

# Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

N° 14734\*03

Ministère chargé de  
l'environnement

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale.  
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

## Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception : 17/12/2020      Dossier complet le : 17/12/2020      N° d'enregistrement : F-053-20-C-0167

### 1. Intitulé du projet

Réaménagement du pôle d'échanges de la gare de Vannes

### 2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

#### 2.1 Personne physique

Nom \_\_\_\_\_ Prénom \_\_\_\_\_

#### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Nom, prénom et qualité de la personne   
habilitée à représenter la personne morale

RCS / SIRET       Forme juridique

### Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

### 3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie <i>(Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))</i>
5 b) : Construction de gares et haltes, plates-formes et de terminaux intermodaux.	5 b) Aménagement d'un pôle d'échanges multimodal
39. b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10	39. b) : périmètre d'aménagement d'environ 7ha.
41. a) Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus	41 a) : le nombre de places de stationnement aménagé est supérieur à 50.

### 4. Caractéristiques générales du projet

**Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire**

#### 4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Golfe du Morbihan Vannes Agglomération, la Ville de Vannes, la région Bretagne, le département du Morbihan, l'État et SNCF se sont engagés dans une démarche multipartenariale visant à réaménager le pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare de Vannes. Les opérations, portées sous différentes maîtrises d'ouvrages, se décomposent comme suit :

- Création d'une passerelle vélos-piétons au dessus du faisceau ferroviaire, avec accès aux voies SNCF. Passerelle ancrée au sud à proximité du bâtiment voyageurs appelé à être réagencé ;
  - Réalisation d'une voie de bus en site propre pour fluidifier la circulation des bus urbains et interurbains sur l'avenue Favrel et Lincy ;
  - Repositionnement de la gare routière à l'Est du bâtiment voyageur, au plus près du pied de passerelle Sud ;
  - Réorganisation et réaffectation de l'offre de stationnement au Sud. Création de places de stationnement au Nord à la place de la halle Sernam (désaffectée) ;
  - Création de stationnement vélos et pacification des espaces publics avec création de pistes cyclables et plateau piétonnier ;
  - Amélioration des emplacements taxis, de la dépose-minute, et du parking courte durée autour du bâtiment voyageurs ;
- Le coût total de l'opération est évalué à 19M€ HT.

## 4.2 Objectifs du projet

L'aménagement du PEM de Vannes s'inscrit dans le programme Bretagne Grande Vitesse, qui se traduit par la mise en place de la LGV entre Le Mans et Rennes, des améliorations du réseau ferré entre Rennes et Vannes, et le développement du trafic TER entre Vannes et les autres villes bretonnes. Cette transformation du réseau ferré a entraîné une hausse de la fréquentation de la gare de Vannes (+13% de fréquentation entre 2018 et 2019) , et contraint le fonctionnement du pôle d'échanges de la gare.

Les objectifs identifiés pour le PEM de Vannes sont les suivants :

- Aménager un Pôle d'Echanges Multimodal moderne, fonctionnel et accessible à tous et adapter en conséquence l'aménagement de son quartier d'insertion. Il s'agit de pacifier les abords de la gare pour les piétons et les modes doux, dans un espace public aujourd'hui majoritairement dominé par la voiture.
- Faciliter les déplacements alternatifs à la voiture, pour les personnes comme pour les biens, en organisant les différents systèmes de transport de façon claire, cohérente et pertinente. GMVA cherche à favoriser à la fois le report modal vers le train pour de longues distances, notamment grâce à l'arrivée de la LGV, et d'encourager les modes actifs pour se rendre à la gare en conformité avec les orientations du Plan de Déplacements Urbains de GMVA.
- Renforcer le positionnement de la gare dans son quartier ainsi que, de manière plus globale, dans la ville et l'agglomération, voire au-delà.

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase travaux

Les aménagements présentés ci dessus seront réalisés selon un phasage particulier garantissant le maintien du fonctionnement de la gare ferroviaire, de la gare routière, et des accès au CHBA. L'offre de stationnement évoluera au cours des travaux.

Calendrier objectif :

2023 : Début des travaux sur la passerelle, aménagement du PEM et parvis de la gare.

2025 : Mise en service du PEM, fin des travaux.

Le projet porte des enjeux en terme de gestion de chantier. A ce propos, la maîtrise d'œuvre doit proposer une méthodologie de construction de la nouvelle passerelle devant limiter les créneaux d'interruption du trafic ferroviaire.

En lien avec le contexte urbain, la conception de l'ouvrage devra privilégier les techniques de construction « à faible nuisance » : limitations de bruit, des poussières, des livraisons. Ces exigences seront précisées dans les marchés de travaux.

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

La fréquentation de la gare de Vannes est en forte hausse depuis l'arrivée de la LGV en 2017 générant une tension sur le stationnement aux abords de la gare. L'augmentation et la réorganisation de l'offre de stationnement entre Nord et Sud permettront de mieux répartir les flux de part et d'autre du faisceau ferroviaire. L'amélioration de l'insertion des Transports en Commun et des modes doux aux abords sud de la gare favorisera le report modal.

Avec la passerelle, qui disposera d'accès aux voies, l'accès aux trains sera facilité depuis les quartiers au Nord et depuis la gare routière et la ville au sud, sans avoir besoin de traverser le bâtiment voyageur.

La gare routière repositionnée au pied de la passerelle permettra d'optimiser les embarquements et débarquements de voyageurs, avec un accès sécurisé aux bus urbains et inter-urbains.

A l'échelle de la ville, le PEM deviendra un repère, un lieu de rencontre entre les modes actifs, collectifs et le transport à grande vitesse, pour faire le lien entre un territoire en plein développement et les autres aires urbaines régionales et nationales. Plus qu'un simple outil fonctionnel, il s'agira également d'un espace de vie.

#### 4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

- Le projet est soumis à concertation réglementaire au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme.
- Le projet devra respecter la Loi sur l'eau au titre des articles L214-1 et suivants du code de l'environnement. Les études de conception permettront de préciser le régime auquel est soumis le projet.
- La passerelle est soumise à déclaration préalable au titre du code de l'urbanisme, les bâtiments soumis à permis de construire, et l'aménagement du pôle d'échanges et des espaces publics à permis d'aménager.
- Le projet pourrait être soumis à une ESSP (Création d'une gare ferroviaire, routière ou maritime de 1ère ou 2ème catégorie ainsi que les travaux soumis à permis de construire exécutés sur une gare existante de même catégorie et ayant pour effet soit d'augmenter de plus de 10% l'emprise au sol, soit de modifier les accès sur la voie publique).
- Le projet pourrait être soumis à une étude ERP.

#### 4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Superficie du projet de réaménagement du PEM : environ 7 hectares Au sud parkings réaménagés : 170 places usagers TER, 100 places courte durée et suppression de 80 places de stationnement Au Nord, création de +/- 200 places VL longue durée et 60 places dédiées aux loueurs Création de stationnements vélos : 100 arceaux minimum (50 arceaux au Nord + 50 arceaux au Sud) + des places sécurisées dans un local dédié. Passerelle piétonne : hauteur libre sous passerelle de 6,9m. Longueur envisagée : +/- 100m. Largeur envisagée : 4,5m.	Bilan chiffré de l'évolution de l'offre de stationnement : Cf Annexe 3  Aucune artificialisation n'est envisagée.

#### 4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)  
d'implantation

Gare de Vannes  
Avenue Favrel et Lincy  
56 000 Vannes

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. 2 ° 4 5 ' 0 9 " 240 Lat. 4 7 ° 3 9 ' 5 4 " 75N

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ " \_\_\_ Lat. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ " \_\_\_

Point d'arrivée :

Long. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ " \_\_\_ Lat. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ " \_\_\_

Communes traversées :

Vannes

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative

## 5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucune ZNIEFF n'intercepte directement le périmètre projet. Elles sont localisées à plus de 2500 mètres et déconnectées du projet par une trame urbaine dense. (Cf AnnexeSup1, page 8)
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est situé à Vannes en région Bretagne.
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas situé dans une zone couverte par un arrêté de biotope.
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est situé sur le territoire de la commune de Vannes.
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Si une partie du territoire de la commune de Vannes figure dans le Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan, le site d'étude ne figure pas dans le périmètre du parc. (AnnexeSup 1 , page 13)
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le PPBE 2018-2023 de la Villes de Vannes fixe pour objectif la réduction du bruit aux alentours de la gare, notamment sur l'ensemble du PEM , sur la rue Favrel et Lincy (mise en place zone 30), sur la rue Président Wilson (sécurisation passage vélo). Le projet de PEM fait partie du plan d'actions de réduction des nuisances. (Cf AnnexeSup5)
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Une partie du projet intercepte le périmètre de 500m autour de la Croix Fitzgerald, monument inscrit sur la liste des monuments historiques (1937/05/21) , située dans le cimetière de Boismoreau. Cependant, le projet est situé en limite nord de la zone de servitude, hors du champ de co-visibilité du monument, et est séparé de ce dernier par une zone urbaine dense. (cf. AnnexeSup 2)
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas situé dans une zone humide. (Cf AnnexeSup1, page 18)

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas concerné par un PPRT ou un PPRN. La commune ne dispose pas de PPRM.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Des sites BASOL se trouvent sur l'emprise du projet, néanmoins le site n'est pas classé BASOL (Cf AnnexeSup 4). Des sondages seront néanmoins réalisés préalablement aux travaux pour s'assurer de l'absence de pollution des sols et de présence d'amiante sur les enrobés.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucune ZRE n'est en vigueur en Bretagne.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Selon la notice géologique de Vannes, la nappe du socle est captée par des puits à usage personnel. Selon l'agence régionale de santé, le site n'est pas concerné par un périmètre de protection de captage d'eau potable.
Dans un site inscrit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Une partie du projet intercepte le périmètre de 500m autour de la Croix Fitzgerald, monument inscrit sur la liste des monuments historiques (1937/05/21), située dans le cimetière de Boismoreau. Cependant, le projet est situé en limite nord de la zone de servitude, hors du champ de co-visibilité du monument, et est séparé de ce dernier par une zone urbaine dense. (cf. AnnexeSup 2)
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Une connexion indirecte par réseau hydrographique est identifiée vers le site Natura 2000 « Golfe du Morbihan », via la rivière de Vannes (la Marle). Néanmoins, celle-ci traverse une zone urbaine dense dont une partie a été comblée. La fonctionnalité écologique en est donc déjà impactée. (Cf AnnexeSup1 Rapport pré diagnostic Biotope, page 12)
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

**6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles**

**6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?**

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
<b>Ressources</b>	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun prélèvement n'est prévu en phase travaux ni en phase exploitation.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En phase travaux, la gestion des déblais / remblais de terre potentiellement pollués sera réalisée de sorte à éviter tout drainage. Les études de conception préciseront les modalités de récupération et de gestion des eaux de pluie ; et permettront de dimensionner le réseau d'assainissement permettant de respecter le PLU.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'avancement actuel des études ne permet pas de statuer sur ce point. Le projet prévoit l'évacuation de matériaux, notamment pour la construction des fondations de l'ouvrage d'art, et de l'aménagement des parkings. En fonction de la nature des matériaux excédentaires, il sera demandé aux entreprises en charge des travaux de veiller à leur réutilisation.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'avancement actuel des études ne permet pas de statuer sur ce point.
<b>Milieu naturel</b>	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne présente aucune artificialisation supplémentaire. Il se consacre majoritairement à la réaffectation d'espaces déjà urbanisés.  Un diagnostic faune / flore a été réalisé en juin 2020, le rapport est fourni en annexe. La bibliographie et/ou les consultations effectuées ne révèlent aucun enjeu écologique particulier sur le site (Cf AnnexeSup1). Le diagnostic a porté sur les espaces appelés à être réaménagés, mais aussi sur les espaces naturels aux abords immédiats qui n'ont pas vocation à muter.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas susceptible d'avoir un impact sur les espèces protégées ou habitats inscrites au formulaire standard de données du site. Le diagnostic faune flore est fourni en annexe (Cf AnnexeSup1).

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendre aucune consommation d'espace naturel, agricole, forestier ou maritime.
<b>Risques</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Des sites BASOL sont répertoriés sur site mais sont inactifs. Aucun ICPE n'est également présent (Cf AnnexeSup 6). Des sites BASIAS (stations-services, blanchisserie, travail de métaux) sont présents dans un rayon de 500m, sans incidences sur le projet. (Cf AnnexeSup 4)
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas concerné par un plan de prévention des risques inondations (PPRI) selon le site de la préfecture du Morbihan.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas concerné par la survenue d'un risque sanitaire.
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Nuisances</b>	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La gare et la gare routière resteront exploitées durant les travaux, avec des modifications ponctuelles d'accès. Une fois le projet réalisé, le stationnement prédominera au Nord (2/3) et les flux de circulation automobile sur le pourtour de la Gare seront donc modifiés. Les véhicules emprunteront la rue de Strasbourg, rénovée et réaménagée, et dont l'accès sera facilité grâce au giratoire de Bilaire, réalisé en 2020. Le report modal vers les TC et les modes actifs sera favorisé.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	En phase travaux, le projet sera potentiellement source de bruit du fait du fonctionnement des engins de chantier. Le travail de nuit est prévu à minima pour les opérations relatives aux voies SNCF afin de ne pas perturber la circulation des trains en journée. En exploitation, le projet améliorera la perception actuelle du bruit dans le quartier par une voirie apaisée. La réfection de la voirie et la limitation des vitesses de circulation seront de nature à limiter les nuisances. (Cf AnnexeSup5 PPBE).

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Des risques liés aux poussières du fait du mouvement des engins de travaux susceptibles d'être engendrés pendant la phase travaux. Aucune nuisance olfactive en phase exploitation.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase travaux, le fonctionnement des engins de chantier ou la pose de la passerelle seront susceptibles d'engendrer des vibrations ponctuelles.</p> <p>En phase exploitation, le projet ne sera pas du tout concerné par des vibrations.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase travaux, le chantier n'engendrera aucune émission lumineuse, sauf cas très ponctuel d'installation de la passerelle par exemple.</p> <p>En exploitation, le Pôle d'échanges (espaces publics, gare routière, places de stationnement) sera éclairé dans le respect de la réglementation. Les cheminements de la passerelle seront eux-aussi éclairés. Les niveaux d'éclairage et les sources lumineuses retenus viseront à limiter les consommations.</p>
<b>Emissions</b>	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase travaux, le projet pourra engendrer des rejets dans l'air dus à l'activité des engins de chantier.</p> <p>En phase exploitation, il n'y a pas d'augmentation des rejets dans l'air attendus du fait du projet. A l'inverse, le projet prévoit une réduction de la vitesse des automobilistes et une amélioration de la desserte des modes doux et collectifs. L'objectif du projet de PEM n'est pas d'augmenter le flux de rabattement automobile vers la gare, mais de le stabiliser, et ce malgré l'augmentation démographique.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase travaux et en phase exploitation, la gestion des eaux pluviales et des eaux usées sera définie en conformité avec le niveau de rejet défini dans le PLU.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase travaux si des analyses complémentaires mettaient en évidence des matériaux pollués ou dangereux, il feront l'objet d'un plan de gestion spécifique.</p>

<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'aménagement du PEM porte une ambition architecturale et paysagère forte qui devra tenir compte de son environnement urbain : entre les programmes de logements modernes des quartiers au nord, la ville et la gare du XIXe siècle au sud. Les acteurs attacheront une attention particulière au patrimoine architectural, culturel et paysager. Le projet de participera de la revalorisation de l'image du quartier de la gare. Les potentialités archéologiques de la zone sont quant à elles quasi-nulles.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les aménagements se faisant sur des terrains désaffectés ou déjà dédiés à des zones de stationnement ou de transit, aucune modification des usages des sols est à noter.

**6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

Un projet d'aménagement urbain est en cours au nord du projet de PEM (Nord Gare).

La requalification de la rue de Strasbourg séparant le périmètre d'aménagement du PEM et le périmètre d'aménagement de Nord Gare, permettra à terme de répondre aux besoins tant des usagers du PEM, que des riverains du secteur Nord Gare, y compris ceux nouvellement installés.

De la même manière, l'aménagement du PEM coïncide avec la restructuration de l'hôpital CHBA, et de ses accès sur l'Avenue Favrel et Lincy et du Général Guillaudot. Cela engendre donc une définition préalable des interfaces fonctionnelles et temporelles. Néanmoins la réorganisation interne du CHBA est un projet autoportant qui n'est pas lié au projet de pôle d'échanges.

Ces deux projets sont intégrés dans les réflexions du PEM pour garantir la complémentarité parfaite des ouvrages réalisés. Ces projets adjacents ne génèrent pas d'impact amplifiant les incidences du projet.

Le projet de PEM a des incidences positives sur le report modal en s'inscrivant dans la politique de l'agglomération du développement des mobilités alternatives à l'automobile.

**6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquels :

Empty response area for question 6.3.

**6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :**

[Empty space for providing details on measures and characteristics of the project to avoid or reduce negative impacts.]

**7. Auto-évaluation (facultatif)**

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Considérant l'absence d'impact sur le milieu naturel faune / flore et l'absence d'artificialisation supplémentaire des terres ;

Considérant que le projet se situe hors de toute zone de protection du milieu naturel ;

Considérant que le projet n'a pas vocation à générer de nouveaux flux automobiles, mais plutôt de les organiser et à en limiter l'impact sur les riverains et sur l'environnement par la mise en place d'une circulation apaisée aux abords de la gare.

Considérant la nécessité de répondre à l'augmentation du trafic ferroviaire et d'encourager la transition comportementale vers ce mode pour les déplacements de moyenne & longue distance ;

Considérant l'amélioration apportée aux modes de transports alternatifs à l'automobile et à la pacification du site ;

=> il ne semble pas nécessaire de produire une évaluation environnementale sur le projet.

**8. Annexes**

**8.1 Annexes obligatoires**

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publié</b> ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

## 8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

### Objet

AnnexeSup1. Diagnostic Faune Flore établi par Biotope (Visite sur site le 3 Juin 2020)  
AnnexeSup2. Base Mérimée. Monuments Historiques  
AnnexeSup3. Synthèse de la réorganisation de l'offre de stationnement dans le cadre du projet de PEM  
AnnexeSup4. Plan BASOL BASIAS  
AnnexeSup5. Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement. PPBE 2019  
AnnexeSup6. Plan de localisation des ICPE

## 9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à Vannes

le. 08.12.2020

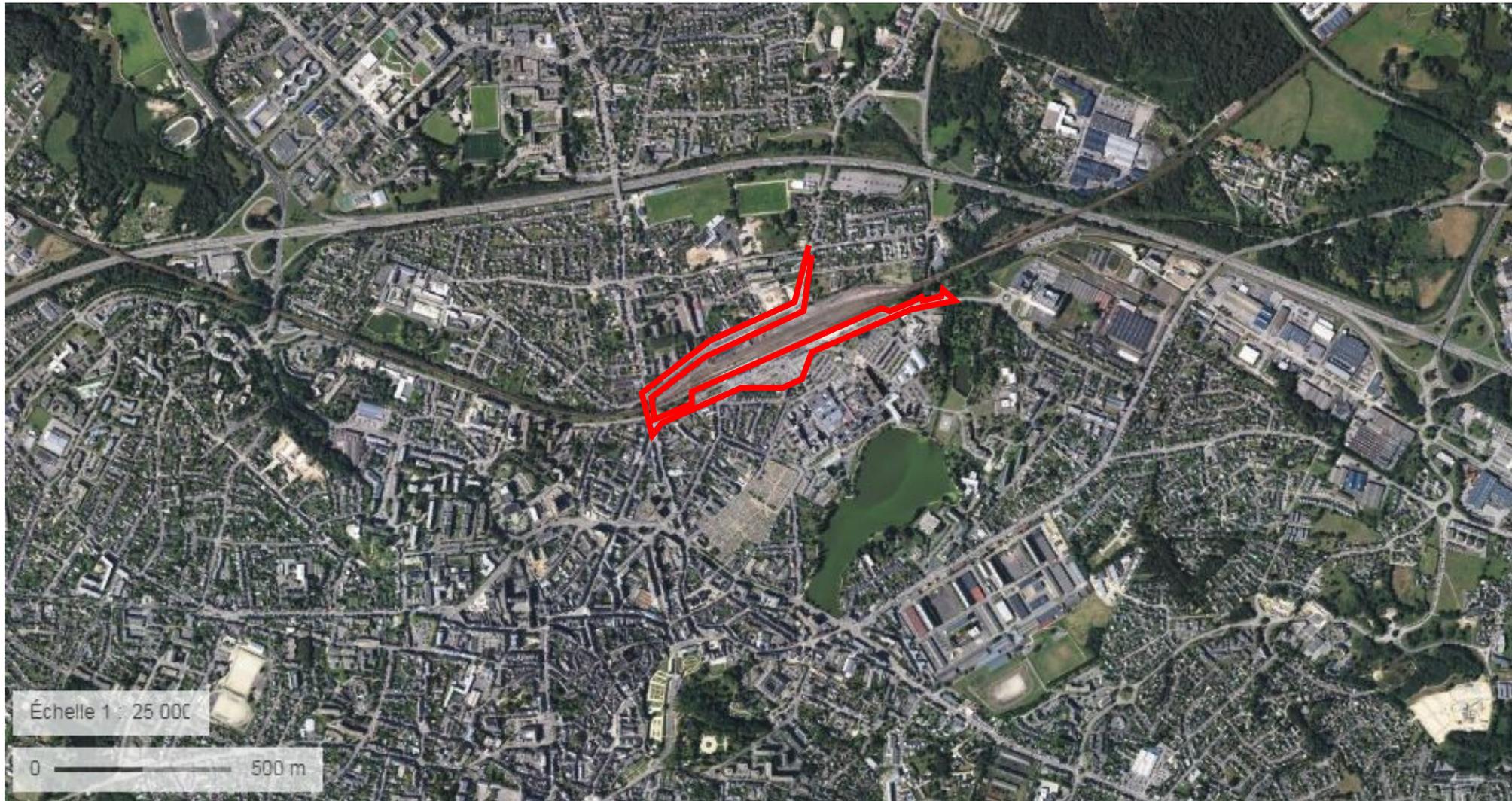
Signature

**Le Président,  
David ROBO**



## Annexe 2

Plan de  
situation du  
projet





### Annexe 3

Vue n°1

Date de la  
prise de vue :  
24 / 08 / 2020



### Annexe 3

Vue n°2

Date de la  
prise de vue :  
24 / 08 / 2020

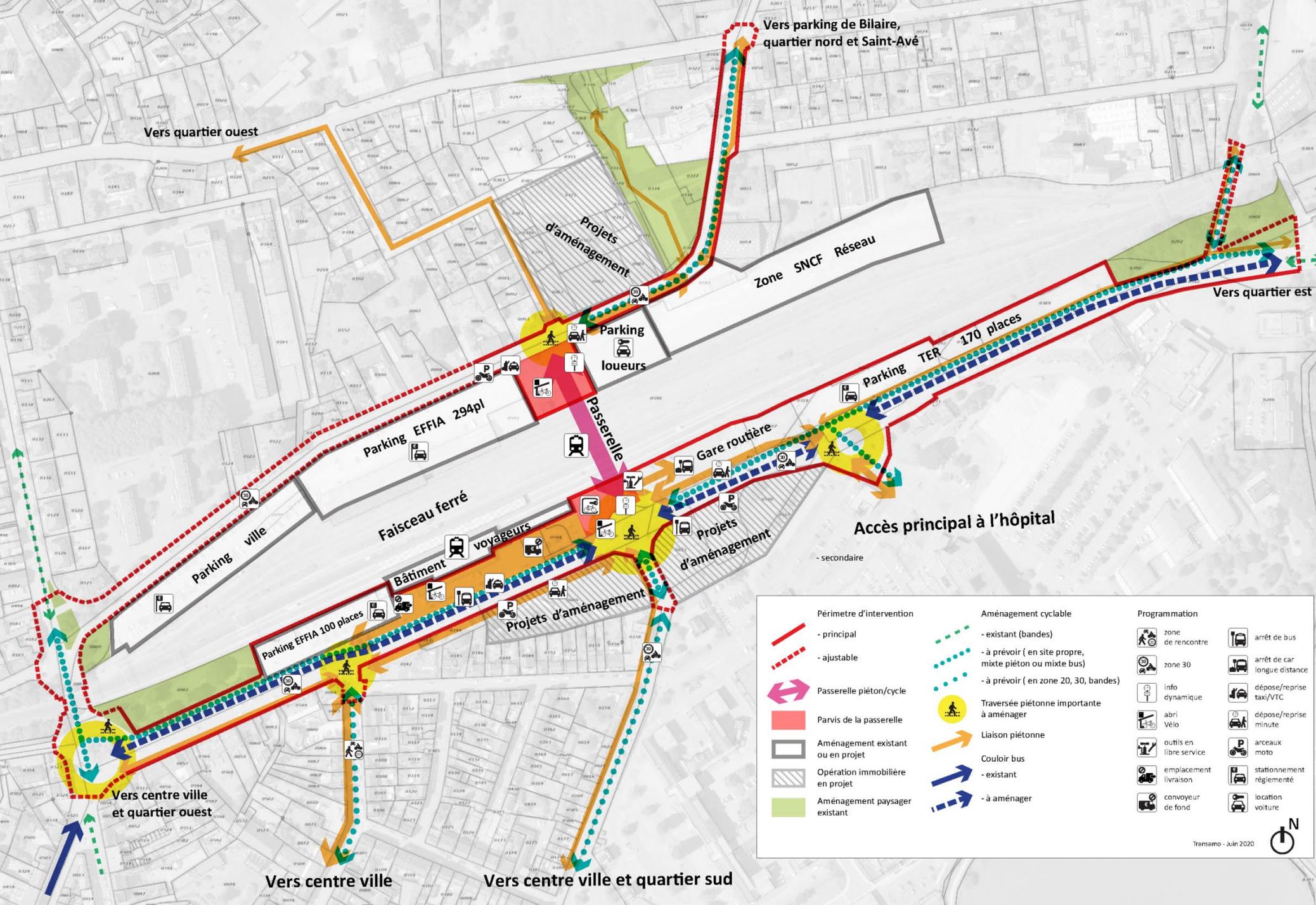


### Annexe 3

Localisation  
cartographique  
des prises de  
vues

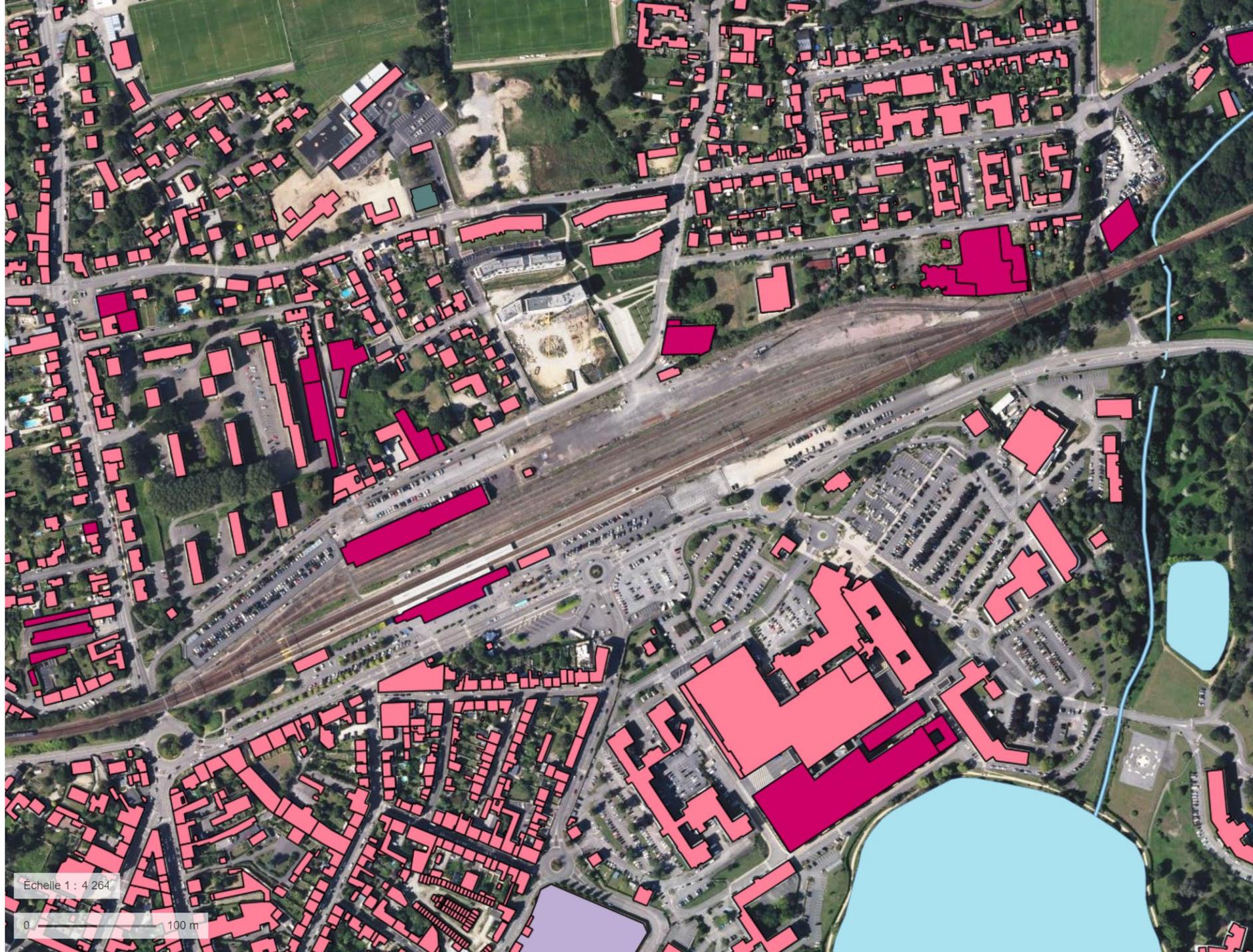
# Annexe 4

## Plan du projet



## Annexe 5

Implantation  
bâtiments  
connexes et  
cours d'eau à  
proximité



- 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



© Commune de SARZEAU / PHTOLAB - Tous droits réservés - Sources : DREAL Bretagne - Cartographie : Biotope, 2019



### Périmètres réglementaires

Aménagement d'un pôle d'échanges multimodal - Gare de Vannes

- Périmètres Natura 2000
-  Zones Spéciales de Conservation
-  Zones de Protection Spéciale
-  Sites inscrits
-  Site d'étude



## Annexe 6

Localisation des zones NATURA 2000 par rapport au projet



# Aménagement d'un pôle d'échanges multimodal - gare de Vannes

Golfe du Morbihan Vannes  
Agglomération

Juillet 2020

Prédiagnostic écologique  
Contrat N°2020214

## PREDiag

Outil d'aide à la décision  
à destination du maître  
d'ouvrage



biotope

Citation recommandée	Biotope, 2020. Aménagement d'un pôle d'échanges multimodal - gare de Vannes. Golfe du Morbihan Vannes Agglomération. 36 p.	
Objet du document	Outil d'aide à la décision à destination du maître d'ouvrage	
Version/Indice	Version 1	
Date	27/07/2020	
Nom de fichier	PREDIAG_VANNESAGGLO_Gare.docx	
N° de contrat	2020226	
Maître d'ouvrage	 <p>Golfe du Morbihan Vannes Agglomération (GMVA) 30 Rue Alfred Kastler 56000 Vannes</p>	
Interlocuteur GMVA	Anne Hélène Le Gall – Rousseau Responsable des déplacements	Tél. : 02 97 68 14 24 E-Mail : <a href="mailto:ah.rousseau@gmvagglo.bzh">ah.rousseau@gmvagglo.bzh</a>
Interlocuteur Maître d'œuvre	Remy Lacroix Chef de projet	Tél. : 06 25 47 34 09 E-mail : <a href="mailto:remy.lacroix@transamo.com">remy.lacroix@transamo.com</a>
Biotope, Responsable du projet	Yvan Bouroullec Chef de projet écologue	Téléphone : 06 03 68 18 12 E-mail : <a href="mailto:ybouroullec@biotope.fr">ybouroullec@biotope.fr</a>
Biotope, Contrôleur qualité	Caroline François-Even Responsable territorial	Téléphone : 06 66 76 89 36 E-mail : <a href="mailto:cfrancois@biotope.fr">cfrancois@biotope.fr</a>

# 1 Localisation du site, contexte d'étude et méthode appliquée

Le site d'étude se situe sur la commune de Vannes dans le département Morbihan. Il est localisé au nord de l'agglomération Vannetaise, et correspond à la gare SNCF, et ses emprises (voies ferroviaires, voies de garage, bâtiments divers, dépendances vertes), ainsi que ses espaces proches (parvis, voirie, stationnements).

La collectivité Golfe du Morbihan Vannes Agglomération, intervient actuellement en tant que Maître d'ouvrage d'un projet de réaménagement de la gare de Vannes en pôle d'échanges multimodal. Elle sollicite donc Biotope pour une première approche des enjeux écologiques et un accompagnement dans le cadre du dépôt auprès des services de l'état d'un dossier d'évaluation au cas par cas.

Ce pré-diagnostic a pour objet de déterminer les risques et opportunités liés à la biodiversité quant à la faisabilité du présent projet d'aménagement sur le site d'étude. Il consiste en :

- 1) Un bilan de la bibliographie et des données publiques disponibles sur le site d'étude ;
- 2) Un bilan des zonages du patrimoine naturel, de l'inventaire zone humides local, des continuités écologiques majeures concernant le site d'étude ;
- 3) Un repérage par un écologue confirmé du site et de ses potentialités d'accueil pour la flore et les principaux groupes de faune protégés ou à enjeu de conservation ;
- 4) Un avis sur le niveau de risque identifié.

Les investigations de terrain ont eu lieu le 3 juin 2020, période favorable à un grand nombre d'espèces. Les différents milieux du site d'étude ont été parcourus dans un objectif d'optimisation des observations d'espèces pouvant constituer un enjeu écologique et/ou ayant des implications réglementaires pour le projet d'aménagement. L'attention s'est notamment portée sur les milieux naturels ou artificiels susceptibles d'accueillir la plus grande diversité de faune et de flore.

Une synthèse et des recommandations d'aide à la décision sont proposées en fin de document.

Soulignons que ce document ne peut en aucun cas constituer le volet milieu naturel d'une étude d'impact.



Figure 1. Vue globale du site d'étude

**REMARQUE :** cette étude a pour objet de détecter les éléments évidents du milieu naturel à prendre en compte dans la définition du projet. Elle ne se substitue pas à une expertise écologique approfondie en période favorable, afin de bien appréhender le niveau d'enjeu écologique du site et répondre en outre aux exigences des services de l'Etat vis-à-vis des dossiers de demande d'autorisation à formaliser.



### Localisation du site d'étude

Aménagement d'un pôle d'échanges  
multimodal - Gare de Vannes

 Site d'étude

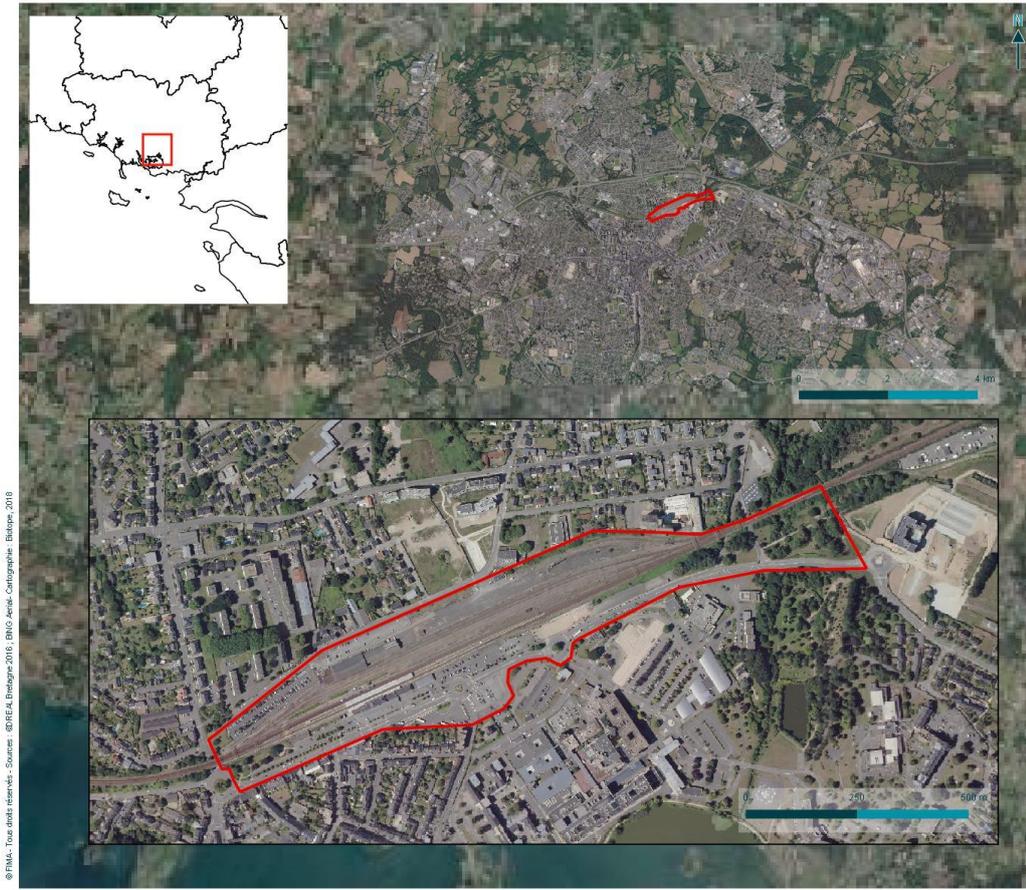


Figure 2. Localisation du site d'étude

## 2 Bilan des données consultées

### Bibliographie relative au site d'étude\*

Aucune bibliographie propre au site d'étude et concernant les milieux naturels n'est disponible.

### Données publiques disponibles relatives au site d'étude\*

Base de données	Organisme gestionnaire	Groupes concernés	Date de consultation	Espèces et cortèges patrimoniaux et/ou protégés
Faune Bretagne	Plateforme collaborative de saisie de données naturaliste. (LPO, Bretagne Vivante, GMB, GRETIA...)	Oiseaux, Reptiles, Insectes, Amphibiens, Mammifères	17/04/20	Cortèges d'espèces connues à l'échelle communale Oiseaux : 194 espèces d'oiseaux nicheurs, migrateurs et hivernants ; Chauves-souris : 3 espèces ; Autres mammifères : 16 espèces ; Reptiles : 5 espèces ; Amphibiens : 5 espèces ; Odonates : 24 espèces ; Papillons de jours : 45 espèces ; Orthoptères : 17 espèces
GEOBretagne	Portail de consultation des données publiques (Préfecture de Bretagne, Région Bretagne)	Zones Humides	17/04/20	Inventaire Départemental des Zones Humides.
PLU Vannes	Ville de Vannes	Trame Verte et Bleue	13/07/20	Données locales relatives aux réservoirs de biodiversité, aux corridors écologiques
SCOT Vannes Agglomération	Vannes Agglomération			
SRCE Bretagne	DREAL Bretagne			

\* Données de moins de dix ans

### Acteurs régionaux consultés

/	/	/
---	---	---

### État des connaissances avant investigations de terrain

**FAIBLE et ANCIEN**

**MOYEN ou VARIABLE et RECENT**

**BON et RECENT**

### État de conservation et fonctionnalité des milieux

Aucune donnée relative à la faune, à la flore, aux milieux naturels ou aux zones humides n'existe au droit du site d'étude précisément. Le site d'étude, qui correspond à une gare ferroviaire, et à ses espaces proches apparaît à première vue très artificialisé et entretenu. La fonctionnalité écologique du site y est très dégradée. Néanmoins, un cours d'eau est présent sur la marge Est. Il s'agit du Merle, qui correspond à la confluence de trois rivières : le Bilair, le Rohan, le Liziec.

### Bibliographie relative au site d'étude\*

Le territoire communal présente une fonctionnalité écologique dégradée, car majoritairement urbanisé et artificialisé. Des espaces de nature en périphérie de ville sont présents et permettent néanmoins à des cortèges d'espèces assez diversifiés d'être présents sur le territoire de la commune. Cette diversité est liée à la présence d'une façade littorale, d'estuaires saumâtres associés au Golfe du Morbihan, et de milieux humides, boisés, agricoles à dominante bocagères en périphérie de ville.

Par exemple, 194 espèces d'oiseaux sont connues sur le territoire de la commune dont de nombreuses espèces de limicoles, de canards, de laridés, associées aux zones littorales. D'autres cortèges d'espèces typiquement associées aux zones bocagères, agricoles et boisées sont aussi bien représentés, de même que les espèces présentes en zone urbaine.

Ainsi, malgré un contexte relativement urbanisé, le territoire de la commune de Vannes est fréquenté par un cortège d'oiseaux diversifié représentatif d'une mosaïque d'habitats naturels.

## 3 Zonages du patrimoine naturel

**Ce bilan est établi sur le site de projet et dans un rayon de 5 km alentours.**

Seuls sont retenus ici les zonages concernant spécifiquement les milieux naturels et la biodiversité, hors urbanisme.

Cf carte page suivante.

### Zonages règlementaires du patrimoine naturel

2600 mètres au sud

(source : <https://inpn.mnhn.fr>)

Le Golfe du Morbihan est une petite mer intérieure dont le fonctionnement ressemble à celui d'une lagune du fait de l'étroitesse du goulot qui le fait communiquer avec l'océan, les apports d'eau douce sont faibles comparés à la masse d'eau marine en balancement quotidien. Le Golfe du Morbihan est une baie peu profonde réceptacle de trois estuaires : rivières d'Auray, de Vannes et de Noyal. Dans ce milieu abrité, se développent d'importantes vasières (principalement dans le secteur oriental). Le schorre et les herbiers colonisent une partie de ces superficies (PONCET 1984). De nombreux marais ont fait historiquement l'objet d'endiguements, principalement pour la production de sel. Certains habitats européens présents dans le golfe, comme les prés-salés et les lagunes, occupent des surfaces importantes (respectivement 1500 et 350 ha) et sont situés en majorité dans la ZPS. Les herbiers de zostère marine, forment des ensembles homogènes couvrant de vastes surfaces (800 ha) notamment au sud de Boëd et au sud-est d'Ilur, c'est à dire dans la ZPS. La situation des oiseaux totalement inféodés aux eaux marines peut être considérée comme satisfaisante en l'état actuel. La conservation des oiseaux fréquentant les vasières intertidales, notamment les anatidés et dans une moindre mesure les limicoles apparaît plus préoccupante, en raison d'un cumul de contraintes : disparition et dégradation des habitats alimentaires (notamment les herbiers à zostères) du fait de la pêche professionnelle et de loisirs (pêche à pied et à la drague), des cultures marines et du mouillage d'ancre, pouvant contribuer à la chute très importante des effectifs hivernants de plusieurs espèces d'anatidés (Bernache cravant, Canard siffleur, Canard pilet) ; dérangement à marée basse sur les zones d'alimentation par diverses activités humaines qui peuvent se cumuler : pêche à pied, chasse, ostréiculture, sentier côtier; dérangement à marée haute sur l'eau par les embarcations (oies et canards) et sur les reposoirs de pleine mer par diverses activités de loisir (limicoles).

Zone Spéciale de Conservation  
FR5300029 et Zone de Protection Spéciale  
FR5310086 « Golfe du Morbihan »

La conservation des oiseaux des marais est aussi dépendante de la gestion de ces milieux, qui ont souvent une origine anthropique (endiguages). La présence de ces oiseaux est liée à la disponibilité en habitats alimentaires et de nidification favorables, disponibilité conditionnée par une gestion fine du niveau d'eau et l'entretien des digues et vannages.

La ZPS du Golfe du Morbihan est une zone humide d'intérêt international (au titre de la convention de RAMSAR) pour les oiseaux d'eau, en particulier comme site d'hivernage. Depuis le début des années 2000, entre 70 000 et 80 000 oiseaux sont dénombrés à la mi-janvier, essentiellement des anatidés et des limicoles. La baie accueille en hiver parmi les plus importants stationnements de limicoles en France : entre 25 000 et 35 000 oiseaux, soit entre 5 et 10 % des effectifs hivernant sur le littoral français.

Plusieurs espèces atteignent voire dépassent régulièrement les seuils d'importance internationale. C'est le cas de l'Avocette élégante, du Grand gravelot, du Bécasseau variable et de la Barge à queue noire. Pour les anatidés et les foulques, le Golfe du Morbihan accueille en hivernage de l'ordre de 35 000 oiseaux (moyenne des effectifs maximaux de 2000 à 2006). Quatre espèces atteignent régulièrement des effectifs d'importance internationale : la Bernache cravant, le Tadorne de Belon, le Canard pilet et le Canard souchet. La ZPS joue aussi un rôle important pour quelques autres espèces.

Les effectifs des 12 espèces en hivernage dans le Golfe dépassent le niveau d'importance internationale, soit 1% des effectifs connus. Il s'agit de la Bernache cravant, du Harle huppé, du Tadorne de Belon, de l'Avocette élégante, du Canard siffleur, du Grand gravelot, du Canard chipeau, du Pluvier argenté, du Canard pilet, du Bécasseau variable, du Canard souchet, du Grèbe à cou noir.

<p>Site Inscrit « Golfe du Morbihan et ses abords »</p>	<p>1500 mètres au sud</p> <p>Prescriptions éventuelles d'ordre paysager à intégrer par la Maîtrise d'œuvre dans la conception de son projet.</p> <p>Le site inscrit du golfe du Morbihan, a été établi par l'arrêté ministériel du 15 avril 1965 en application de la loi du 2 mai 1930. Il correspond au plus ancien classement connu sur le secteur. Le site inscrit occupe une surface de plus de 20 000 ha. Il englobe tout le golfe du Morbihan excepté la partie nord de la rivière de Noyal.</p>
<p><b>Zonages d'inventaires du patrimoine naturel</b></p>	
<p>ZNIEFF Type 1 « Anse et rives du Vincin »</p>	<p>3000 mètres au sud-ouest</p> <p>(source : <a href="https://inpn.mnhn.fr">https://inpn.mnhn.fr</a>)</p> <p>La ZNIEFF « Anse et rives du Vincin » est constituée par le cours inférieur de la Rivière le Vincin. Le site débutant en aval du Moulin de Pont Stêr est d'abord dominé par la roselière, puis s'étend sur l'aval jusqu'à l'anse maritime du Vincin portant une vasière développée à spartine maritime, lieu de repos et d'alimentation de différents oiseaux d'eau. Le cours inférieur du Ruisseau de Pargo provenant de Kercado à l'Est de l'anse ainsi que le petit étier de la Chesnaie en Arradon à l'Ouest font partie de la zone. Les coteaux boisés de la rivière, partiellement sur lande sèche en quelques points, la belle unité de lande ouverte, et les anciennes prairies humides et mésophiles du secteur de Cliscoët en Vannes, complètent la liste des milieux inclus dans la zone.</p> <p>Flore remarquable : deux espèces végétales protégées, respectivement au plan national et régional, sont signalées dans la zone : l'asphodèle d'Arrondeau <i>Asphodelus arrondeaui</i> présente dans les bois clairs de la rive Ouest sur la commune d'Arradon, et le peucedan officinal <i>Peucedanum officinale</i> en une station très localisée sur la Rive Est, mais qui se trouve ici à sa limite Ouest de répartition en Bretagne. Trois autres plantes déterminantes sont présentes : la grassette du Portugal <i>Pinguicula lusitanica</i> sur le sol argileux suintant en bordure de lande ; l'orchis brûlée <i>Orchis ustulata</i> orchidée très rare dans le Morbihan qui est aussi présente sur la propriété du Conservatoire du Littoral, sur prairie résiduelle ; et le petit scirpe <i>Eleocharis parvula</i>, très intéressante petite cypéracée inféodée aux vases des fonds d'estuaires, très rare en France détectée assez haut sur la Rivière du Vincin où la dessalure doit être assez forte.</p> <p>Faune remarquable : ce site présente un bon intérêt ornithologique dans le cadre du Golfe du Morbihan : près de 110 espèces d'oiseaux y ont été recensées, c'est un site d'alimentation pour les limicoles (courlis, chevaliers) et de repos pour différents anatidés, en particulier la Sarcelle d'hiver (source : CEL 2006). C'est l'un des sites du Golfe où sont observées des concentrations d'espèces patrimoniales d'oiseaux. Ce site est également important pour l'alimentation du Tadorne de Belon et est lieu d'élevage des jeunes pour cette espèce (environ 20 couples reproducteurs fréquentent ce secteur).</p> <p>Le Conservatoire de l'Espace Littoral (CEL) est propriétaire d'environ 42 ha sur la rive gauche du Vincin, entre Bernus et Conleau, dont 17 ha sont inclus dans cette ZNIEFF (CEL 2005).</p>
<p>ZNIEFF Type 1 « Marais de Séné, Theix et Noyal »</p>	<p>3300 mètres au sud Est</p> <p>La ZNIEFF de type I des Marais de Séné, Theix et Noyal se justifie par l'importance et la concentration des habitats naturels et des espèces</p>

remarquables présents dans l'estuaire de Noyal. La zone débute peu après la confluence des ruisseaux de Liziec et de Talhouët, et s'articule autour du Chenal de St-Léonard qui s'élargit peu à peu à l'anse estuarienne de Noyal (ou "Rivière de Noyal"). La ZNIEFF repère particulièrement en rive droite les marais de Bindre, et la Réserve naturelle de Séné qui s'étend jusqu'à Montsarrac, et en rive gauche les prés-salés de Sins, de Pratel et de l'Anse de Lirey, ainsi que les marais endigués de Birhit et de l'Isle. La Réserve Naturelle Nationale des Marais de Séné : elle s'étend sur près de 4 km. Sa frange orientale, bordée par le chenal principal de la rivière de Noyal, compose un paysage estuarien. Les vasières intertidales sont bordées, côté terrestre par de vastes prés-salés qui assurent la transition entre les milieux marins et terrestres. Les prés-salés sont séparés par des étiers, ramifications de la rivière de Noyal qui pénètrent dans les terres. Les trois étiers, Falguérec, Michotte et Pen Aval, sont des chenaux étroits, bordés par les digues des anciens marais salants. Le plus long, l'étier de Michotte atteint 2 km.

Les herbiers de zostère naine présents dans la zone sont aussi des habitats déterminants pour cette ZNIEFF ; les prairies à spartine maritime et la slikke en mer à marée sont déterminantes pour la ZNIEFF de type II du Golfe du Morbihan.

Avifaune remarquable : La réserve naturelle a une importance internationale pour au moins 4 espèces. Il s'agit de la Spatule blanche, en migration avec 70 à 450 individus en migration pré-nuptiale (reproducteurs expérimentés faisant principalement partie de la population nicheuse néerlandaise : 1200 couples, mais aussi de plus en plus pour ses stationnements hivernaux) ; du Canard pilet en hivernage (350 à 1200 individus) ; de l'Avocette élégante en hivernage et en reproduction (500 à 900 individus en hivernage, et 115 à 220 couples en reproduction) ; et la Barge à queue noire, population islandaise.

Flore remarquable : une bonne douzaine de plantes vasculaires déterminantes sont présentes dans la zone, dont deux plantes protégées au plan national : le flûteau nageant *Luronium natans* et l'étoile d'eau *Dama sonium alisma* dans des mares d'eau douce (près de Kerardenet Gressignan) devenue très rare et menacée en Morbihan, et une espèce protégée au plan régional : le peucedan officinal (*Peucedanum officinale*) très proche de sa limite Ouest de répartition en Bretagne et qui possède plusieurs stations dans la zone. Parmi les autres plantes, il est à signaler particulièrement le petit scirpe *Eleocharis parvula* très intéressante petite cypéracée inféodée aux vases des fonds d'estuaires, très rare en France détectée assez haut en bordure du Chenal St-Léonard où la dessalure est plus forte ; l'armoise maritime *Artemisia maritima* très localisée en Morbihan.

Autres groupes : Depuis 1979, de nombreux autres groupes, en particulier de faune, ont été initiés sur la réserve. Les vertébrés présents sur la zone sont donc assez bien connus, **signalons la fréquentation de la Loutre d'Europe de l'ensemble de la Rivière de Noyal**, et la présence de plusieurs amphibiens et reptiles déterminants dont la discrète Coronelle lisse *Coronella austriaca* présente dans le secteur du Petit Falguérec.

#### Autres zonages du patrimoine naturel

Périmètre RAMSAR « Golfe du Morbihan »

A 2700 mètres

Le golfe du Morbihan est une zone humide d'importance internationale, reconnue par le label RAMSAR. La présence de certaines espèces d'oiseaux hivernantes et migratrice, au-delà de seuils de population d'importance internationale, ont permis au Golfe du Morbihan d'être désigné en tant que tel, depuis 1991.

Le périmètre RAMSAR couvre une superficie de 23000 hectares.

Le site d'étude ne figure pas dans le périmètre

(Source : <https://www.parc-golfe-morbihan.bzh/le-territoire-du-parc>)

Le Golfe du Morbihan, Mor Bihan « petite mer » en breton, a donné son nom au département. Seul un goulet d'un kilomètre de large entre Arzon et Locmariaquer sépare le Mor Bihan de l'Océan, le Mor Braz « grande mer » en breton. Il a été envahi par les eaux de l'Atlantique il y a plusieurs millénaires, alors que les rivières avaient déjà creusé leur lit. C'est pourquoi l'Océan s'aventure si loin au cœur des terres par des rias au caractère typiquement breton. Il enserre les anciennes collines en un véritable archipel d'innombrables îles et îlots, rocheux ou boisés portant parfois une habitation ou simplement des nuées d'oiseaux.

À l'échelle de l'Europe, le Golfe du Morbihan est un site privilégié doté de richesses naturelles exceptionnelles. Pour l'accueil des oiseaux, ce site rivalise sans complexe avec les plus prestigieux espaces remarquables français et européens. Les eaux permanentes, les îles, les vasières, les prés-salés et les marais littoraux accueillent au fil des saisons des milliers de migrants. Tantôt terre d'hivernage, tantôt terre d'estivage, chaque saison apporte son flot de voyageurs venus des contrées nordiques ou des deltas africains.

Outre son intérêt ornithologique, la richesse patrimoniale du territoire du Parc naturel régional du Golfe du Morbihan réside dans la diversité des milieux naturels qui se succèdent et s'entremêlent : le milieu marin, la frange littorale avec ses plages, ses dunes et ses vasières, les marais littoraux, le bocage, les zones humides, les landes, les boisements ...

Cadre d'une histoire plurimillénaire, le Golfe du Morbihan témoigne d'une occupation continue de l'Homme. Si l'origine du peuplement remonte à 45 000 ans, les traces les plus anciennes datent du Paléolithique. Le territoire s'est structuré autour de deux ports, Vannes et Auray, tous deux établis dès l'Antiquité. Vannes devint au Moyen Âge l'une des plus importantes villes du Duché de Bretagne du fait de son activité portuaire, en tant que siège épiscopal ; puis siège du Parlement de Bretagne exilé à partir de 1675 jusqu'à 1690. Auray arma des navires pour la pêche hauturière dès le XVI<sup>e</sup> siècle et développa au XVIII<sup>e</sup> siècle la construction navale de caboteurs.

Ainsi, le territoire compte 212 sites et édifices classés et inscrits au titre des Monuments Historiques. Une démarche de classement au patrimoine mondial de l'UNESCO au titre des paysages de mégalithes de Carnac et du Sud Morbihan est en cours.

C'est l'activité des hommes et des femmes qui a façonné ce territoire, paysans de la mer et paysans de la terre. La conchyliculture, la pêche et l'agriculture en sont les activités ancestrales. Depuis plus de 50 ans, le développement des activités nautiques et balnéaires a également contribué à dessiner ce littoral.

Offrant un cadre de vie de qualité, le Golfe du Morbihan est un espace très convoité. La croissance démographique observée sur le territoire, + 80% en 40 ans, dépasse de loin la moyenne du département. Cette croissance rapide de la population, due essentiellement au solde migratoire, a engendré une forte consommation de l'espace au détriment des ensembles agricoles et naturels, et plus généralement au détriment de la qualité de vie des habitants. Les couronnes périurbaines de Vannes et Auray s'étendent et l'urbanisation se poursuit sur la frange littorale, où les résidences secondaires sont de plus en plus nombreuses.

La notoriété dont jouit le Golfe du Morbihan attire également chaque année de nombreux visiteurs qui contribuent fortement à l'économie locale. Cependant, les flux touristiques ne sont pas sans impacts croissants : sur-fréquentation de certains sites, conflits d'usage, difficultés de circulation et coexistence des

Parc Naturel Régional du Golfe du  
Morbihan

	<p>activités... La mosaïque des usages et leurs fortes évolutions créent de multiples pressions qui s'exercent sur l'espace terrestre et maritime, fragilisent les équilibres du territoire et menacent, à terme, l'harmonie de son développement.</p> <p>Elle appelle aujourd'hui à une véritable vision à long terme et une maîtrise mieux partagée pour le développement du territoire.</p>
--	--

Des zonages problématiques ou bloquants pour le projet ?	Des zonages à prendre en compte ?
OUI / NON	OUI / NON
<p>Aucun périmètre réglementaire ne recouvre le site d'étude directement.</p> <p>Une connexion, indirecte par réseau hydrographique est identifiée vers le site Natura 2000 « Golfe du Morbihan », via la rivière de Vannes (le Merle). Néanmoins, celle-ci traverse une zone urbaine dense, dont une partie a été comblée. La fonctionnalité écologique est en donc fortement dégradée.</p>	<p>Aucune ZNIEFF n'intercepte directement le périmètre projet. Elles sont localisées à plus de 2500 mètres et déconnectées du projet par une trame urbaine dense.</p>





Figure 5. Périmètre RAMSAR et Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan à proximité du site d'étude

## 4 Continuités écologiques

Ce bilan est établi sur le site de projet et dans un rayon de 5 km alentours.

Cf. cartes page suivante

Le site et ses abords sont-ils concernés par des réservoirs de biodiversité à prendre en compte ?			OUI / NON
Réservoir de biodiversité	Source	Sous-trame	Niveau d'intérêt
Golfe du Morbihan	SRCE Bretagne	Littoral, humide	<b>National</b> <b>Régional</b> <b>Local</b>
Bocages et boisements du réseau hydrographique de la rivière de Vannes	SRCE Bretagne	Boisement, bocage, humide	<b>National</b> <b>Régional</b> <b>Local</b>
Secteur de Meudon	PLU / SCOT	Boisement, bocage, humide	<b>National</b> <b>Régional</b> <b>Local</b>
La Marle	PLU / SCOT	Boisement, bocage, humide	<b>National</b> <b>Régional</b> <b>Local</b>
Le Meucon	PLU / SCOT	Boisement, bocage, humide	<b>National</b> <b>Régional</b> <b>Local</b>
Le Vincin	PLU / SCOT	Boisement, bocage, humide	<b>National</b> <b>Régional</b> <b>Local</b>

Le site et ses abords sont-ils concernés par des corridors écologiques à prendre en compte ?			OUI / NON
Corridor écologique	Source	Sous-trame	Niveau d'intérêt
Vallée de Sainte Anne	TVB Brest métropole	Bocage, boisé	<b>National</b> <b>Régional</b> <b>Local</b>

### Points de vigilance / Commentaires

**Au niveau du SRCE Bretagne, le site d'étude ne figure pas au niveau d'un réservoir de biodiversité. Les principaux réservoirs sont localisés plus au sud et au nord du site d'étude. Aucun corridor d'intérêt régional n'est également identifié au droit du site d'étude.**

**Le principal réservoir de biodiversité, localisé au sud du site d'étude, correspond au vaste complexe écologique que forme le Golfe du Morbihan, dont le patrimoine naturel fait l'objet d'une forte reconnaissance à nationale et internationale. Un second au nord en pays vannetais correspond aux boisements, bocages et milieux humides associés au réseau hydrographique de la rivière de Vannes.**

**Au niveau local, le site d'étude n'est pas non plus situé au droit d'un réservoir de biodiversité. A cette échelle, ils correspondent aux milieux boisés, bocagers, humides associés aux cours d'eau qui se jettent dans le golfe du Morbihan**

## Continuités écologiques - SRCE Bretagne (échelle 1/100 000 ème)

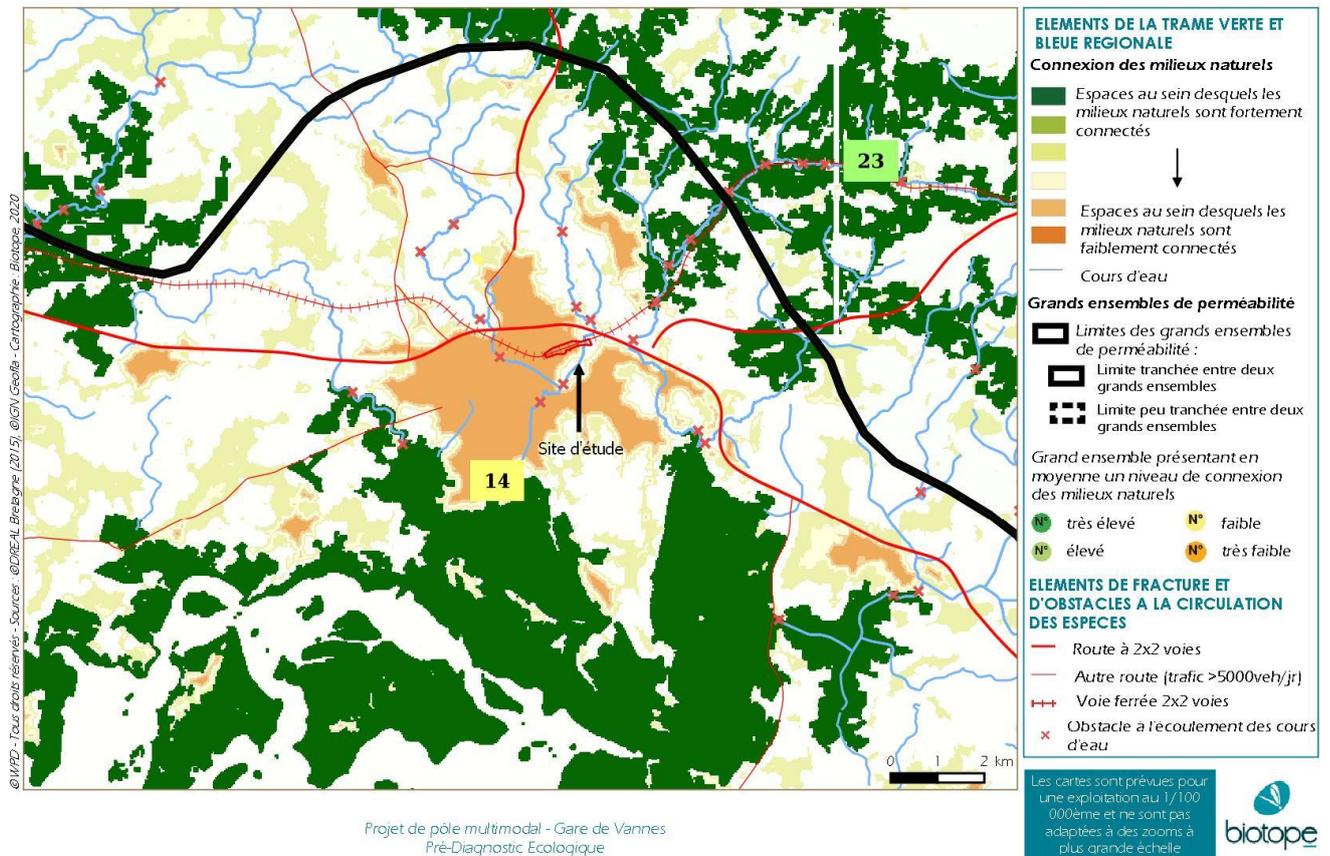


Figure 6. Positionnement du site d'étude au sein de la trame verte et bleue régionale (source : Schéma Régional de Cohérence Ecologique)

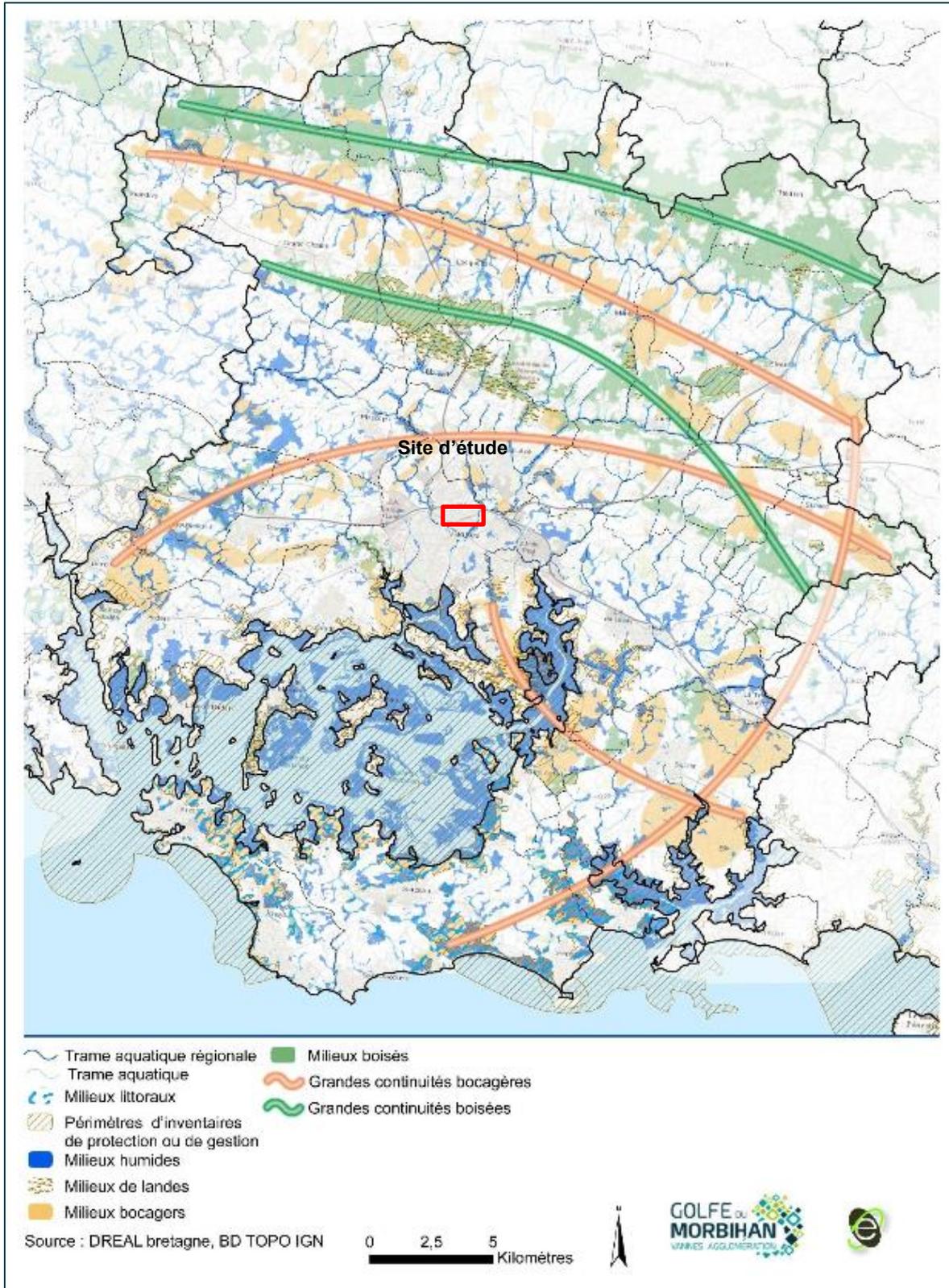
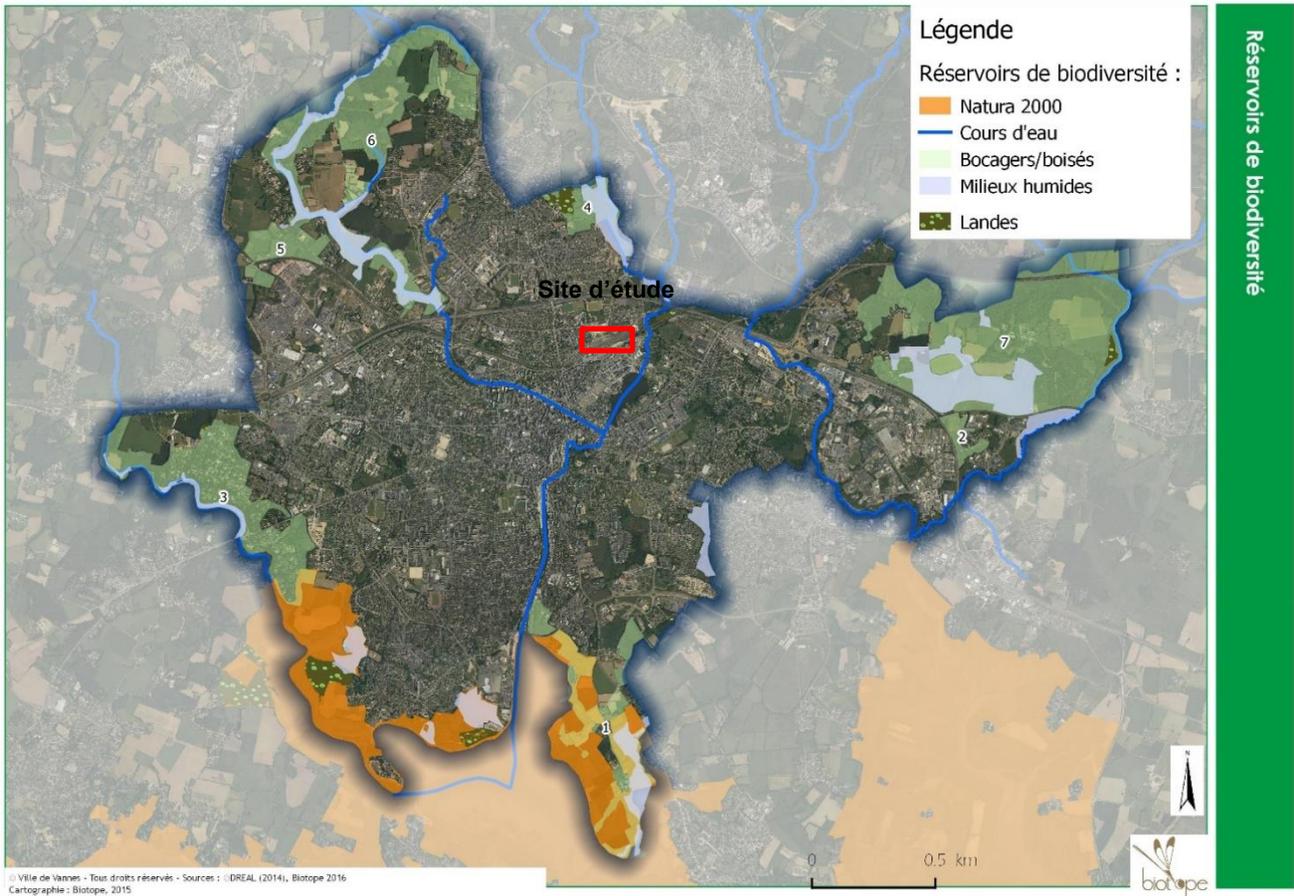


Figure 7. Réservoirs de biodiversité identifiés dans le SCOT de la Vannes Agglomération





## 6 Repérage de terrain

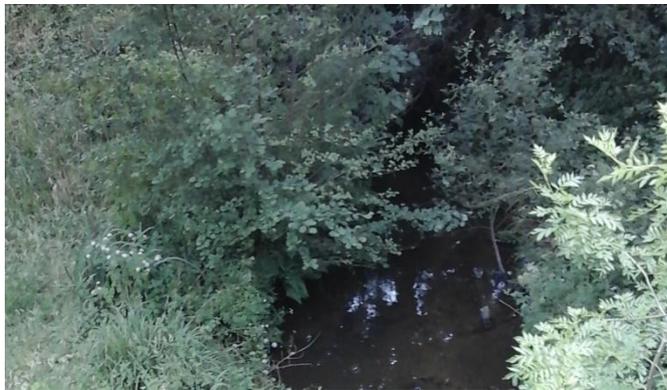
### Caractère naturel du site d'étude

De manière globale, le site d'étude présente un caractère :

<b>Artificiel</b> Site dominé par une occupation du sol urbaine ou industrielle	<b>Plutôt naturel</b> Site occupé par une mosaïque de milieux naturels et de milieux artificiels	<b>Naturel</b> Site dominé par des milieux naturels spontanés
--	---	--

### Principaux milieux présents

Les principaux milieux présents sur le site d'étude sont :



#### Saulaie riveraine – CB 44.1

Le site d'étude intercepte le cours d'eau Merle. De part et d'autre de ce cours d'eau se développe une végétation composée de Saule. Cet habitat est néanmoins relativement dégradé.

**L'enjeu écologique est faible.**



#### Alignement d'arbres -CB 84.1

Alignement d'arbres en contexte urbain, entretenus et à vocation ornementale, souvent issue de pépinières.

Néanmoins certaines espèces de faune peuvent coloniser ces espaces, par exemple s'il y a de vieux arbres avec des cavités.

**L'enjeu écologique est négligeable.**



### Espaces artificialisés – CB 86

Les espaces artificialisés sont représentés par les bâtiments, la voirie, les zones de stationnement, les voies ferrées.

Localement ces espaces sont en mosaïque avec zones rudérales.

**L'enjeu écologique est nul**



### Zones rudérales – CB 87.2

Une végétation rudérale se développe en zone urbaine, lorsque certains espaces ne sont que peu ou pas entretenus, et que les sols sont très perturbés.

Une végétation banale, composée de plantes pionnières s'y développe. On y retrouve aussi souvent des espèces exotiques envahissantes.

Sur le site d'étude, ce type de milieu peut localement être en mosaïque avec des zones artificialisés, notamment sur certains espaces de la gare ferroviaire (voies de stockages)

**L'enjeu écologique est négligeable.**





### Parcs et Jardins – CB 85.2

Ce sont des espaces verts urbains très entretenus, avec une végétation non spontanée, à vocation ornementale, souvent issue de pépinières.

Néanmoins certaines espèces de faune peuvent coloniser ces espaces, notamment certains oiseaux.

L'enjeu écologique est négligeable

## Habitats naturels, semi-naturels, artificiels

Aménagement d'un pôle d'échanges multimodal

### Habitats naturels, semi-naturels, artificiels

- 85.2 - Parcs urbains
- 86 - Espaces artificialisés (routes, parkings, bâti, voies ferrées)
- 87.2 - Zones rudérales
- 84.1 - Alignements d'arbres, haies ornementales
- 44.1 - Saule riveraine



© VANNES AGGLOMERATION - Tous droits réservés - Sources : ©D ORTHO ION - Relevé terrain Biotope : 0206/2020 - Cartographie : Biotope, 2019

**Des éléments évidents permettent-ils d'identifier d'ores et déjà des enjeux écologiques importants et/ou ayant des implications réglementaires sur le site ?**

**OUI / NON**

Les éléments d'ores et déjà identifiés sur le site, constituant des enjeux écologiques importants et/ou ayant des implications réglementaires sont résumés dans le tableau ci-après.

Présence avérée d'espèces protégées communes : <input type="checkbox"/> Amphibiens <input checked="" type="checkbox"/> Reptiles <input type="checkbox"/> Mammifères <input checked="" type="checkbox"/> Oiseaux		
Végétations ou habitats naturels à enjeu	Niveau d'enjeu écologique	Réglementation
<p><b>Saulaie riveraine – CB 44.1</b></p> <p>Cet habitat est présent à l'Est du site d'étude et part et d'autre du cours d'eau, mais apparaît relativement dégradé, au regard du contexte urbain du site d'étude</p>	<p>Faible / Moyen / Fort / Très fort</p>	<p>Aucune (Hors périmètre Natura 2000)</p>
Espèces ou cortèges d'espèces à enjeu	Niveau d'enjeu écologique	Réglementation
Oiseaux		
<p><b>Chardonneret élégant, <i>Carduelis carduelis</i></b></p> <p>Espèce affectionnant les boisements clairs, les paysages bocagers, les parcs arborés, les jardins. Le nid est généralement en hauteur, sur des arbres ou arbustes, il recherche son alimentation composée de graines principalement dans des zones herbeuses, des friches, des zones incultes.</p> <p>Quelques individus ont été observés en survol de l'aire d'étude au niveau du petit parc à l'ouest.</p> <p>Liste rouge UICN Bretagne : LC (Préoccupation Mineure)</p> <p>Liste rouge UICN France : VU (Vulnérable)</p>	<p>Faible / Moyen / Fort / Très fort</p>	<p>Aucune / Protection / Natura 2000</p>
<p><b>Fauvette des jardins, <i>Sylvia borin</i></b></p> <p>Elle fréquente les bois à clairières, les coupes, les parcs devenus sauvages, les grands jardins arborés. Elle affectionne des milieux avec une strate arbustive dense.</p> <p>Un canton de mâle chanteur a été noté dans des fourrés de saules proches de la rivière de Vannes.</p> <p>Liste rouge UICN Bretagne : LC (Préoccupation Mineure)</p> <p>Liste rouge UICN France : NT (Quasi Menacé)</p>	<p>Faible / Moyen / Fort / Très fort</p>	<p>Aucune / Protection / Natura 2000</p>
<p><b>Hirondelle de fenêtre, <i>Delichon urbicum</i></b></p> <p>Espèce préférentiellement urbaine, contrairement à l'Hirondelle rustique, qui niche généralement sur les façades des bâtiments anciens, notamment les dessous de toitures, dans les villes, et les bourgs.</p>	<p>Faible / Moyen / Fort / Très fort</p>	<p>Aucune / Protection / Natura 2000</p>

Des éléments évidents permettent-ils d'identifier d'ores et déjà des enjeux écologiques importants et/ou ayant des implications réglementaires sur le site ?	OUI / NON	
<p>Plusieurs individus ont été observés en activité de chasse et de transit au-dessus de la gare, mais aucun couple ne semble se reproduire sur les bâtiments présents sur le site d'étude, aucun nid n'a été observé.</p> <p>Liste rouge UICN Bretagne : LC (Préoccupation Mineure)</p> <p>Liste rouge UICN France : NT (Quasi Menacé)</p>		
<p><b>Roitelet huppé, <i>Regulus regulus</i></b></p> <p>Le Roitelet huppé est coutumier des boisements de résineux et des boisements mixtes. Il fréquente aussi volontiers les jardins et les parcs urbains si des conifères sont présents.</p> <p><b>Un mâle chanteur a été contacté dans des pins, dans le parc urbain, à l'Est du site d'étude.</b></p> <p>Liste rouge UICN Bretagne : LC (Préoccupation Mineure)</p> <p>Liste rouge UICN France : NT (Quasi Menacé)</p>	<p>Faible / <b>Moyen</b> / Fort / Très fort</p>	<p>Aucune / <b>Protection</b> / Natura 2000</p>
<p>21 autres espèces d'oiseaux ont été observées sur le site d'étude et à proximité, en période de reproduction. Ces espèces sont communes, et certaines d'entre elles sont protégées, il s'agit de :</p> <p>Le Martinet noir, le Grimpereau des jardins, le Choucas des tours, la Mésange bleue, l'Hirondelle de fenêtre, le Pinson des arbres, l'Hypolaïs polyglotte, le Goéland argenté, la Mésange charbonnière, le Moineau domestique, le Rougequeue noir, le Pouillot véloce, le Pic vert, l'Accenteur mouchet, la Fauvette à tête noire, la Fauvette des jardins, le Troglodyte mignon.</p> <p>5 autres espèces observées ne sont pas protégées, il s'agit de : la Corneille noire, le Merle noir, la Grive musicienne, la Pie bavarde, le Pigeon ramier.</p>	<p>Faible / <b>Moyen</b> / Fort / Très fort</p>	<p>Aucune / <b>Protection</b> / Natura 2000</p>
<b>Reptiles</b>		
<p><b>Lézard des murailles, <i>Podarcis muralis</i></b></p> <p>Le Lézard des murailles est une espèce très tolérante qui s'accommode très facilement des espaces urbains et artificialisés. Il fréquente, également les lisières boisées, les haies, les fourrés. Sur le site d'étude <b>il est présent sur certaines friches rudérales au niveau de la limite nord de l'emprise SNCF.</b></p> <p>En Bretagne, il est commun en Ille et Vilaine et Morbihan, assez rare en Finistère et Côtes d'Armor.</p> <p>Liste rouge UICN Bretagne : LC (Préoccupation Mineure)</p> <p>Liste rouge UICN France : LC (Préoccupation Mineure)</p>	<p>Faible / <b>Moyen</b> / Fort / Très fort</p>	<p>Aucune / <b>Protection</b> / Natura 2000</p>
<b>Continuités écologiques</b>	<b>Niveau d'enjeu écologique</b>	<b>Réglementation</b>

Des éléments évidents permettent-ils d'identifier d'ores et déjà des enjeux écologiques importants et/ou ayant des implications réglementaires sur le site ?		OUI / NON
<p><b>Rivière le Merle</b></p> <p>Confluence de trois rivières, le Bilair, le Rohan, le Liziec, qui se jette dans le golfe du Morbihan.</p> <p>La fonctionnalité écologique est très dégradée au niveau du site d'étude, par la présence d'une zone urbaine dense et d'ouvrages compromettant la transparence écologique.</p> <p>La transparence écologique, pour les cortèges d'espèces associés aux milieux aquatiques et humides, est fortement compromise.</p>	Faible / <b>Moyen</b> / Fort / Très fort	Oui / Non

Présence de zones humides nécessitant une étude de leurs fonctions ?	OUI / NON
--	-----------

**D'autres enjeux écologiques potentiels importants et/ou ayant des implications réglementaires sont-ils à considérer ?**

**OUI / NON**

Les éléments pressentis sur le site qui peuvent constituer des enjeux écologiques importants et/ou qui peuvent avoir des implications réglementaires sont résumés dans le tableau ci-après:

Présence potentielle d'espèces protégées communes : ✓ Amphibiens ✓ Reptiles ✓ Mammifères ✓ Oiseaux		
Végétations ou habitats naturels à enjeu, potentiels	Niveau d'enjeu écologique potentiel	Réglementation potentielle
/	Faible / Moyen / Fort / Très fort	Aucune (Hors périmètre Natura 2000)
Espèces ou cortèges d'espèces à enjeu, potentiels	Niveau d'enjeu écologique potentiel	Réglementation potentielle
<b>Oiseaux</b>		
<p><b>Verdier d'Europe (<i>Carduelis chloris</i>)</b></p> <p>Espèce affectionnant les paysages bocagers, parcs arborés, jardins. Les habitats présents sur l'aire d'étude sont favorables à l'espèce. Elle est donc considérée comme <b>potentielle sur le site d'étude</b>, notamment les espaces arborés. Espèce connue sur la commune de Vannes.</p> <p>Liste rouge UICN Bretagne : LC (Préoccupation Mineure)</p> <p>Liste rouge UICN France : VU (Vulnérable)</p>	Faible / <b>Moyen</b> / Fort / Très fort	Aucune / <b>Protection</b> / Natura 2000
<p><b>Serin cini (<i>Serinus serinus</i>)</b></p> <p>Espèce affectionnant les paysages bocagers, parcs arborés, jardins.</p> <p>Les habitats présents sur l'aire d'étude sont favorables à l'espèce. Elle est donc considérée comme <b>potentielle sur le site d'étude</b>, notamment sur les espaces arborés. Espèce connue sur la commune de Vannes.</p> <p>Liste rouge UICN Bretagne : LC (Préoccupation Mineure)</p> <p>Liste rouge UICN France : VU (Vulnérable)</p>	Faible / <b>Moyen</b> / Fort / Très fort	Aucune / <b>Protection</b> / Natura 2000
<b>Mammifères</b>		
<p>Seul un cortège de quelques espèces communes anthropophiles est pressenti sur le site en transit/chasse, avec principalement la Pipistrelle commune, la Pipistrelle de Kuhl, la Sérotine commune. Les bâtiments présents sur le site d'étude ne sont pas favorables au gîte des chauves-souris.</p> <p>Compte tenu du caractère urbain, de l'enclavement et de la fonctionnalité écologique très dégradée au niveau du cours d'eau le Merle. La potentialité de présence de la Loutre d'Europe <i>Lutra lutra</i> est écartée.</p>	Faible / <b>Moyen</b> / Fort / Très fort	Aucune / <b>Protection</b> / Natura 2000

D'autres enjeux écologiques potentiels importants et/ou ayant des implications réglementaires sont-ils à considérer ?		OUI / NON
<b>Amphibiens</b>		
Seul un cortège de quelques espèces communes anthropophiles est pressenti sur le site, au niveau de la rivière Merle. Il s'agit du Crapaud commun et de la Grenouille verte. La fonctionnalité écologique du site pour ce groupe d'espèces est limitée compte tenu du caractère très dégradé du site d'étude.	<b>Faible / Moyen / Fort / Très fort</b>	<b>Aucune / Protection / Natura 2000</b>



Chardonneret élégant – photo prise hors site © Biotope



Hirondelle de fenêtre – photo prise hors site © Biotope



Serin cini – photo prise hors site © Biotope



Verdier d'Europe – photo prise hors site © Biotope

Figure 10. Oiseaux avérés ou potentiels sur le site d'étude

## Synthèse des observations (faune, et habitats naturels)

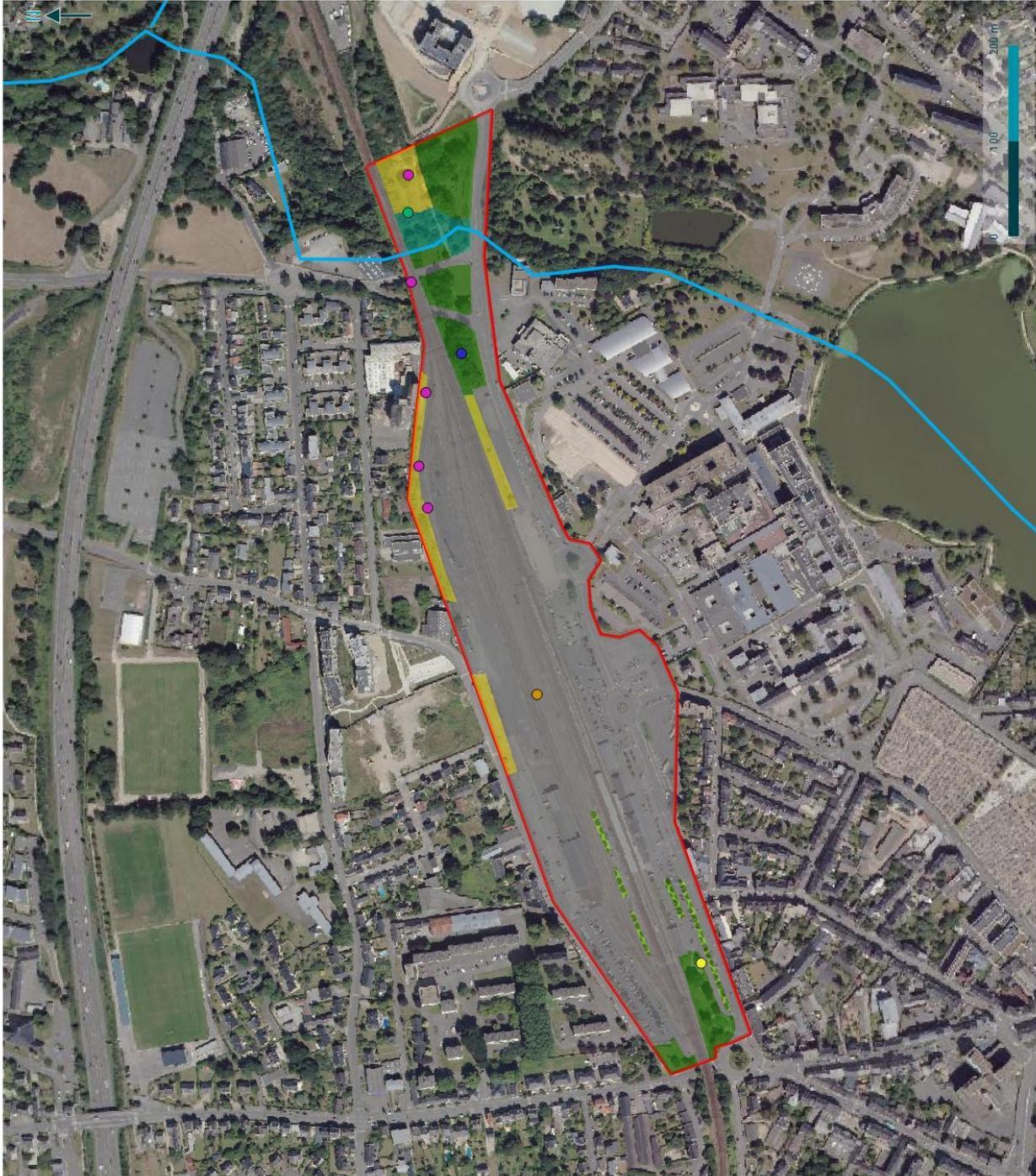
Aménagement d'un pôle d'échanges multimodal - Prédiagnostic écologique

Habitats naturels, semi-naturels, artificiels

- 85.2 - Parcs urbains
- 86 - Espaces artificialisés (routes, parkings, bâti, voies ferrées)
- 87.2 - Zones rudérales
- 84.1 - Alignements d'arbres, haies ornementales
- 44.1 - Saulaie riveraine

Observations faune

- Lézard des murailles
- Charbonneret élégant
- Fauvette des jardins
- Roitelet huppé
- Hirondelle de fenêtre



© VANNES AGGLOMÉRATION - Tous droits réservés - Sources : BDD ORTHO IGN - Relevé terrain Biotape : 03/06/2020 - Cartographie : Biotape, 2019

Présence d'espèces végétales exotiques envahissantes qui  
nécessiteront d'être prises en compte dans le projet ?

OUI / NON



Renouée du Japon, *Reynoutria japonica*



Buddleia de David, *Buddleia davidii*



Herbe de la Pampa, *Cortaderia selloana*



Robinier faux-acacia, *Robinia pseudoacacia*



Mimosa, *Acacia dealbata*



Laurier palme, *Prunus laurocerasus*

## 7 Appréciation du risque biodiversité

Sur la base des éléments précédents, le niveau de « risque biodiversité » sur le site est considéré comme STANDARD. Les critères ayant conduit à qualifier ce niveau de risque sont listés dans le diagramme ci-après.

 **Nota :** la présence d'espèces animales protégées mais communes correspond au risque réglementaire « standard » lié à la biodiversité. De telles espèces sont en effet présentes sur tous les sites présentant un minimum de caractère naturel.

### RISQUE STANDARD

**Le prédiagnostic a mis en évidence des enjeux écologiques ayant des conséquences mineures sur le projet, en l'état des connaissances.**

Le repérage de terrain a révélé des enjeux écologiques avérés et potentiels, d'un niveau faible à moyen. Les conséquences pour le projet sont limitées.

Concernant les enjeux avérés, un cortège d'oiseaux constitués principalement d'espèces protégées communes et présentes en zones urbaines, et dans les parcs et jardins a été contacté. Certaines espèces sont inscrites sur listes rouges (Chardonneret élégants, Roitelet huppé, hirondelle de fenêtre, Fauvette des jardins). Le Lézard des murailles est également présent.

Concernant les enjeux potentiels ils se localisent principalement au niveau des quelques espaces verts (Verdier d'Europe, Serin cini).

Les milieux présents sont majoritairement très artificialisés, quelques parcs entretenus et zones rudérales sont présents. Aucune zone humide n'est connue sur le site d'étude ou à proximité immédiate, et susceptible d'implication réglementaire. Néanmoins les milieux riverains (Saulaie dégradée) du Merle sont potentiellement humides.

- La bibliographie et/ou les consultations effectuées ne révèlent aucun enjeu écologique particulier sur le site.
- Les zonages du patrimoine naturel ne devraient pas opposer d'implications au projet, en l'absence de connexions écologiques évidentes avec les périmètres concernés, notamment NATURA 2000.
- Aucun élément de Trame Verte et Bleue d'importance locale est à prendre en compte.
- La reconnaissance de terrain a mis en évidence une zone humide potentielles, limitée aux zones riveraines du Merle à l'Est du site d'étude.

### RISQUE INTERMÉDIAIRE

### RISQUE ÉLEVÉ

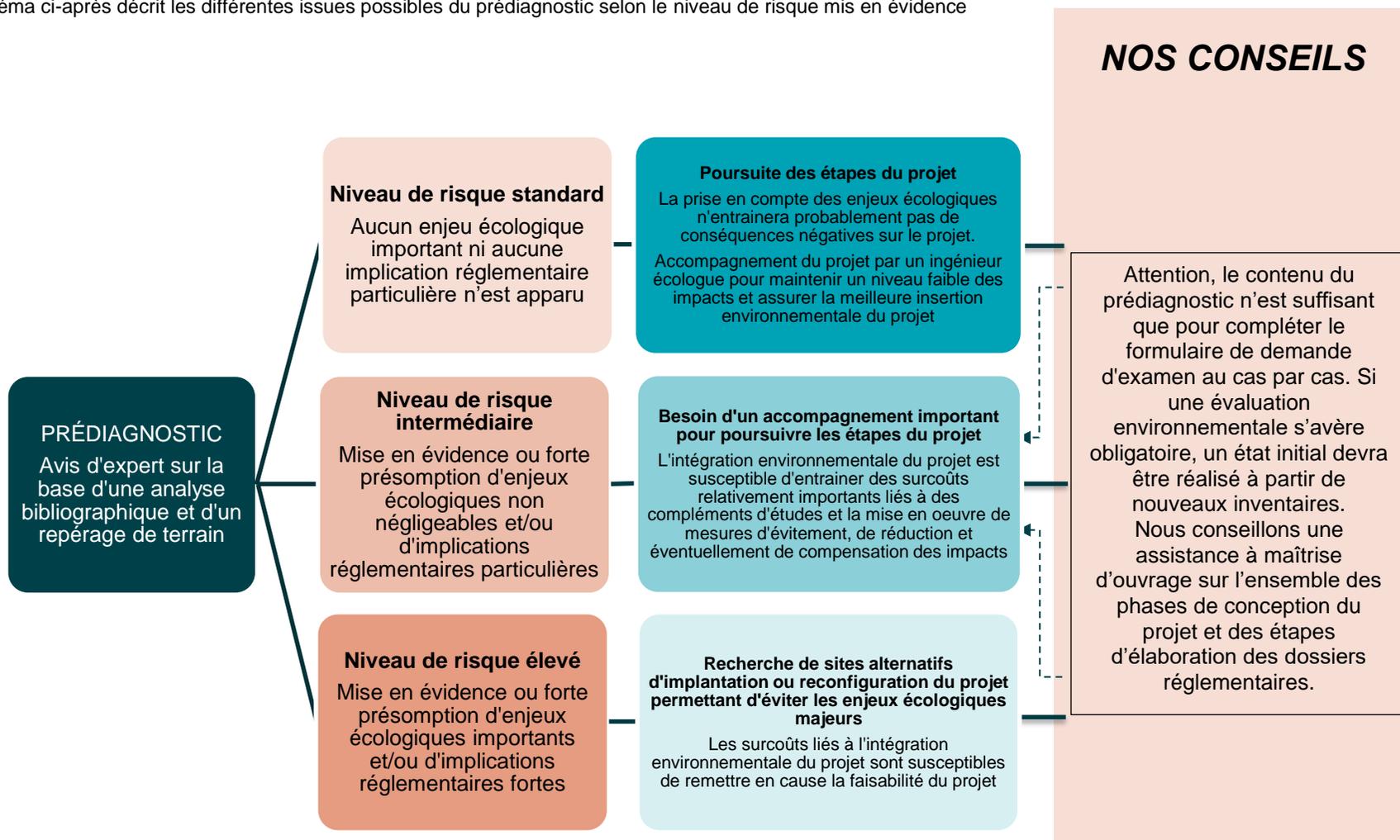
## 8 Bilan d'aide à la décision Nos recommandations

<p><b>Au regard du niveau de risque identifié faut-il remettre en cause la configuration du projet ou le choix du site pour l'implantation du projet ?</b></p>	<p>OUI / NON</p>	<p><input type="checkbox"/> Si aucune configuration alternative ou aucun site alternatif ne peut être défini, des mesures de compensation importantes seront à prévoir</p>
<p><b>Au regard du niveau de risque identifié faut-il réaliser des études complémentaires ?</b></p>	<p>OUI / NON</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Diagnostic complet faune, flore sur un cycle annuel. A enclencher selon avis de l'Autorité Environnementale (procédure « au cas par cas »).</p> <p><input type="checkbox"/> Diagnostic approfondi des continuités écologiques</p> <p><input type="checkbox"/> Inventaires des zones humides et/ou d'évaluation des fonctions des zones humides</p>
<p><b>Les études complémentaires doivent-elles cibler des groupes biologiques en particulier ?</b></p>	<p>OUI / NON</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Habitats naturels</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Flore vasculaire</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Mollusques</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Insectes</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Amphibiens</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Chiroptères</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Reptiles</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Oiseaux</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Autres mammifères terrestres</p> <p><input type="checkbox"/> Autres expertises spécifiques</p>
<p><b>Des éléments biologiques particuliers sont-ils à prendre en compte dans le cadre de l'insertion du projet dans l'environnement ?</b></p>	<p>OUI / NON</p>	<p><input type="checkbox"/> Prise en compte des corridors écologiques dans la conception du projet</p> <p><input type="checkbox"/> Evaluation précise des effets cumulés</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Prise en compte des espèces végétales invasives</p>
<p><b>Compte tenu de la nature du projet et des enjeux écologiques identifiés, le présent prédiagnostic peut-il être exploité pour produire rapidement un dossier qui sera soumis à l'autorité environnementale ?</b></p>	<p>OUI / NON</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Exploitation du contenu du prédiagnostic pour compléter le formulaire de demande d'examen au cas par cas qui sera adressé à l'autorité environnementale<sup>1</sup></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Le diagnostic des enjeux écologiques doit être approfondi grâce aux études susmentionnées</p>
<p><b>Le prédiagnostic a-t-il révélé des opportunités liées à la biodiversité compte tenu de la nature du projet ?</b></p>	<p>OUI / NON</p>	<p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p>

<sup>1</sup> Art. R. 122-3 du décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes

## 9 Les étapes à déclencher après le prédiagnostic écologique

Le schéma ci-après décrit les différentes issues possibles du prédiagnostic selon le niveau de risque mis en évidence



## Glossaire

- **Continuité écologique** : Ensemble formé par des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques. Voir ci-après la définition des termes « Réservoir de biodiversité » et « Corridor écologique ».
- **Corridor écologique** : Espaces assurant des connexions entre des réservoirs de biodiversité, offrant aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie. Voir la définition du terme « Réservoir de biodiversité » ci-après pour plus de détails.
- **Enjeu écologique** : Valeur attribuée à une espèce, un groupe biologique ou un cortège d'espèces, un habitat d'espèce, une végétation, un habitat naturel ou encore un cumul de ces différents éléments. Il s'agit d'une donnée objective, évaluée sans préjuger des effets d'un projet, définie d'après plusieurs critères tels que les statuts de rareté/menace de l'élément écologique considéré à différentes échelles géographiques. Pour une espèce, sont également pris en compte d'autres critères : l'utilisation du site d'étude, la représentativité de la population utilisant le site d'étude à différentes échelles géographiques, la viabilité de cette population, la permanence de l'utilisation du site d'étude par l'espèce ou la population de l'espèce, le degré d'artificialisation du site d'étude... Pour une végétation ou un habitat, l'état de conservation est également un critère important à prendre en compte. L'enjeu écologique est indépendant du niveau de protection de l'élément écologique considéré et possède une connotation positive en termes de biodiversité.
- **Implication réglementaire** : Habitat ou espèce protégé que le maître d'ouvrage doit éviter de détruire afin de respecter la réglementation internationale, nationale ou locale. Voir le terme « Protégé » ci-après pour plus de détails.
- **Patrimonial** : Ce terme renvoie à des espèces, végétations ou habitats qui nécessitent une attention particulière, du fait de leur statut de rareté et/ou de leur niveau de menace à une échelle locale, départementale, régionale, nationale ou supérieure. Ce qualificatif est indépendant du statut de protection de l'élément écologique considéré.
- **Protégé** : Habitat qu'il est interdit de détruire ou espèce qu'il est interdit de chasser, pêcher, cueillir, détruire, et parfois transporter, vendre, acheter, à tous les stades de développement (œufs, jeunes, adultes) et produits dérivés (peaux, plumes, écailles...), selon une réglementation internationale, nationale ou locale. Pour certaines espèces, sont par ailleurs interdites, la destruction, l'altération ou la dégradation de tout ou partie de leur habitat de vie.
- **Réservoir de biodiversité** : Espaces dans lesquels la biodiversité, rare ou commune, menacée ou non menacée, est la plus riche ou la mieux représentée, où les espèces peuvent effectuer tout ou partie de leur cycle de vie (alimentation, reproduction, repos) et où les habitats naturels peuvent assurer leur fonctionnement, en ayant notamment une taille suffisante. Ce sont des espaces pouvant abriter des noyaux de populations d'espèces à partir desquels les individus se dispersent, ou susceptibles de permettre l'accueil de nouvelles populations d'espèces.
- **Risque biodiversité** : Risque lié à la biodiversité quant à la faisabilité d'un projet d'aménagement sur le site d'étude. Ce risque prend en compte le niveau d'impact potentiel du projet sur la biodiversité et l'ampleur des mesures d'évitement, de réduction d'impact et/ou de compensation qu'exigeront les services instructeurs.
- **Zonage d'inventaire du patrimoine naturel** : Surface reconnue pour son intérêt écologique, qui n'est pas protégée mais qu'il doit être prise en compte dans les projets d'aménagement du territoire afin d'y préserver la biodiversité.
- **Zonage réglementaire du patrimoine naturel** : Surface bénéficiant de dispositifs réglementaires destinés à assurer la pérennité des espèces et des habitats. En France, ces zonages sont notamment les suivants : Parcs Nationaux (PN) ; Réserves Naturelles Nationales (RNN) ; Réserves Naturelles Régionales (RNR) ; Arrêté Préfectoral de Protection de BIOTOPE (APPB ou APB) ; Sites Natura 2000 [propositions de Sites d'Importance Communautaire (pSIC), Sites d'Importance Communautaire (SIC), Zones Spéciales de Conservation (ZSC), Zones de Protection Spéciale (ZPS)] ; sites classés et sites inscrits quand ils concernent des éléments du patrimoine naturel.



*Il existe trois catégories de zonages d'inventaire du patrimoine nature : les Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Floristique et Faunistique (ZNIEFF) de types I et II et les Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO).*



**Siège social :**

22 boulevard Maréchal Foch - BP58 - F-34140 Mèze

Tél. : +33(0)4 67 18 46 20 - Fax : +33(0)4 67 18 65 38 - [www.biotope.fr](http://www.biotope.fr)

# Croix Fitzgerald, anciennement dans le cimetière

## Désignation

### Dénomination de l'édifice :

Croix de cimetière

### Titre courant :

Croix Fitzgerald, anciennement dans le cimetière

## Localisation

### Localisation :

Bretagne ; Morbihan (56) ; Vannes ; place Saint-Pierre

### Adresse de l'édifice :

Saint-Pierre (place)

### Références cadastrales :

1998 BR 166

## Historique

### Siècle de la campagne principale de construction :

19e siècle

### Description historique :

Croix transférée près de la cathédrale. Cette croix ornait la tombe d'un étudiant de l'école Saint-François-Xavier, du nom de Gérald Lentaigne, originaire de Dublin. C'est une croix en calcaire d'inspiration irlandaise. Bras rectilignes, à l'extrémité se joignant par segments demi-circulaires, inscrit dans une sorte de disque ajouré. Terminaison supérieure en deux glacis de pinacles portant une inscription.

## Description

## Protection

### Nature de la protection de l'édifice :

Inscrit MH

### Date et niveau de protection de l'édifice :

1937/05/21 : inscrit MH

### Précision sur la protection de l'édifice :

Croix Fitzgerald (cad. BR 166) : inscription par arrêté du 21 mai 1937

### Nature de l'acte de protection :

Arrêté

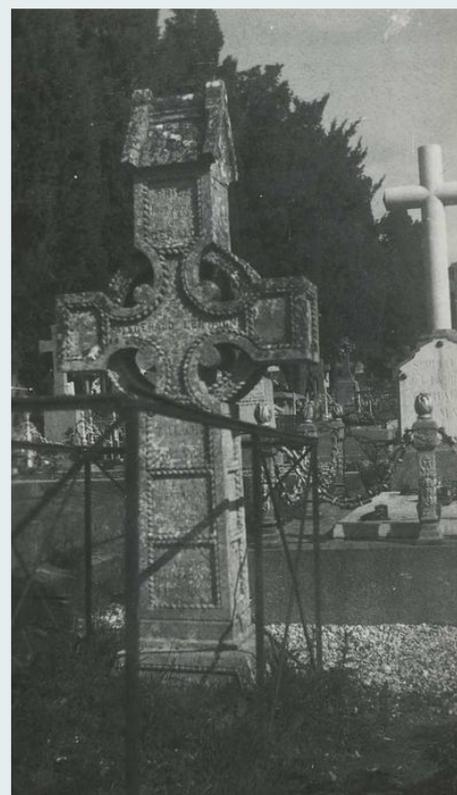
### Intérêt de l'édifice :

À signaler

## Statut juridique

### Statut juridique du propriétaire :

Propriété de l'Etat



## À propos de la notice

### Référence de la notice :

PA00091781

### Nom de la base :

Patrimoine architectural (Mérimée)

### Date de versement de la notice :

1993-08-24

### Date de la dernière modification de la notice :

2019-05-15

### Copyright de la notice :

© Monuments historiques, 1992

### Contactez-nous :

Mediatheque.patrimoine@culture.gouv.fr

## Références documentaires

### Copyright de la notice :

© Monuments historiques, 1992

### Date de rédaction de la notice :

1992

### Cadre de l'étude :

Recensement immeubles MH

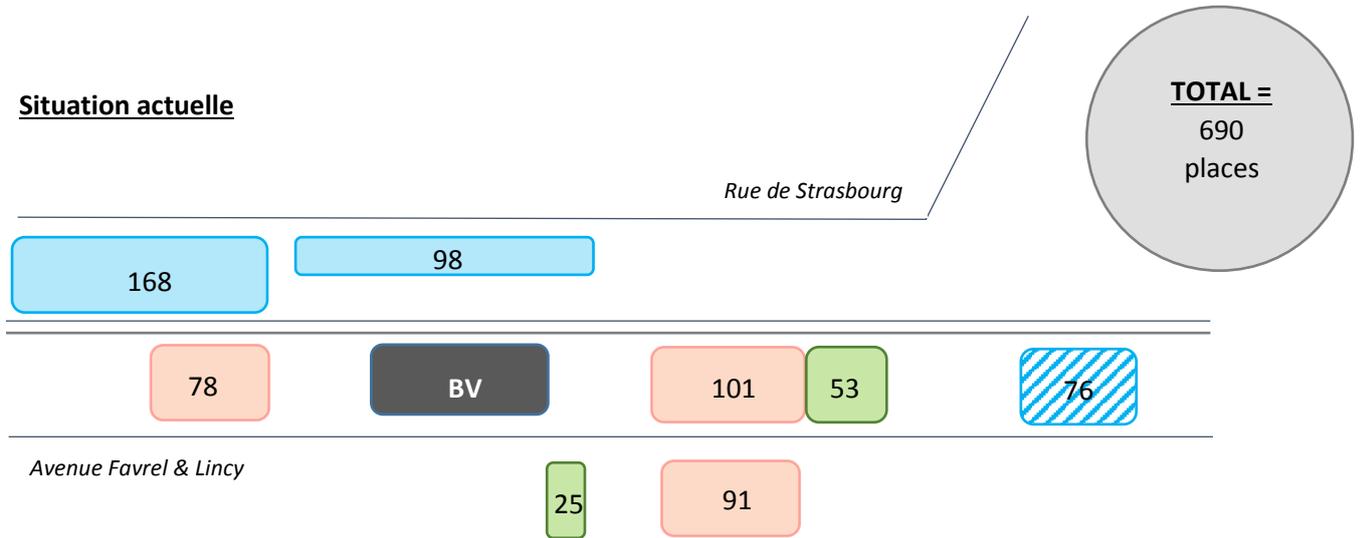
### Typologie du dossier :

Dossier de protection

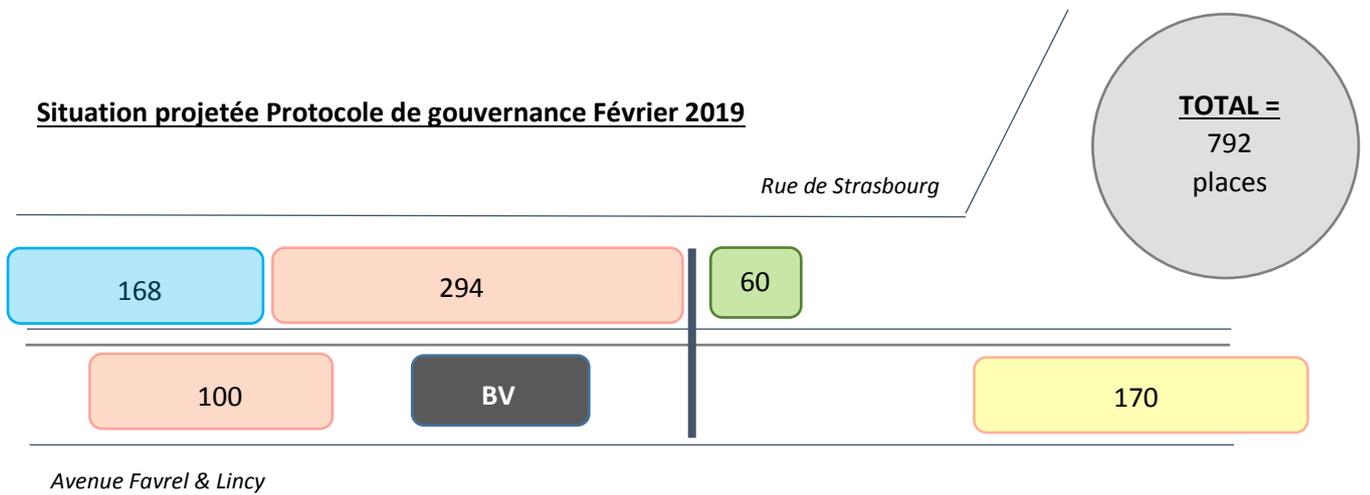
# SCHEMATISATION DU STATIONNEMENT ACTUEL ET FUTUR

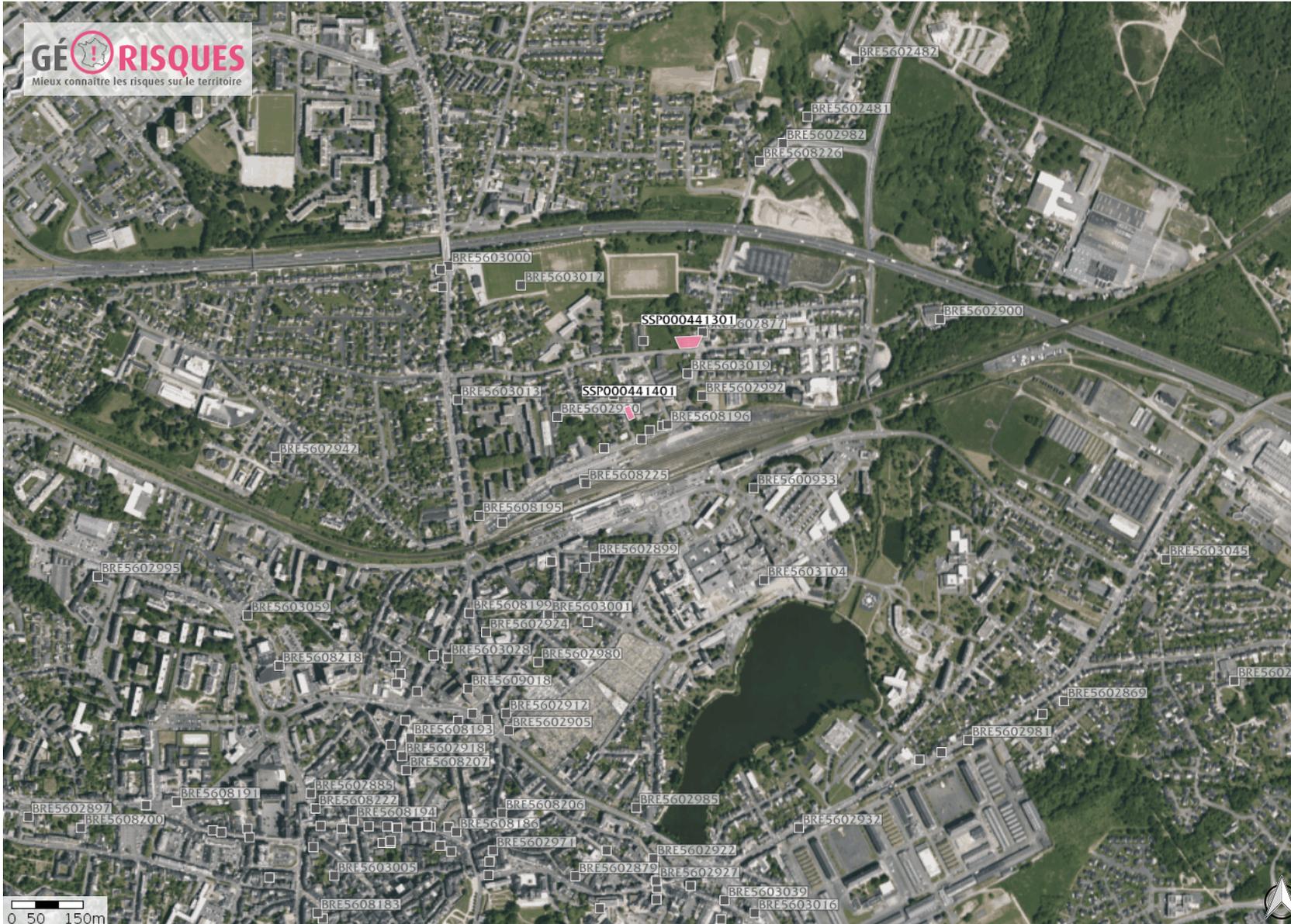
## AUX ABORDS DE LA GARE DE VANNES

### Situation actuelle



### Situation projetée Protocole de gouvernance Février 2019





1 : 25 000



**Anciens sites industriels et activités de service (BASIAS) - Adresse des sites**

 Sites Basias (XY de l'adresse c

**Anciens sites industriels et activités de service (BASIAS) - Centre des sites**

 Sites Basias (XY du centre du

**Secteurs d'information sur les sols (SIS)**

 Emprises des secteurs d'informati

 Localisations des secteurs d'inform

**Sites pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif (BASOL)**



Emprises des sites industriels



Localisations des sites industriels



PLAN DE PREVENTION DU  
BRUIT DANS  
L'ENVIRONNEMENT  
(P.P.B.E)  
DU RESEAU ROUTIER  
COMMUNAL DE VANNES

Échéance 2018-2023

Directive n°2002/49/CE relative à  
l'évaluation et à la gestion du bruit  
dans l'environnement



# SOMMAIRE

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du réseau routier communal consiste à prévenir les effets du bruit et à réduire les niveaux de bruit jugés excessifs. La Ville de Vannes étant gestionnaire des voiries communales, l'élaboration et l'approbation du PPBE (échéance 2018-2023) relève de son autorité. Il est consultable sur le site internet de la Mairie de Vannes à l'adresse suivante: <http://www.mairie-vannes.fr/vannespratique/environnement/air-bruit/>

Le PPBE s'appuie sur des cartes de bruit qui permettent d'évaluer l'exposition des populations. Elles sont élaborées, arrêtées par le Préfet (en date du 21 novembre 2018 dans le Morbihan) et consultables sur le site Internet de la Préfecture du Morbihan à l'adresse suivante (<http://www.morbihan.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Bruit/Bruit-des-transports-terrestres/CBS-et-PPBE>).

## SOMMAIRE

	Page
1 - Quelques notions sur le bruit	3
2 - Réglementation applicable à la réalisation des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)	5
3 - Cartes de bruit du réseau routier	6
4 - Exposition des populations au bruit du réseau routier communal	16
5 - Objectifs de réduction du bruit	17
6 - Infrastructures concernées par le PPBE de Vannes	19
7 - Actions de réduction des nuisances	21
8 - Consultation du public	27
9 - Résumé non technique	28

# 1. QUELQUES NOTIONS SUR LE BRUIT

Le bruit est officiellement un “phénomène acoustique produisant une sensation auditive jugée désagréable ou gênante” (AFNOR NF 530-105).

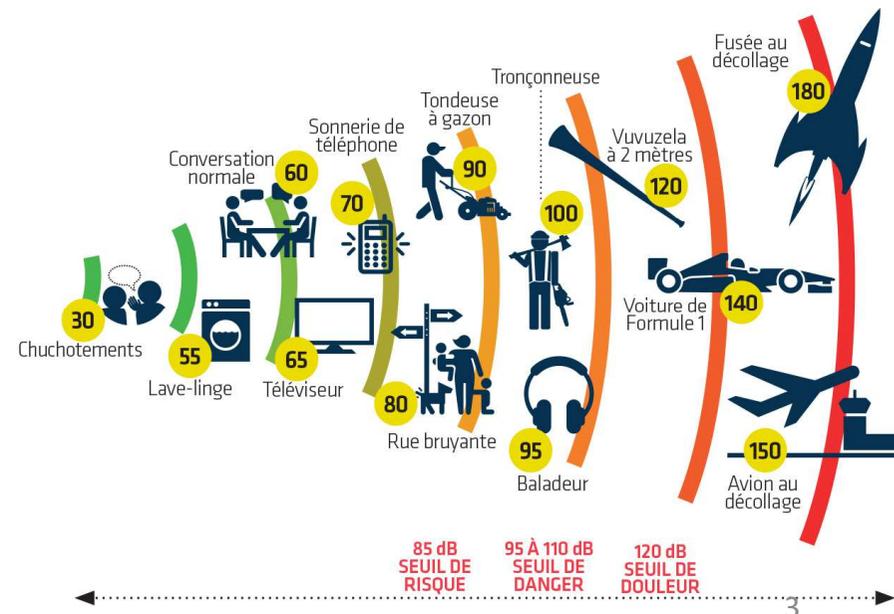
C'est un son qui dérange, déplaît ou agresse. Sa perception est pour une bonne part subjective. Il est cependant nécessaire de lui donner une valeur quantitative décrite par des valeurs chiffrées représentant son intensité (en décibel), sa fréquence (Hertz) et sa fluctuation dans le temps. La valeur moyenne de l'énergie acoustique, c'est-à-dire la « dose de bruit », sur un temps donné, est le  $L_{Aeq}$ .

L'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon aux différentes fréquences : elle privilégie les fréquences médiums et les sons graves sont moins perçus que les sons aigus à intensité identique. Il est donc nécessaire de créer une unité physiologique de mesure du bruit qui rend compte de cette sensibilité particulière, le décibel pondéré A ou dB (A).

Dans l'échelle des intensités, l'oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 dB correspondant à la plus petite variation de pression qu'elle peut détecter et 120 dB correspondant au seuil de la douleur.

Dans l'échelle des fréquences, les sons très graves, de fréquence inférieure à 20 Hz (infrasons) et les sons très aigus de fréquence supérieure à 20 KHz (ultrasons) ne sont pas perçus par l'oreille humaine.

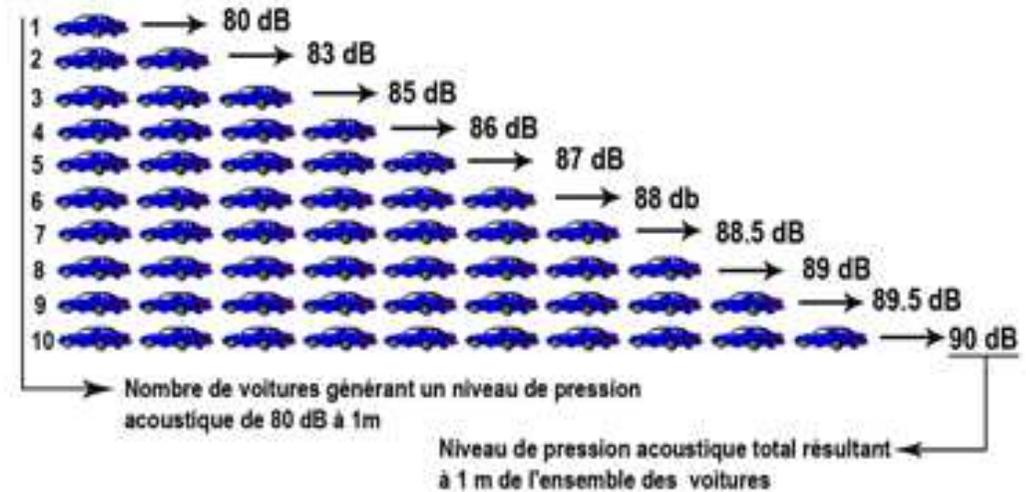
PERCEPTION	ECHELLES	GRANDEURS PHYSIQUES
<b>Force sonore (pression acoustique)</b>	Fort Faible	Intensité I en décibel, décibel (A)
<b>Hauteur (son pur)</b>	Aigu Grave	Fréquence f (hertz)
<b>Timbre (son complexe)</b>	Aigu Grave	Spectre
<b>Durée</b>	Longue Brève	Durée $L_{Aeq}$ (niveau moyen équivalent)



# 1. QUELQUES NOTIONS SUR LE BRUIT

Les décibels ne s'additionnent pas de manière arithmétique.

Un doublement de la pression acoustique équivaut à une augmentation de 3 dB. Ainsi, le passage de deux voitures identiques produira un niveau de bruit qui sera de 3 dB plus élevé que le passage d'une seule voiture. Il faudra dix voitures en même temps pour avoir la sensation que le bruit est deux fois plus fort (augmentation est alors de 10 dB environ). Le plus faible changement d'intensité sonore perceptible par l'audition humaine est de l'ordre de 2 dB.



**Le bruit excessif est néfaste pour la santé et le bien-être.**

Il est considéré par la population française comme une atteinte à la qualité de vie. C'est la première nuisance à domicile citée par 54 % des personnes, résidant dans les villes de plus de 50 000 habitants. Les cartes de bruit stratégiques s'intéressent en priorité aux territoires urbanisés et aux zones exposées au bruit des principales infrastructures de transport (autoroutes, voies ferrées, aéroports). Les niveaux sonores moyens qui sont cartographiés sont compris dans la plage des ambiances sonores couramment observées dans ces situations, entre 50 dB(A) et 80 dB(A)

## 2. RÉGLEMENTATION APPLICABLE À LA RÉALISATION DES PLANS DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE)

La directive n° 2002/49/CE du 25/06/2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose, pour les grandes agglomérations, les grands aéroports, mais également les infrastructures routières qui supportent un trafic annuel de plus de 3 millions de véhicules (8200 véhicules par jour), l'élaboration de cartes stratégiques du bruit et, à partir de ces cartes, des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Les objectifs de cette directive visent l'information de la population sur le niveau d'exposition au bruit auquel elle est soumise et sur les actions prévues pour réduire ces nuisances sonores, la prévention de nouvelles situations de gêne sonore, et la protection des populations vivant dans les établissements dits sensibles, ainsi que dans les zones calmes.

### **Cartes de bruit**

Les cartes de bruit sont établies avec des indicateurs harmonisés à l'échelle de l'Union européenne en Lden (indicateur de journée de 6h à 18h) et Ln (indicateur de nuit de 22h à 6h). Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques (sans mesures de terrain) puis sont croisés avec les données démographiques afin d'estimer la population exposée.

### **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)**

La programmation des actions qui tend à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement sont définies dans un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). La Ville de Vannes étant gestionnaire des voiries communales, l'élaboration et l'approbation du PPBE relève de son autorité.

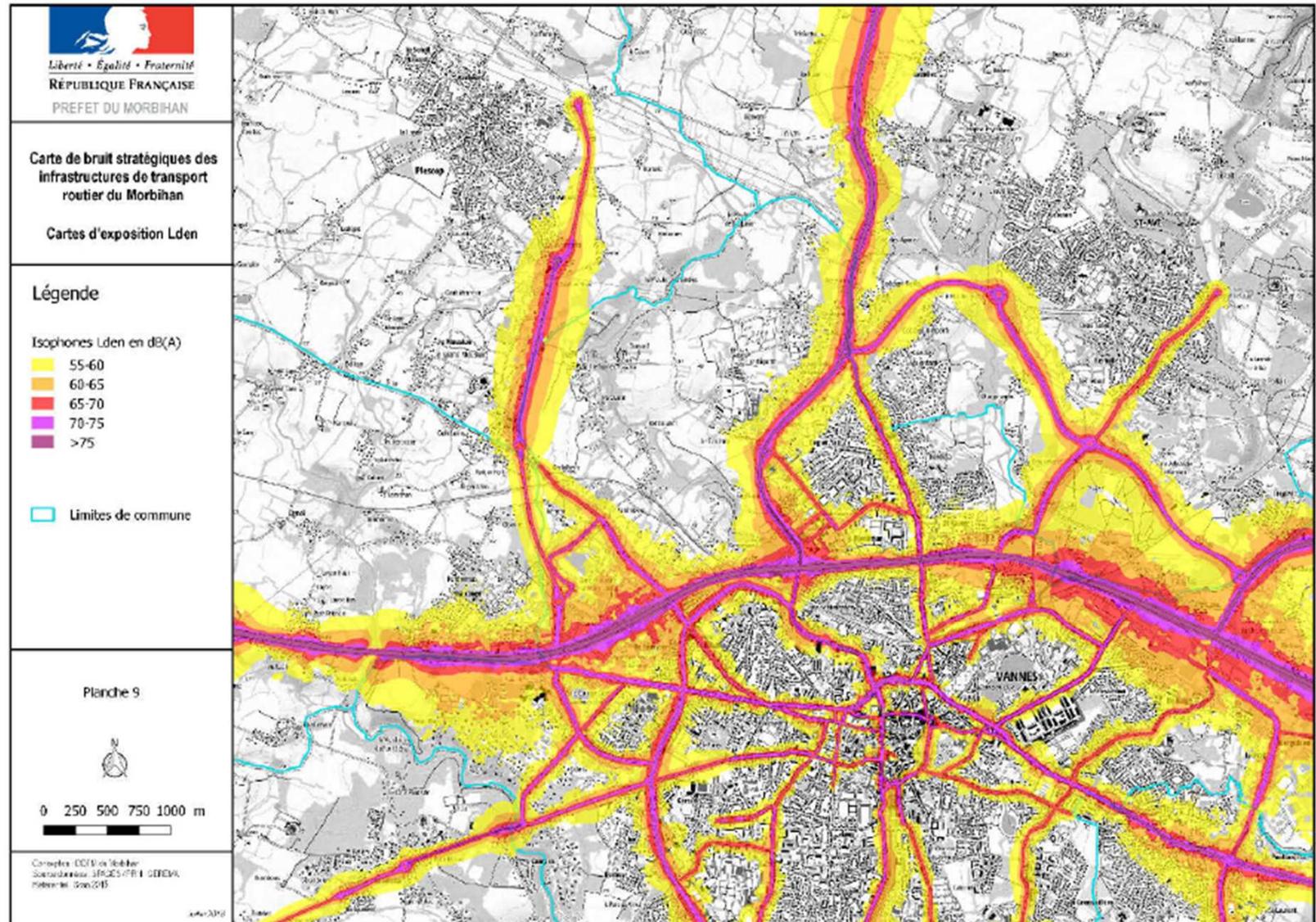
Un PPBE est constitué des éléments décrits à l'article L572-6 et R572-8 du code de l'environnement :

1. une synthèse des résultats de la cartographie du bruit faisant apparaître le nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif, ainsi qu'une description des infrastructures concernées,
2. S'il y a lieu, les critères de détermination et de localisation des zones calmes,
3. les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées,
4. le recensement des mesures prévues par les autorités compétentes depuis 10 ans et pour les 5 prochaines années,
5. les financements éventuels et échéances prévues,
6. les motifs des mesures retenues,
7. une estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit à l'issue de la mise en œuvre des mesures prévues,
8. un résumé non technique.

# 3. CARTES DE BRUIT DU RESEAU ROUTIER

Cartes de bruit stratégiques des infrastructures de transport routier du Morbihan

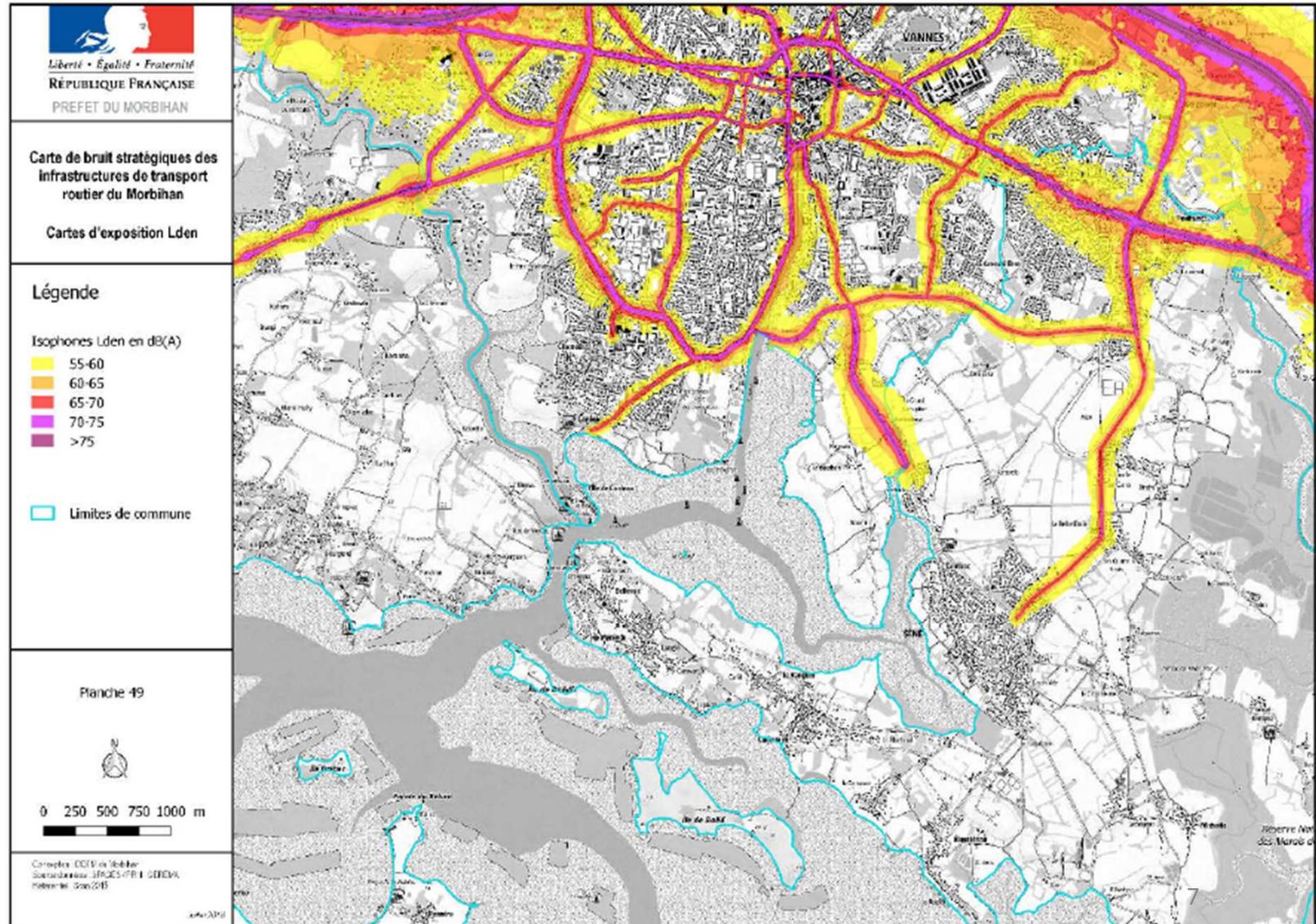
Lden (jour)



# 3. CARTES DE BRUIT DU RESEAU ROUTIER

Cartes de bruit stratégiques des infrastructures de transport routier du Morbihan

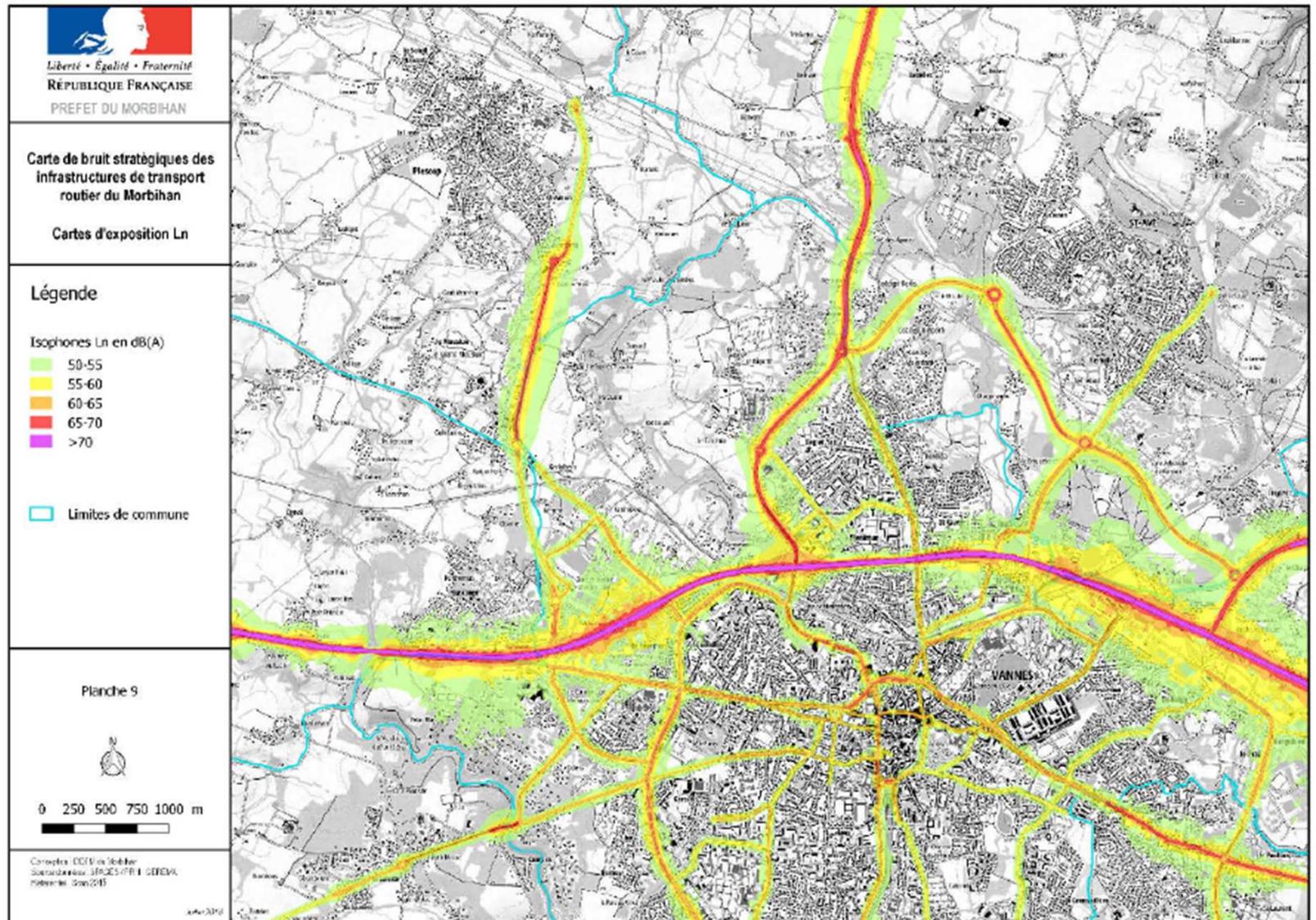
Lden (jour)



# 3. CARTES DE BRUIT DU RESEAU ROUTIER

Cartes de bruit stratégiques des infrastructures de transport routier du Morbihan

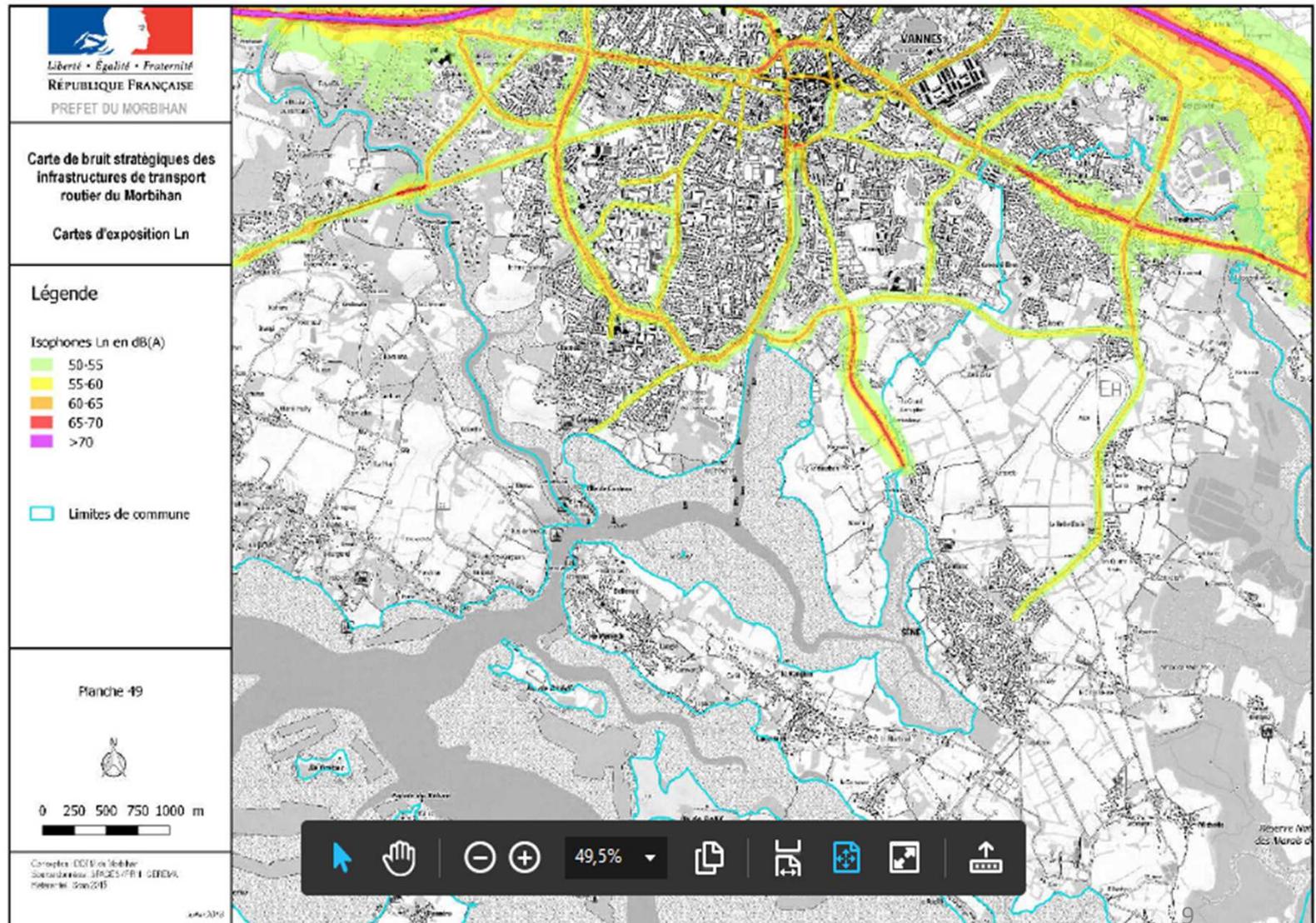
Ln (nuit)



# 3. CARTES DE BRUIT DU RESEAU ROUTIER

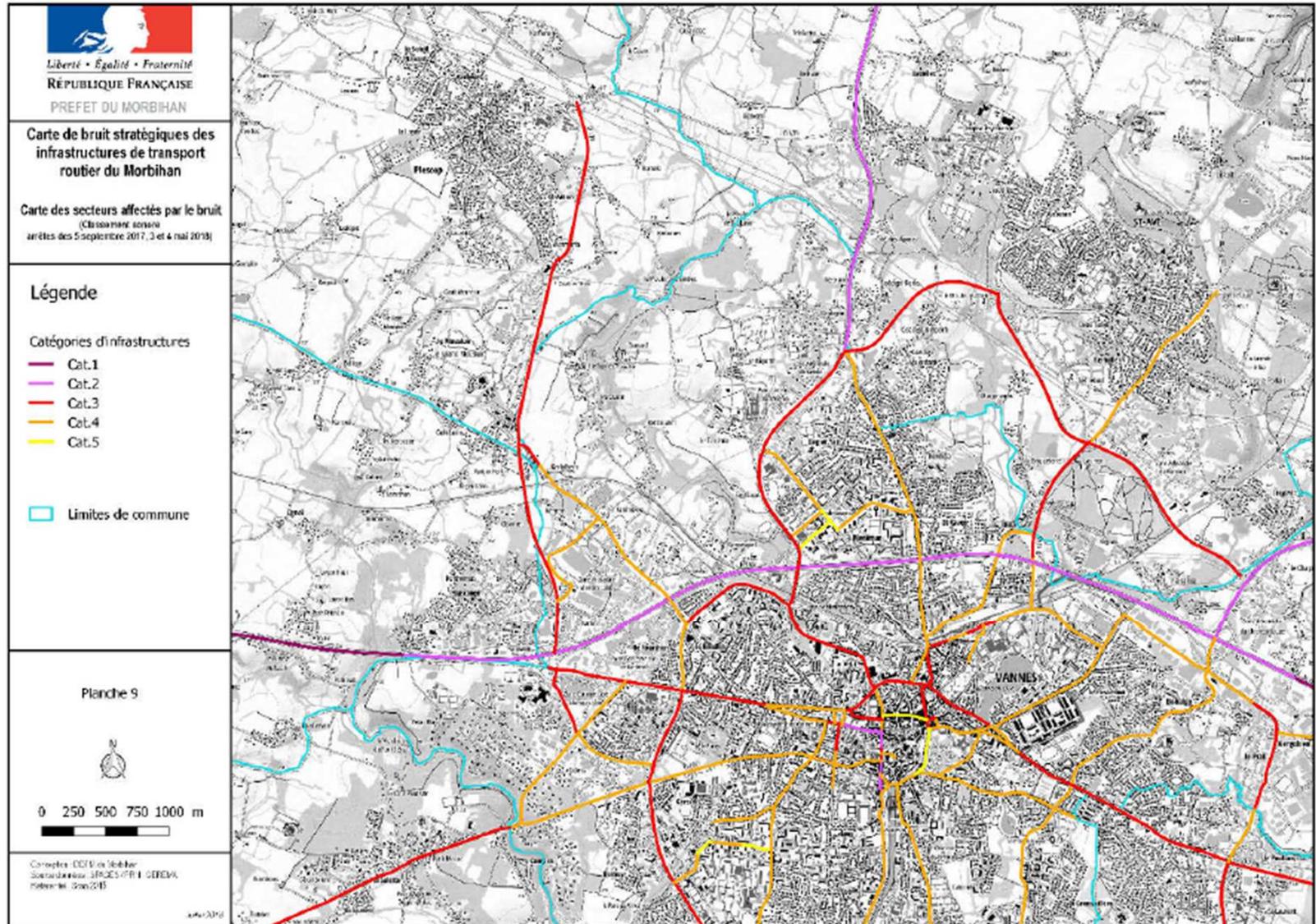
Cartes de bruit stratégiques des infrastructures de transport routier du Morbihan

Ln (nuit)



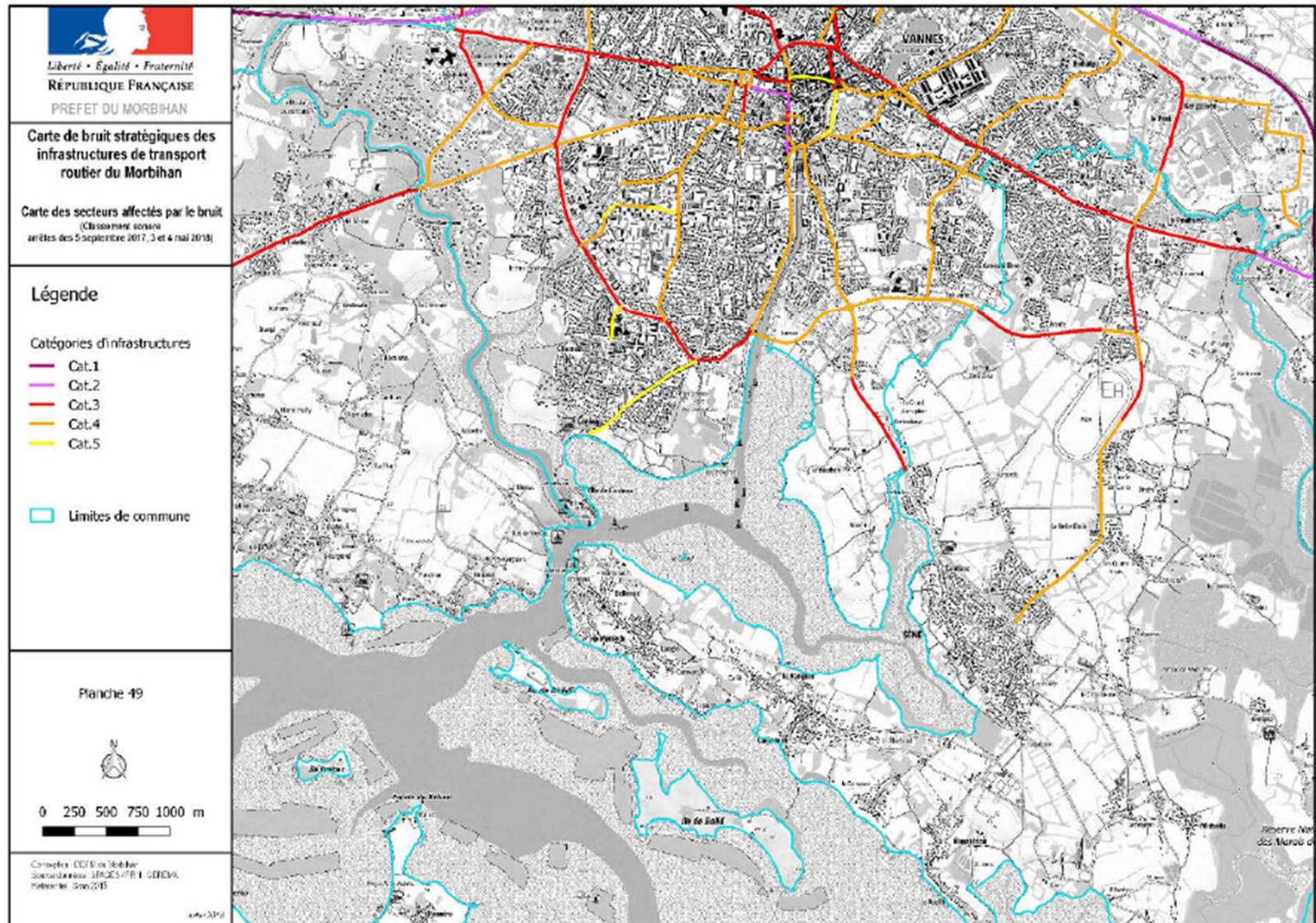
# 3. CARTES DE BRUIT DU RESEAU ROUTIER

Carte des secteurs affectés par le bruit - Classement sonore des infrastructures



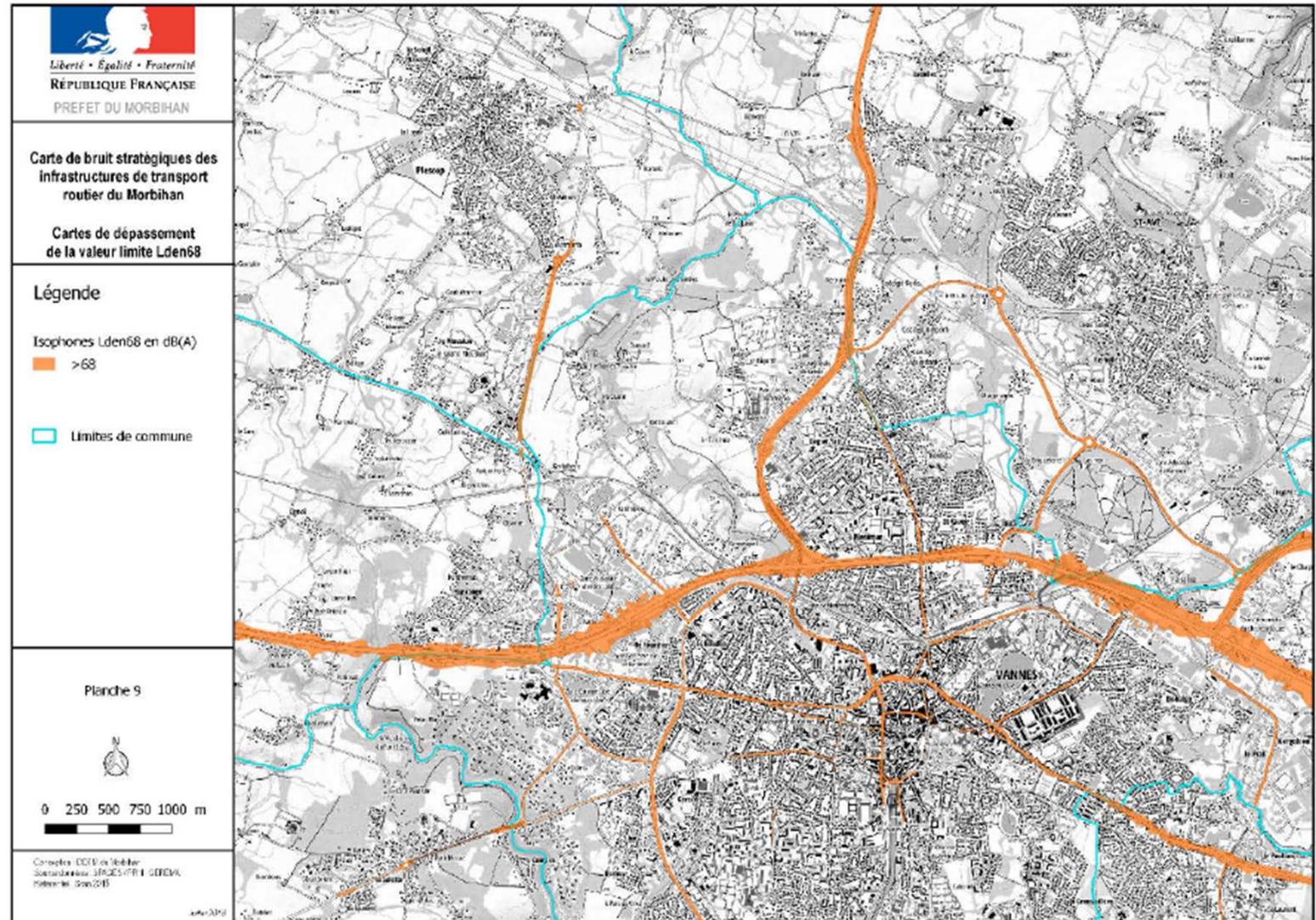
# 3. CARTES DE BRUIT DU RESEAU ROUTIER

Carte des secteurs affectés par le bruit - Classement sonore des infrastructures



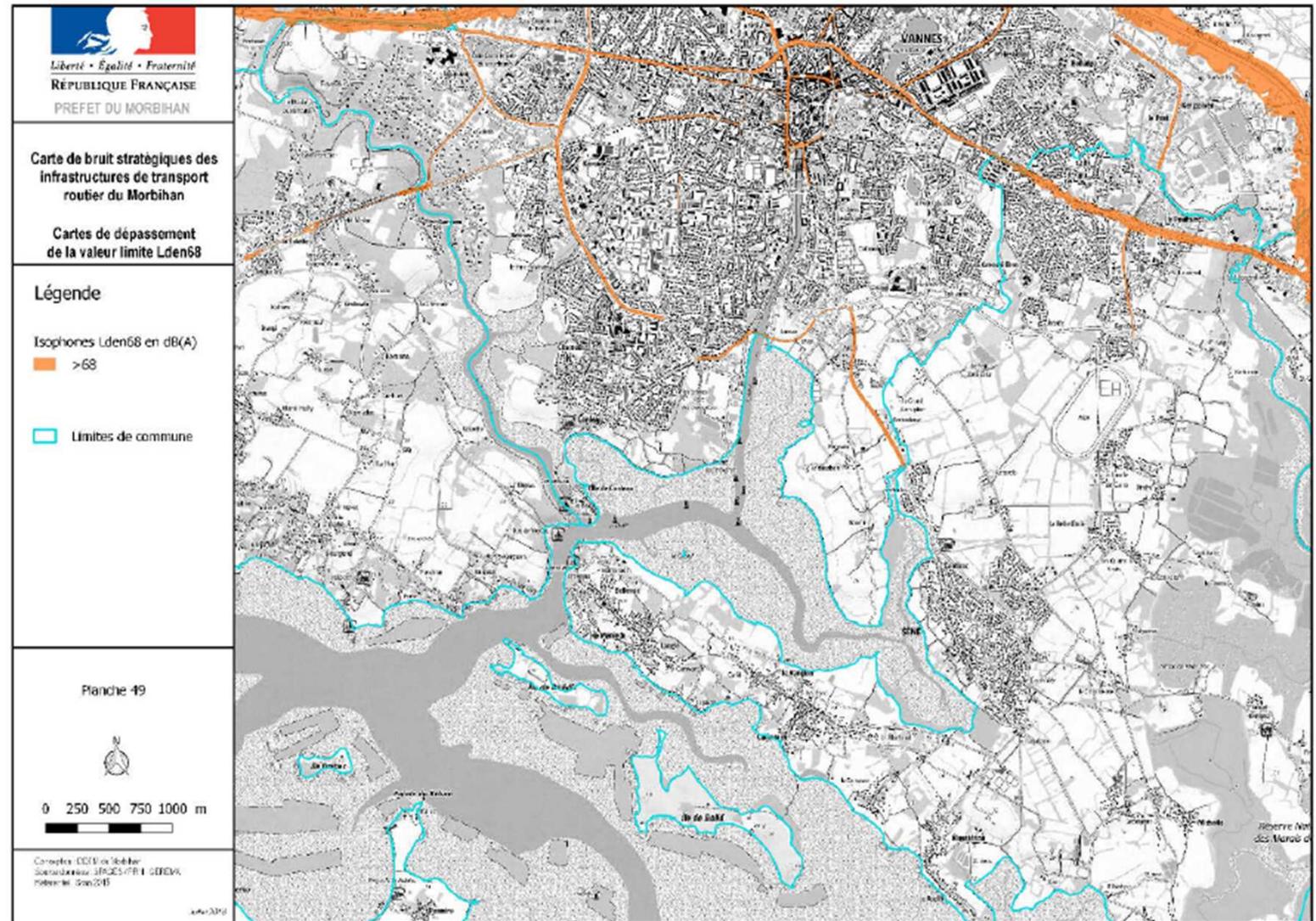
# 3. CARTES DE BRUIT DU RESEAU ROUTIER

Carte de dépassement de la valeur limite Lden > 68 dB(A)



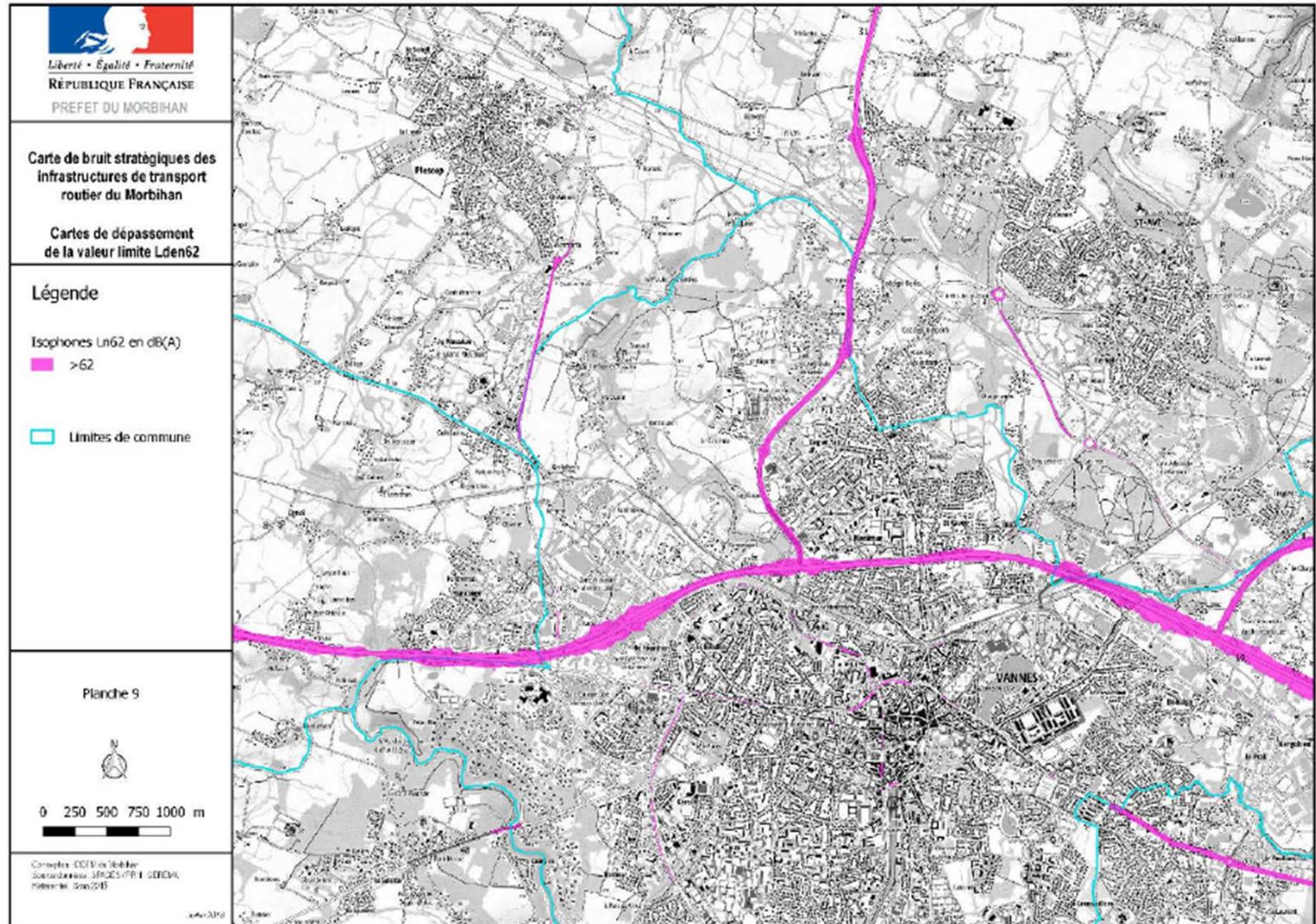
# 3. CARTES DE BRUIT DU RESEAU ROUTIER

Carte de dépassement de la valeur limite Lden > 68 dB(A)



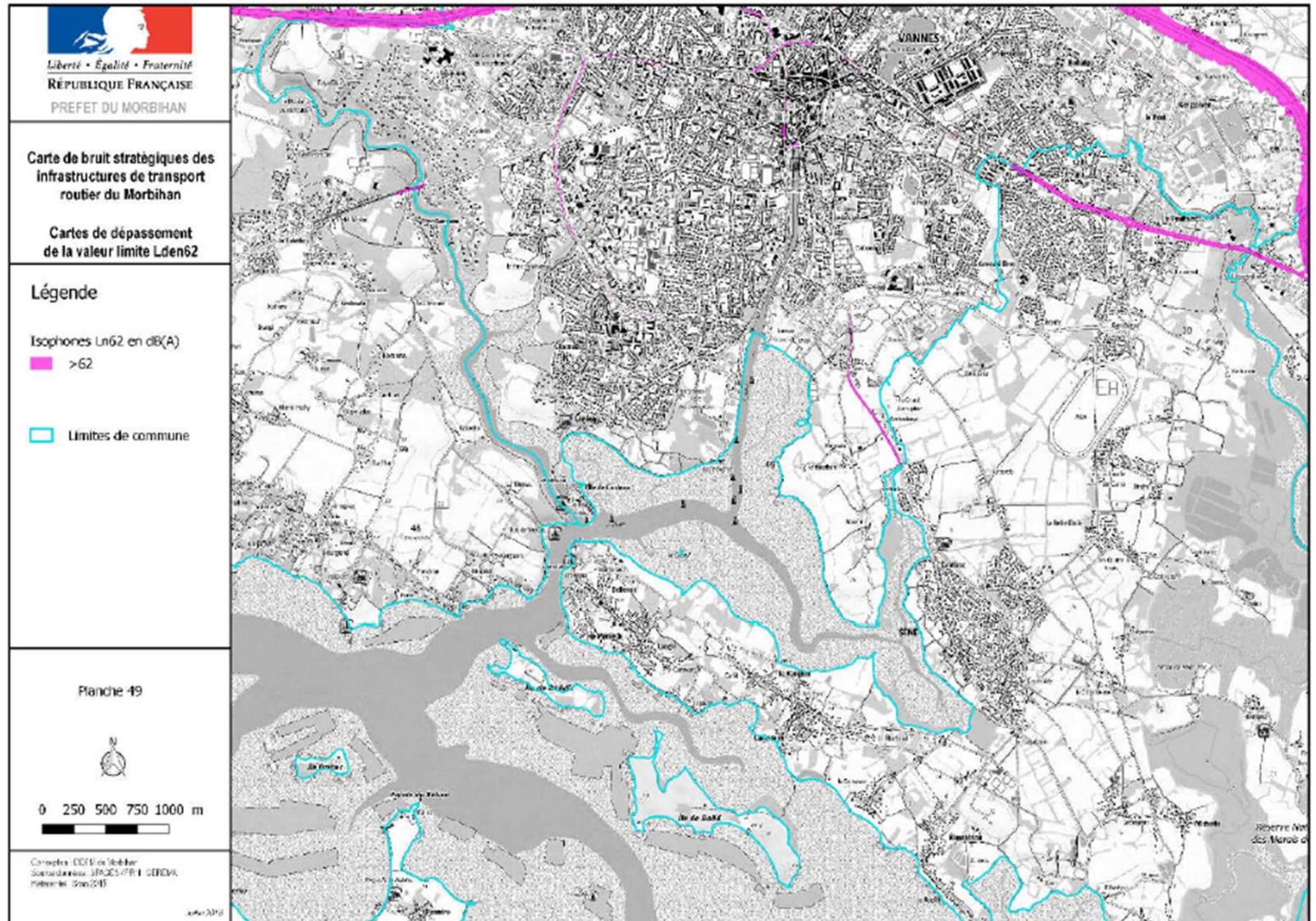
# 3. CARTES DE BRUIT DU RESEAU ROUTIER

Carte de dépassement de la valeur limite  $L_n > 62$  dB(A)



# 3. CARTES DE BRUIT DU RESEAU ROUTIER

Carte de dépassement de la valeur limite  $L_n > 62$  dB(A)



## 4. EXPOSITION DES POPULATIONS AU BRUIT DES VOIES ROUTIERES COMMUNALES

Estimation des populations, des établissements sensibles exposés pour les voies communales de Vannes

	Lden, dB(A) JOUR			Ln, dB(A) NUIT			Lden, dB(A)
	Nombre de personnes exposées	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement	Nombre de personnes exposées	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement	Superficie exposée (km <sup>2</sup> )
55-60	/	/	/	6 300	1	8	
55-60	5 000	2	4	7 500	0	4	113,31
60-65	6 800	1	8	3 200	0	0	
65-70	7 200	0	4	0	0	0	20,67
70-75	3 500	0	0	0	0	0	
> 75	0	0	0	0	0	0	1,33

Dans les secteurs où les valeurs limites sont dépassées:

> 62	/	/	/	600	0	0	
> 68	5 500	0	0	/	0	0	

➔ Pas d'établissement sensible recensé en zone bruyante

## 5. OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT

La directive européenne ne définit aucun objectif quantifié de réduction du bruit. Sa transposition française fixe les valeurs limites au-delà desquelles les niveaux d'exposition au bruit sont jugés excessifs et susceptibles d'être dangereux pour la santé humaine (68 dB(A) de jour et 62 dB(A) de nuit).

A noter que pour les bâtiments d'habitation et les établissements d'enseignement et de soins/santé qui enregistrent en façade un niveau de bruit supérieur à 70 dB(A) le jour (6h00-22h00) ou 65 dB(A) la nuit (22h00-6h00), et qui répondent au critère d'antériorité (définition page suivante), les objectifs de réduction sont alors ceux de la politique nationale de résorption des points noirs du bruit :

Objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source en dB(A) - (construction d'écran, de modelé acoustique)	
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV
L <sub>Aeq</sub> (6h-22h)	65
L <sub>Aeq</sub> (22h-6h)	60
L <sub>Aeq</sub> (6h-18h)	65
L <sub>Aeq</sub> (18h-22h)	65

Objectifs isolement acoustique $D_{nT,A,tr}$ en dB(A)	
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV
$D_{nT,A,tr} \geq$	L <sub>Aeq</sub> (6h-22h) - 40
et $D_{nT,A,tr} \geq$	L <sub>Aeq</sub> (6h-18h) - 40
et $D_{nT,A,tr} \geq$	L <sub>Aeq</sub> (18h-22h) - 40
et $D_{nT,A,tr} \geq$	L <sub>Aeq</sub> (22h-6h) - 35
et $D_{nT,A,tr} \geq$	30

A Vannes:

- aucun établissement sensible n'est recensé en zone bruyante,
- les voies communales les plus circulées, qui enregistrent des niveaux de bruit supérieurs aux valeurs limites sont listées au chapitre suivant. Elles font l'objet des actions de réduction des nuisances développées au point 7.

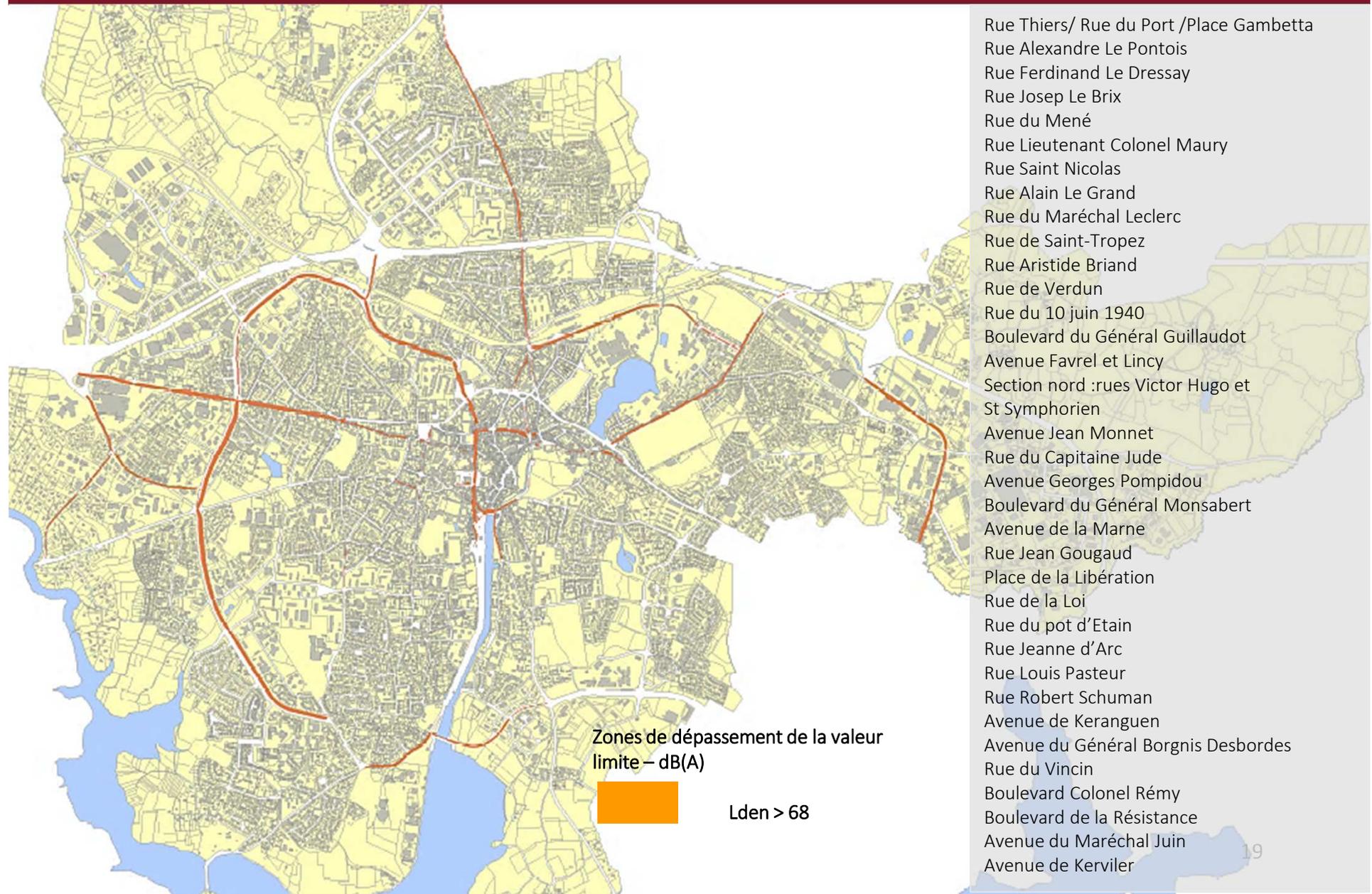
# 5. OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT

## Définition du critère d'antériorité :

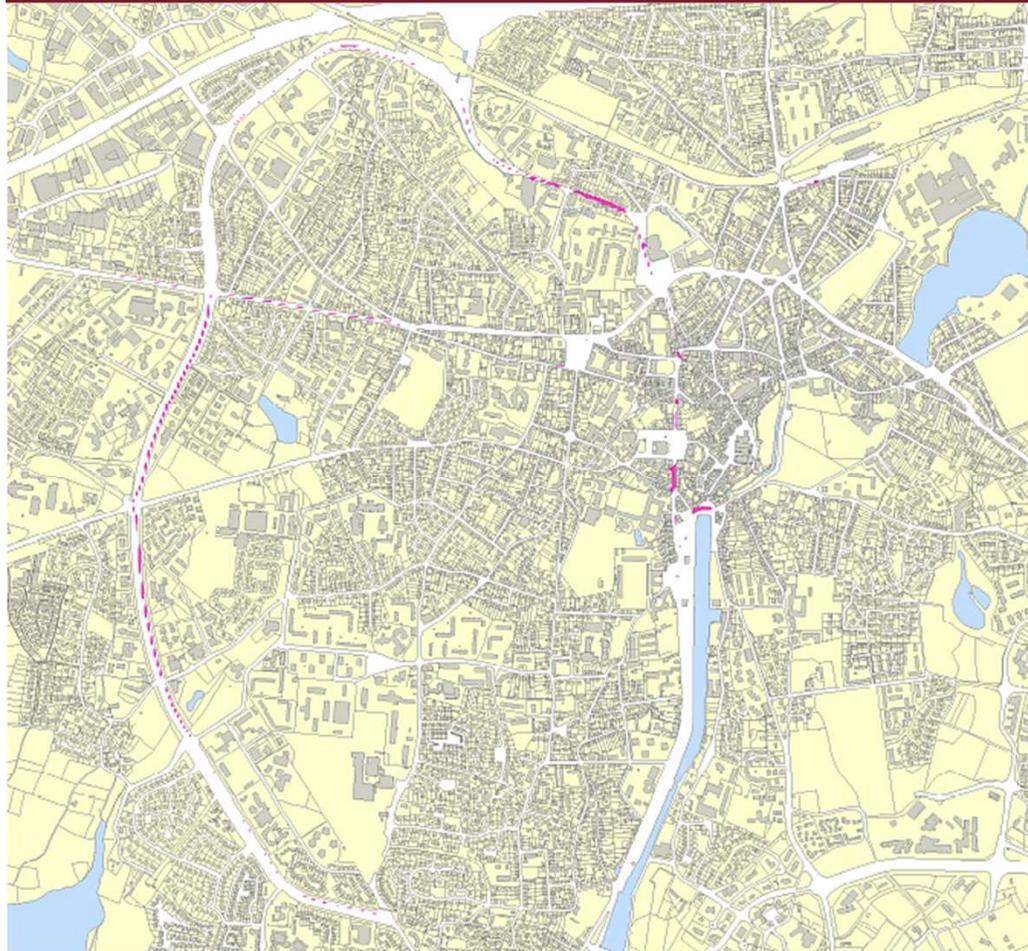
- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978.
- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :
  - publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure,
  - mise à disposition du public de la décision arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet d'infrastructure au sens de l'article R121-3 du code de l'urbanisme (Projet d'Intérêt Général) dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables,
  - inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables,
  - mise en service de l'infrastructure,
  - publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure (article L571-10 du code de l'environnement) et définissant les secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés.
- les locaux des établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités, ...), de soins, de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés, ...), d'action sociale (crèches, halte-garderie, foyers d'accueil, foyer de réinsertion sociale, ...) et de tourisme (hôtels, villages de vacances, hôtelleries de loisirs, ...) dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application de l'article L571-10 du code de l'environnement (classement sonore de la voie).

Lorsque ces locaux ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine. Un changement de propriétaire ne remet pas en cause l'antériorité des locaux, cette dernière étant attachée au bien et non à la personne .

## 6. INFRASTRUCTURES CONCERNEES PAR LE PPBE DE VANNES



## 6. INFRASTRUCTURES CONCERNEES PAR LE PPBE DE VANNES



Rue Thiers  
Rue du Port  
Place Gambetta  
Avenue Favrel et Lincy  
Avenue Jean Monnet  
Rue du Capitaine Jude  
Avenue Georges Pompidou  
Boulevard du Général Monsabert  
Avenue de la Marne  
Rue Jean Gougaud  
Boulevard Colonel Rémy  
Boulevard de la Résistance

Zones de dépassement de la valeur limite – dB(A)

 Ln > 62

### Secteurs d'ambiance sonore de qualité

La commune de Vannes présente de nombreux espaces à l'écart des sources de bruit existantes. Elle considère que l'instauration de « zones de calme » dûment délimitées au sens de la directive européenne ne constitue pas un enjeu en matière de lutte contre le bruit des infrastructures routières sur la commune.

## 7. ACTIONS DE REDUCTION DES NUISANCES



Place des Lices - Vannes

### Actions visant à informer les porteurs de projets du classement sonore des voies

- Actualisation et mise à disposition du classement sonore des voies dans le document d'urbanisme de la commune.

### Actions visant à limiter la place de la voiture en ville

- Suppression des circulations de transit dans l'intra-muros.
- Requalification de la place Brulée, des Lices, Lucien Laroche...
- Piétonisation partielle de la rue Saint-Vincent, où la vitesse est limitée à 20 km/h, le stationnement interdit (sauf pour les livraisons), et la circulation des véhicules limitée.
- Développement d'un réseau piétonnier urbain balisé par la Fédération de petite randonnée et mis en ligne sur l'appli Ville de Vannes (cartographie disponible sur smartphone).

### Actions visant à favoriser les véhicules peu polluants et peu bruyants

- Poursuite du développement des bornes de recharge pour véhicules électriques et achat de véhicules communaux électriques.
- Les véhicules en auto-partage, GNV (Gaz Naturel pour Véhicules), électriques, véhicule hybrides, etc... bénéficient d'1 h 30 de stationnement gratuit en voirie, sous réserve d'apposer un disque vert.

### Actions visant à simplifier les démarches des vannetais et à limiter leurs déplacements

- Poursuite du déploiement des services d'e-administration, pour un meilleur service à l'utilisateur et des déplacements limités (via le portail citoyen VANNES & VOUS et l'existence d'une trentaine de télé-services sur le site internet [www.mairie-vannes.fr](http://www.mairie-vannes.fr)).

# 7. ACTIONS DE REDUCTION DES NUISANCES

## Actions visant à développer la part modale cycle (plan vélo)

Afin de développer la pratique du cycle, de nombreuses améliorations ont été apportées :

- Les zones 30 : 80% des rues de Vannes
- Les zones 20 et aires piétonnes : tout l'intra-muros, l'esplanade Simone Veil et certains quartiers de Vannes
- Les double-sens cyclable : en cours de généralisation dans les rues en sens unique
- Les « SAS vélo » et « Cédez-le passage cyclable au feu rouge » : la quasi-totalité des 50 carrefours à feux de la Ville en sont équipés.

La municipalité souhaite aller plus loin et développer la part modale cycle, comme alternative à la voiture en ciblant des aménagements, notamment pour la desserte des établissements scolaires, des pôles administratifs, d'emplois, de services, des commerces, des équipements sportifs et pôles intermodaux PEM, P+R, ... : elle s'engage dans l'élaboration d'un Plan Vélo dont les pistes d'actions consistent à :



→ Supprimer les principales discontinuités du réseau cyclables:

- Sur les axes Nord-Sud et Est-Ouest, réaménager la rue Thiers et le boulevard de la Paix. Une étude de circulation élargie sera lancée en septembre 2019.
- Sur l'axe Nord-Sud, permettre un franchissement sécurisé du secteur Pompidou/ RD767 :
  - Liaison douce Kermesquel -Ténénio : travaux fin 2019
  - Entre Pompidou et Ménimur : étude d'une piste le long de la RD767 en réduisant terre plain central et en supprimant une voie de tourne-à-droite
- Sécuriser les passages sous les ponts de la gare :
  - Rue Président Wilson,
  - Rue de Strasbourg (écluse)
  - Ponts de Poignants (feux)

## 7. ACTIONS DE REDUCTION DES NUISANCES

- L'agglomération étudiera la sécurisation des franchissements stratégiques :

- Pont de Sainte Anne (Laroiseau),
- La gare (PEM),
- Luscanen (Ploeren),
- St Léonard (Theix)

→ Définir un maillage secondaire cyclable

- Des voies cyclables identifiables
- Poursuivre la mise en œuvre des doubles sens cyclables

→ Continuer à apaiser la circulation dans les quartiers : zones 30 et/ou de rencontre

- Améliorer la visibilité (signalisation traitement viaire et urbain)
- Poursuivre le déploiement en cours
- Développer de nouvelles perméabilités « douces » à moyen et long termes (opportunités, OAP, projets d'urbanisme)

→ Augmenter l'offre de stationnement vélo au sein des poches génératrices de déplacements

- Objectif de 1 000 arceaux à vélo d'ici 2020, soit une capacité de 2 000 places contre 7 à 800 aujourd'hui
- Recherche de solutions de stationnement abrité et sécurisé



# 7. ACTIONS DE REDUCTION DES NUISANCES

## Actions visant à réduire les vitesses et les bruits de roulement

- Poses régulières de radars pédagogiques contrôleurs de vitesse en centre-ville
- Travaux annuels d'entretien de voiries (budget annuel de l'ordre d'un million d'euros)
- Travaux annuels visant à développer des mesures de réduction de la vitesse et du bruit dans l'environnement (budget annuel de l'ordre de 100 000 à 300 000€)



Zone 30 - Vannes

### 2016 à 2019:

- Rue de la Marne (depuis La Madeleine au Fourchêne): tapis d'enrobée neuf, bandes cyclables et suppression d'un tourne à gauche
- Avenue du 4 août 1944: installation de 3 plateaux et de bandes cyclables
- Giratoire du Général Le Troadec: réalisation d'un giratoire sur plateau
- Rue Favrel et Lincy: zone 30
- Rue du commerce: pose de ralentisseurs
- Secteur de Kérino: amélioration de la desserte en transport en commun avec la réalisation du passage inférieur
- Place Gambetta: sécurisation des traversées piétonnes, réalisation d'une zone 30 et installation d'un plateau à hauteur du giratoire du Moulin du Roy
- Rue Jean-Jaurès: passage en zone 30 et réalisation de trois plateaux
- Rue de Verdun: reprise prochaine des enrobées et réalisation de bandes cyclables
- Village de Bohalgo: prochaine restriction de chaussées, zone 30. La réalisation de la nouvelle rue Ostermeyer permettant de réduire les traversées dans le village
- Place Mons : projet de réaménagement début 2020

## 7. ACTIONS DE REDUCTION DES NUISANCES

→ La Ville s'est dotée d'un plan de mobilité du personnel, en 2017, et a ainsi mené des premières actions qui fonctionnent : télétravail, incitation au covoiturage, entretien du vélo offert, essai des transports en commun gratuit pour 2 mois... Pour réduire encore davantage la part des déplacements en voiture individuelle de ses agents, la Ville de Vannes va engager la refonte de ce plan de mobilité, avec, parmi les axes étudiés :

- Aménagement de locaux à vélo sécurisés
- Indemnité kilométrique vélo sur trajet domicile-travail
- Développement de stations de VAE pour les déplacements professionnels en ville



P+R de Kéranguen

### Actions pilotées par Golfe du Morbihan Vannes Agglomération, sur le territoire de Vannes

- Déploiement d'une politique globale de mobilité traduite dans le Plan de Déplacement Urbain de Golfe du Morbihan Vannes Agglomération (nouveau plan en cours d'élaboration).
- Ouverture en 2017 du Parking-Relais Ouest proposant une alternative à la voiture pour faciliter l'accès au centre-ville, en encourageant l'usage des transports collectifs et l'intermodalité. Un autre P+R est actuellement en projet (secteur du Dolmen).
- Développement d'un service de vélos électriques en libre-service, VELOCEO, en 2018.
- Pilotage d'un projet de pôle d'échange multimodal à la gare de Vannes (conventions signées), dont la mise en œuvre opérationnelle est souhaitée avant 2025.
- Accompagnement de la Ville dans l'actualisation de son prochain Plan de Mobilité du personnel
- Rue Roosevelt: étude en cours sur l'opportunité de créer une voie de bus en site propre (GMVA)
- Route de Sainte Anne: examen d'une liaison cycle par GMVA

# 7. ACTIONS DE REDUCTION DES NUISANCES

## Les financements

Les actions relevant de la commune sont financées directement par la commune de Vannes. Les coûts sont très variables selon les actions envisagées et pour certaines d'entre elles (relevant notamment des champs de compétence de la commune comme la planification, l'urbanisme, la sensibilisation ou encore la communication), ils sont difficiles à chiffrer.

Pour les actions relevant du champ des aménagements, il n'est pas possible de les estimer à ce stade de mise en œuvre du plan.

## La justification des mesures

Les mesures proposées par la commune tiennent compte des leviers dont elle dispose et des moyens humains et financiers qu'elle possède. Leur justification se base notamment sur les éléments fournis par le guide PPBE produit par l'ADEME et téléchargeable à l'adresse : [http://www.bruit.fr/images/stories/pdf/guide\\_ademe\\_ppbe.pdf](http://www.bruit.fr/images/stories/pdf/guide_ademe_ppbe.pdf)

## L'impact des mesures

Les mesures proposées par la commune relevant des champs de compétence planification et urbanisme ou sensibilisation et communication, il n'est pas possible d'en chiffrer précisément leur impact en terme de personnes protégées. Il en va de même de certains projets d'aménagement dont la justification n'est pas purement acoustique et pour lesquels il est difficile de quantifier a priori leur effet en terme d'amélioration de l'ambiance sonore.

## 8. CONSULTATION DU PUBLIC

Conformément à l'article L571-8 du code de l'environnement, le présent PPBE est mis à la consultation du public pendant deux mois. Le projet de PPBE est consultable sur le site internet de la commune ([www.mairie-vannes.fr](http://www.mairie-vannes.fr)) ou directement en Mairie, à l'Hôtel de Ville de Vannes.

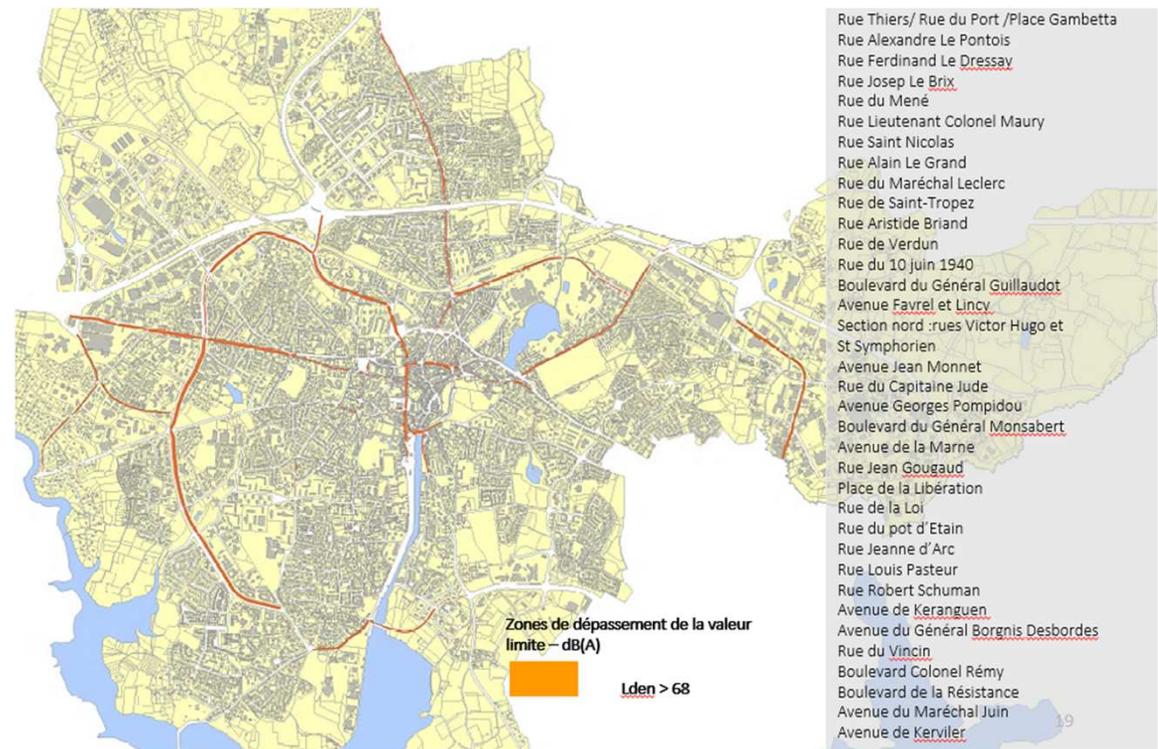
CHAPITRE COMPLÉTÉ A  
L'ISSUE DE LA CONSULTATION  
DU PUBLIC

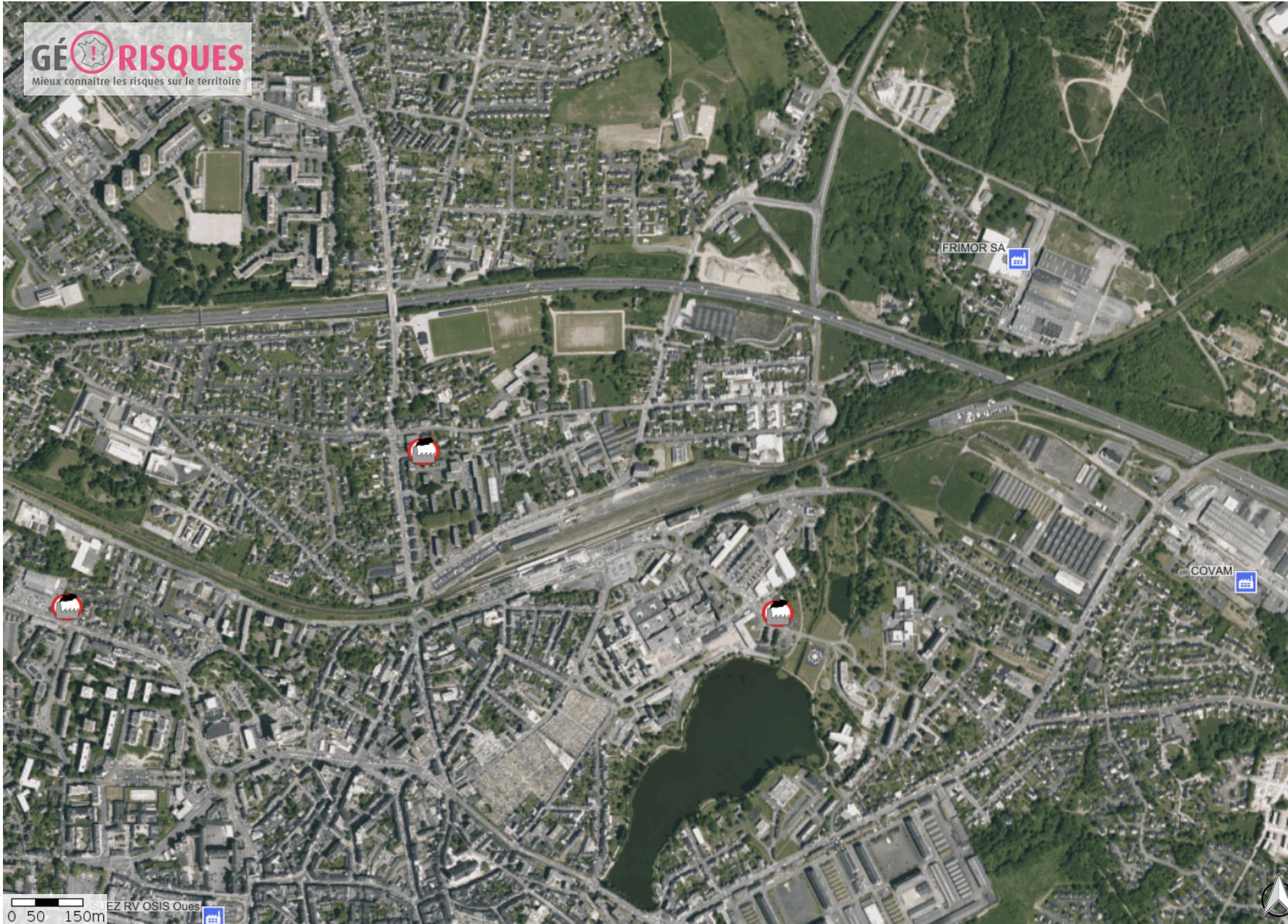
## 9. RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) consiste à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit jugés excessifs. Cette démarche porte sur les infrastructures routières communales qui supportent un trafic de plus de 3 millions de véhicules par an (8200 véhicules par jour). Le PPBE est établi pour l'échéance 2018 -2023.

Sur la base des cartes d'exposition au bruit élaborées par la Préfecture du Morbihan en date du 21 novembre 2018, une quarantaine de voies communales présentent des niveaux de bruit jugés excessifs de jour et douze de nuit. Elles sont recensées principalement aux abords du port, en périphérie immédiate du centre historique, de la gare et sur les boulevards périphériques. Les actions les plus notables déjà engagées portent sur :

- La limitation de la voiture en ville : suppression des circulations de transit dans l'intra-muros, requalification des places Brulée, des Lices, Lucien Laroche, piétonisation partielle de la rue Saint Vincent...
- Le développement d'un plan vélo : suppression des principales discontinuités du réseau cyclables, définition d'un maillage secondaire cyclable, augmentation de l'offre de stationnement vélo, poursuite des zones 20 et 30 dans les quartiers...
- La réduction des vitesses et des bruits de roulement par la pose régulière de radars pédagogiques contrôleurs de vitesse en centre-ville, les travaux annuels de voiries
- Les projets portés par Golfe du Morbihan Vannes Agglomération : Parking-Relais réalisé à Kéranguen et en projet dans le secteur du Dolmen, vélos électriques en libre-service, projet de pôle d'échange multimodal à la gare de Vannes, accompagnement de la Ville dans l'actualisation de son prochain plan de mobilité du personnel, etc...





1 : 25 000



**Canalisations de transport  
de matières dangereuses :  
Gaz, Hydrocarbures,  
Produits chimiques**

-  Produits chimiques
-  Hydrocarbures
-  Gaz naturel

**Etablissements déclarants  
des rejets et transferts de  
polluants**

-  Etablissements Pollueurs

**Installations classées pour  
la protection de  
l'environnement**

Installations classées (Grande échelle)



Usine Seveso



Usine non Seveso



Elevage de bovin



Elevage de volaille



Elevage de porc



Carrière

**Installations nucléaires de base (INB)**



Centrale nucléaire de production



Autre installation nucléaire