coupure d'urbanisation à préserver est entre Vannes et Arradon : le développement de Botquelen souhaité par le DOO (p10) doit absolument la respecter.

p75-81 Orientation 2.3 : **Gestion des ressources et pollutions** ...

- p79 2.3.3 : à propos d'exemple de collecte et de valorisation des déchets, on peut signaler le recyclage industriel des coquilles d'huitres et de moules qui pourrait être encouragé dans le cadre du SCOT.
- p79 « Poursuivre la réduction des déchets ménagers » : Qu'en est-il du paiement en fonction des quantités de déchets déposés ?

p82-85 Orientation 2.4 : **Adaptation au changement climatique. L'énergie.**

3. STRATÉGIE ECONOMIQUE

Remarque : en matière économique nous avons peu à dire.

- Le développement économique doit rester dans le cadre du développement durable.
- Comment se répartissent les 32 000 habitants supplémentaires d'ici 20 ans dans les secteurs économiques ?

p91-97 Orientation 3.1 : Favoriser les **activités primaires**

p92-94 3.1.1 Préserver les espaces de production

p95-96 3.1.2 Développer les sites de production

- Concernant la diversification de l'activité agricole (p93) il convient de mentionner l'agriculture raisonnée et l'agriculture bio.
- Concernant l'activité ostréicole de dégustation, se référer à la Charte conchylicole du Morbihan (2011) et à l'arrêté préfectoral du 1^{er} juillet 2015. Une référence à la mise en œuvre du SMVM chargée sur ce point de gérer les conflits d'usage devrait être mentionnée.
- Concernant l'activité forestière une concertation élargie à l'enquête publique pour les cas importants est souhaitable.
- Pour mettre en place ces objectifs... il est prévu une concertation le plus en amont avec la profession : certains projets pouvant avoir un impact sur d'autres aspects, il est demandé d'élargir cette concertation à l'ensemble des publics concernés

Remarque sur les **activités secondaires**, qui transforment les matières premières issues des activités primaires : il est surprenant que le DOO omette cet élément fondamental de l'économie. L'artisanat est également oublié.

p98-100 Orientation 3.2 : Développer les **fonctions tertiaires et supérieures du Coeur d'Agglo**

- Le soutien aux emplois tertiaires, à la formation à ces emplois est à ajouter.
- A-t-on une place suffisante pour développer un pôle tertiaire majeur autour de la gare de Vannes (p98) ?

p98 3.2.1 : développer un pôle tertiaire majeur sur le site du Pôle d'Echanges Multimodal de la gare TGV

p99 3.2.2 : besoins fonciers et immobiliers

p99 3.2.3 : utiliser l'immobilier vacant

p101-103 Orientation 3.3 : développer les **fonctions économiques dans le tissu urbain**

p101 3.3.1 : développer des activités compatibles avec l'habitat

p102 3.3.2 : un cadre adapté

p104-133 Orientation 3.4 : **commerce attractif** (« Affirmer le commerce facteur d'attractivité du territoire et d'urbanité »)

- On ne peut que se féliciter de l'orientation 'attractive'.
- Le mot 'urbanité' ('facteur d'urbanité') n'est pas bien choisi dans le titre de l'orientation.
- Le DOO ne pourrait-il inciter les communes à devenir propriétaires de pas de portes afin de gérer l'installation des commerces ?
- Parmi les critères d'attraction commerciale il convient d'insister davantage sur le facteur 'facilité d'accès'. Les améliorations de desserte sont impératives, en particulier dans les zones du Prat, d'Atlantheix-Pouffanc et de Vannes Ouest (y compris à partir de la 4-voies RN165). Un plan de circulation amélioré doit être proposé.
- Au pôle Est (p123-124 DAAC) une amélioration notable devrait être recherchée depuis la sortie de la RN 165 pour rejoindre à droite la zone du Prat et à gauche la zone de Saint-Léonard.
- Les nouveaux modes d'achat (internet, vente directe) et de consommation (collective) modifient les habitudes commerciales.
- Le développement du pôle commercial Est (Pouffanc-Atlantheix) devrait être favorisé par rapport au développement du pôle Ouest (Kerlann, Park Lann, Larroiseau...), avec des dessertes suffisantes en bus.
- Rien n'est proposé concrètement pour arrêter l'extension du Pôle Ouest.
- p108 en bas on lit : « Les documents d'urbanisme locaux, les autorisations et avis délivrés au titre du L.752-1 et du L.752-4 du Code du Commerce s'inscrivent en compatibilité avec ces dispositions ». Il est à craindre que cette utile recommandation ne reste lettre morte et qu'on ne s'en tienne au maintien de la politique existante.
- les titres de cartes de certaines fiches secteurs (Pôle Ouest p 121 et Pôle Nord p 125) devraient porter le/les nom/s des quartiers, comme cela a été fait pour les fiches des Quartiers de Vannes (p119) et du Pôle Est (p123).
- la fiche secteur Arradon (p127) vise à développer le centre bourg, mais comment concilier ceci avec le développement demandé en périphérie à Botquelen (cf plus haut p10).

p106-109 3.4.1 : cohérence des implantations et de l'urbanisme. Implantations centrales et périphériques.

p109 illustr.29 : carte des localisations préférentielles des commerces

p110-112 3.4.2 : implantations préférentielles des commerces à favoriser

p113-118 3.4.3 : respect de l'environnement et du développement durable. Entrée de ville. Bâtiments. Eaux. Energie.

p115-132 3.4.4 : Document d'Aménagement Artisanal et Commercial DAAC

p134-145 Orientation 3.5 : « agilité » économique

- le parc d'activité Nautiparc (p 135) a été pris sur une terre agricole et a coupé un corridor écologique. L'extension prévue de 5 ha, également sur terre agricole et corridor écologique, n'est pas soutenable. Elle ne s'impose pas, d'autant que le parc actuel trouve difficilement des acquéreurs.
- à propos de la filière nautisme (p143) : dès que les espaces carénage seront en nombre suffisant le SCOT devrait inciter les maires à interdire la poursuite de carénages « sauvages »
- la coopération Inter-SCOT (p144) devrait s'étendre à la logistique des transports de marchandises par voie ferrée, avec le pôle d'Auray.

p134-137 3.5.1 : niveau foncier. Parcs d'activité. Surfaces.

p138-139 3.5.2 : optimiser l'usage du foncier

p140-142 3.5.3 : qualité, paysage, environnement

p143 3.5.4 : filière nautisme :

p144 3.5.5 : coopération Inter-SCOT

p146-155 Orientation 3.6 : Tourisme durable Golfe du Morbihan

- Achever le sentier littoral

p147-148 3.6.1 : pôles d'attractivité majeurs

p149-150 3.6.2 : pôles à valoriser

- p151 3.6.3 : tourisme vert, randonnée : le SCOT devrait insister sur la qualité des signalétiques rappelant que les sentiers côtiers sont exclusivement réservés aux piétons.

p152 3.6.4 : nautisme

- p153-154 3.6.6 : hébergement : les règles concernant l'implantation de mobil home dans certains campings très proches du littoral devraient être précisées afin de préserver la qualité des paysages du littoral.

p155 3.6.7 : tourisme itinérant

p157 Orientation 3.7 : DOO et Evolution technologique

p157 5.7.1 : Ecologie industrielle. Recyclage. Energie.

CONCLUSION

Le projet de DOO fait preuve de bonnes intentions à la fois socio-économiques et environnementales. Il n'est pas certain que la mise en pratique pourra respecter les deux à la fois.

Quelles que soient nos critiques, nous félicitons les auteurs pour ce document aussi fouillé et pour la bonne volonté qu'il exprime.

Nous prions Monsieur le Président de Vannes Agglo de recevoir la contribution de notre groupe.

Les membres du groupe :

Jean Yves Buan
CLAC

Marcel Carteau
Séné, Nature
et Environnement

Louis-François Colboc
Qualité de la Vie
à Larmor Baden

Henri Girard
FAPEGM
et Eau et Rivières de Bretagne

Jean-Yves Guyomar
Amis du Golfe du Morbihan

Nicole Le Texier
CLAC

Patrick Philippon
Bretagne Vivante

Joël Pilot
Amis du PNR

Jacques Serre
Bretagne Vivante

Guy Toureaux
Observatoire de Rhuys

Philippe Toureaux
CLAC

