



Plan Local d'Urbanisme Ville de Vannes

Rapport de présentation

Tome 1 : diagnostic

Approbation

Conseil Municipal du 30 juin 2017



SOMMAIRE

PREAMBULE.....	5
Contexte de la révision.....	6
Composition du PLU et étapes de son élaboration.....	9
Un territoire central et ouvert.....	10
Documents supra-communaux.....	14
1. EVOLUTION DE LA VILLE DE VANNES ET TYPOLOGIE URBAINE.....	17
Evolution de l'urbanisation.....	18
2. Intégration de la valeur patrimoniale du bâti.....	44
Une consommation d'espace principalement à vocation de l'habitat et de l'activité économique	59
Quelles disponibilités foncières et quelle capacité de densification ?.....	64
1. Peu de disponibilités foncières dans les zones 1AU et 2AU.....	64
2. Des disponibilités importantes en renouvellement « dans le diffus ».....	66
3. Une capacité de densification importante.....	67
2. DIAGNOSTIC SOCIO -ECONOMIQUE.....	70
Des tendances démographiques qui évoluent.....	71
4. Un changement de dynamique de la population.....	71
5. Un solde migratoire en baisse.....	72
6. Le phénomène de périurbanisation.....	74
7. Répartition géographique de la population à l'échelle de la ville.....	76
8. Un phénomène global de vieillissement mais une jeunesse présente.....	81
9. Un desserrement et une recomposition des ménages.....	83
Habitat.....	85
1. Un parc de logement conséquent.....	85
2. Une vacance stable après une forte augmentation.....	88
3. Deux périodes de construction.....	92
4. Une grande majorité de collectifs dans les constructions neuves.....	92
5. Taille et types des logements.....	96
6. Une part affirmée de logement sociaux.....	98
7. La location privée.....	99
.....	100
8. Un marché immobilier dynamique.....	101

9. Les besoins des publics spécifiques.....	105
Activités économiques	107
1. Une population active	107
2. Une économie basée sur le tertiaire	110
3. Un rayonnement et une diversité commerciale qui conforte le statut de ville-centre	110
4. Les dernières zones dédiées à l'activité économique bientôt commercialisées	119
5. Activité agricole.....	123
6. Développement forestier	130
7. Activité touristique.....	130
3. Equipements – transports et mobilité	139
Equipements.....	140
1. Des équipements de proximité centralisés dans l'Ouest	140
2. Équipements administratifs	141
3. Equipements scolaires et universitaires.....	141
4. Petite Enfance	143
5. Équipements culturels et de loisirs	144
6. Équipements sanitaires	146
7. Équipements sportifs.....	147
La mobilité actuelle des Vannetais.....	149
1. Une pratique importante de la voiture	149
2. Une forte motorisation des ménages	150
3. Une population potentiellement captive des modes alternatifs à la voiture	151
4. Les pratiques de déplacements des actifs et des scolaires	152
Les conditions de circulations tous modes.....	157
1. Le réseau viaire actuel.....	157
2. L'offre actuelle du réseau de transport urbain	161
3. La prise en compte des modes doux sur la commune	165
4. Les aires de stationnement	167
Perspectives	176
1. Prise en compte des documents supra-communaux.....	176
2. Des projets routiers envisagés sur les secteurs à enjeux.....	177
3. Une restructuration du réseau de TC en cours d'élaboration	178
4. Les secteurs à enjeux sur la commune.....	181





PREAMBULE

Contexte de la révision

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) est un document de planification, créé par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (Loi SRU) en décembre 2000 et la loi relative à l'urbanisme et à l'habitat (loi UH) du 2 juillet 2003. Il s'agit d'un outil de gestion du développement territorial et urbain qui permet de concrétiser une véritable démarche de projet de territoire. Ce document est par ailleurs fondamental pour le territoire car il a des incidences directes sur la vie quotidienne des habitants. Il fixe les règles d'occupation et d'utilisation du sol : où, quoi et comment construire ?

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Vannes en vigueur a été approuvé par délibération du conseil municipal le 14 octobre 2005, modifié le 30 mai 2008, mis en compatibilité le 16 octobre 2009, modifié le 18 décembre 2009, le 11 février 2011, le 30 mars 2012, mis à jour le 22 août 2012 et modifié le 19 octobre 2012. Il a ensuite été révisé de façon simplifiée le 28 juin 2013 et modifiée 3 fois respectivement le 20 juin 2014, le 12 décembre 2014 et le 26 juin 2015. Il n'apparaissait aujourd'hui plus adapté pour plusieurs raisons qui motivent une révision.

La commune de Vannes a décidé, par délibération en date du 27 avril 2015, de procéder à une révision générale de son Plan Local d'Urbanisme. Les objectifs inscrits dans la délibération de prescription de la révision du PLU sont les suivants :

En premier lieu, d'un point de vue légal, plusieurs lois d'urbanisme ont fait évoluer le cadre d'application et de mise en œuvre des documents d'urbanisme. L'évolution des textes législatifs et réglementaires rend donc nécessaire de mettre en conformité le PLU avec les nouvelles dispositions entrées en vigueur, notamment la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (loi ALUR) et la loi portant Engagement National pour l'Environnement du 12 juillet 2010 dite « Grenelle 2 », entrée en vigueur le 13 janvier 2011 qui oblige à une intégration plus importante du développement durable et des politiques d'urbanisme, d'habitat et de déplacement dans les Plans Locaux d'Urbanisme avant le 1er janvier 2016. Dans ce contexte, la révision du PLU a pour objectifs d'intégrer ces nouveaux enjeux et s'attache à en particulier à :

- ✗ redéfinir la stratégie foncière du territoire, de manière à libérer des terrains constructibles au cœur de l'agglomération, tout en maîtrisant les coûts de sortie de façon à assurer la préservation d'une mixité sociale et générationnelle ;

- ✗ définir le rythme de développement permettant de répondre aux enjeux spécifiques de la ville-centre de l'agglomération, en matière d'habitat et de développement économique, et rechercher l'équilibre entre développement et renouvellement urbains ;
- ✗ maîtriser la consommation foncière en privilégiant des formes urbaines plus denses, le renouvellement urbain et en optimisant les déplacements ;
- ✗ contribuer à la préservation des continuités écologiques, à la protection des milieux, des espaces naturels, des paysages en s'appuyant sur une trame verte et bleue ;
- ✗ renforcer les conditions permettant une prise en compte accrue des préoccupations environnementales
- ✗ réfléchir aux modalités de protection des éléments de patrimoine situés hors des périmètres de secteur sauvegardé.

En deuxième lieu, la révision est motivée par la nécessaire mise en compatibilité du PLU avec les documents supra communaux en vigueur ou en cours d'actualisation tels que le Plan de Déplacement Urbain communautaire, le Programme Local de l'Habitat, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), le Schéma Régional de Cohérence Ecologique...

La réflexion sur le projet d'aménagement et de développement durable du territoire communal intègre une dimension intercommunale. Par une meilleure appréhension des dynamiques de fonctionnement de l'agglomération, et dans une perspective de cohérence globale, elle doit permettre de mieux définir le rôle et les fonctions urbaines d'une ville-centre d'agglomération en pleine croissance pour mieux asseoir les conditions du renforcement de son attractivité résidentielle, économique et touristique.

La révision propose une réflexion globale, cohérente et partagée qui permettra de définir les orientations de développement urbain à moyen et long terme et assurera la mise en œuvre d'un projet de développement durable répondant aux enjeux stratégiques suivants :

- ✗ Une consommation raisonnée de l'espace ;
- ✗ Une production de logements accrue dans une logique de mixité sociale et urbaine ;
- ✗ Un développement économique équilibré ;
- ✗ L'intégration de préoccupations environnementales ;
- ✗ La mise en valeur de la richesse patrimoniale bâtie et non bâtie.

La construction de ce projet urbain attractif, durable et solidaire est participative.

Les études de révision apportent aussi une réflexion actualisée sur les modalités de mise en œuvre opérationnelle des opérations d'aménagement identifiées et sur le développement d'une stratégie foncière à la hauteur des enjeux d'une ville centre d'agglomération.

La révision permet enfin de revisiter l'approche réglementaire pour la mettre au service du projet urbain. Dans la mise en œuvre du développement et du renouvellement urbains de la Ville,



plusieurs inadaptations ont été identifiées tant dans le zonage que dans le règlement qui l'accompagne. Ainsi, certaines règles de gabarit, de hauteur, de CES, de stationnement ne sont plus en phase avec les formes et le fonctionnement urbains souhaités. Les nouvelles dispositions réglementaires seront refondées.

La révision du PLU intègre une démarche de concertation avec les habitants et les différents acteurs de la ville. Cette concertation a plusieurs objectifs :

- ✘ donner l'accès à l'information tout au long de la procédure, conformément à la réglementation en vigueur ;
- ✘ sensibiliser la population aux enjeux du territoire et à sa mise en valeur ;
- ✘ favoriser l'appropriation du projet par l'ensemble des acteurs.

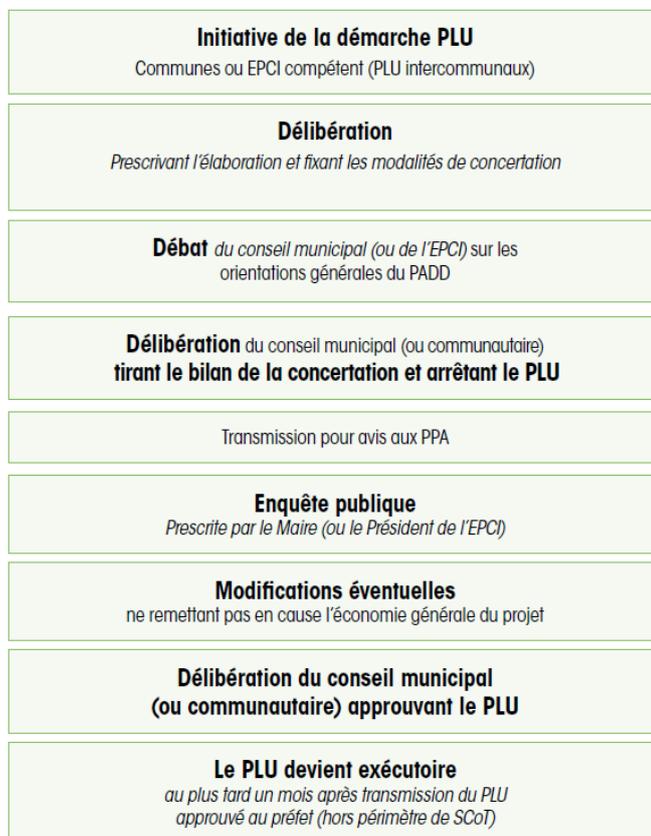
La concertation est menée par la Ville de Vannes avec l'appui de l'équipe pluridisciplinaire retenue pour réviser le PLU.

Composition du PLU et étapes de son élaboration

Le PLU se compose des pièces suivantes :

- ✗ Le rapport de présentation : qui contient le diagnostic territorial, l'Etat Initial de l'Environnement (EIE), la justification des choix retenus pour l'élaboration du Projet d'Aménagement et de Développement Durables et l'Évaluation Environnementale du projet.»
- ✗ Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)
- ✗ Le règlement et les pièces graphiques
- ✗ Les Orientations d'Aménagement et de Programmation
- ✗ Les annexes

Et se déroule suivant les étapes suivantes :

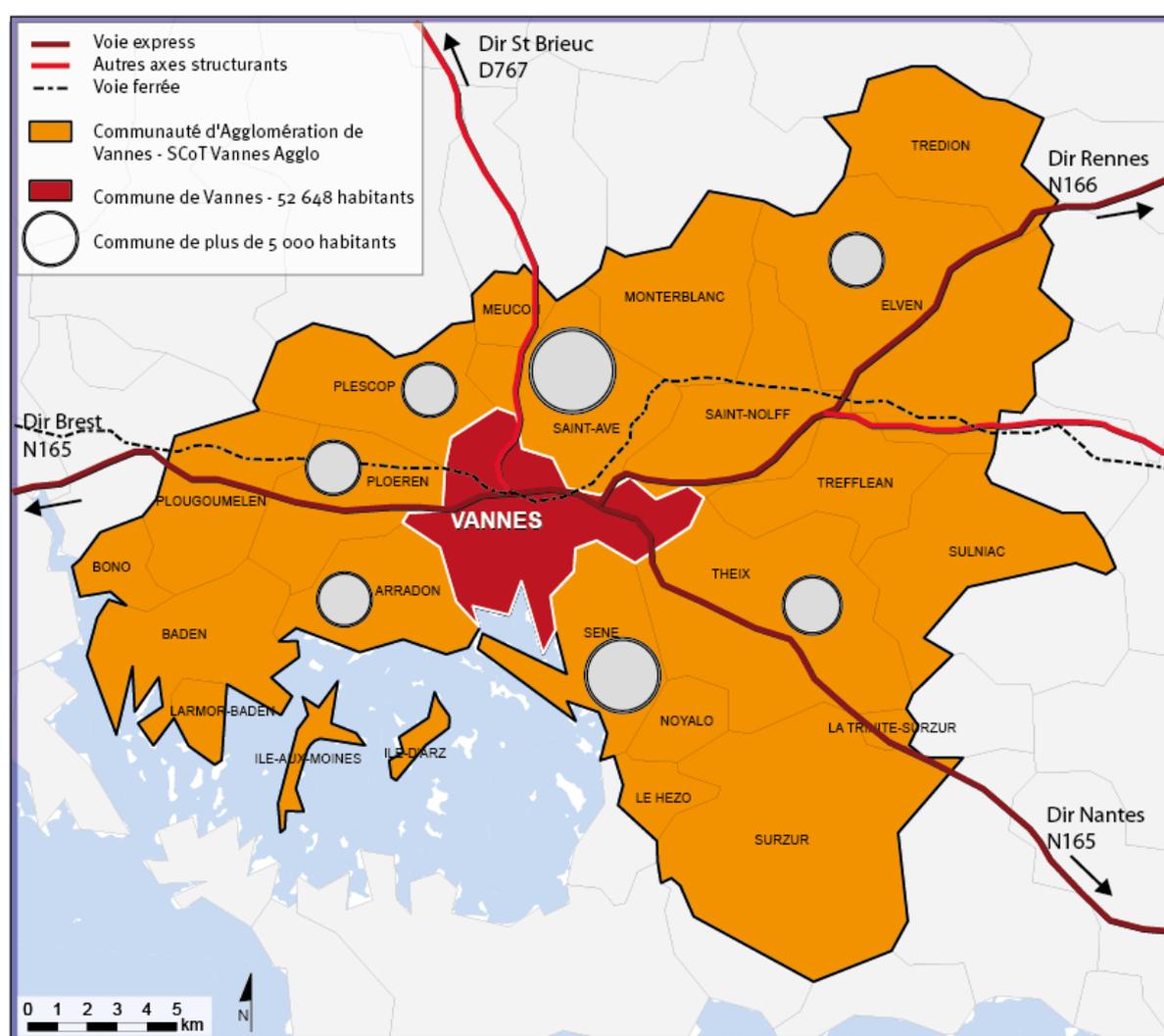


Source : construire le Morbihan de demain, le guide de recommandation (2014)

Un territoire central et ouvert

Vannes est la ville-centre de son agglomération et également le chef-lieu du département du Morbihan. Elle doit son dynamisme à son positionnement géographique, sa caractéristique littorale et aux nombreux axes importants qui la desservent.

La ville de Vannes, 52 648 habitants, est le cœur de Vannes Agglo qui regroupe 23 communes et correspond également au périmètre du SCoT. Elle représente 40% de la population de l'agglomération. (Insee : 2011)



Contexte administratif :

- ✗ Département du Morbihan : 21 Intercommunalités - 261 Communes
- ✗ Chef-lieu du Département du Morbihan

- ✗ Pays de Vannes : Vannes Agglo, C.C. du Loch, C.C. du Pays de Questembert, Arc Sud Bretagne, C.C. DE LA Presqu'île de Rhuys.
- ✗ EPCI Vannes Agglo : 23 communes

Vannes fait partie de l'agglomération Vannes agglo, anciennement Communauté d'agglomération du Pays de Vannes (CAPV). L'agglomération est composée de 23 communes : Arradon, Baden, Elven, Ile aux Moines, Ile d'Arz, Larmor-Baden, Le Bono, Le Hézo, Meucon, Monterblanc, Plescop, Ploeren, Plougoumelen, Saint-Avé, Saint-Nolff, Séné, Sulniac, Surzur, Theix-Noyal, Trédion, Treffléan, La Trinité Surzur et Vannes. Représentant une superficie de 521 km² et une population de plus de 139 300 habitants. (Insee 2012)

Ce territoire est reconnu pour l'attractivité touristique et le dynamisme économique qui s'y sont développés, et qui se traduisent notamment par :

- ✗ près de 1000 hectares de zones d'activités artisanales, commerciales et industrielles
- ✗ 11 hectares par an en moyenne de zones d'activités commercialisées
- ✗ 6 727 étudiants sur son territoire. L'Université de Bretagne Sud représente à elle seule 2217 étudiantes, suivi de l'IUT (1093 étudiants) et l'Université Catholique de l'Ouest (719 étudiants).
- ✗ Près de 54 000 emplois, 12 000 établissements dont les 3/4 ont une activité tertiaire.
- ✗ 41 888 lits dont 63 % en hébergement non marchand (résidences secondaires) et 37 % en hébergement marchand (hôtels, campings, gîtes, ...)
- ✗ 144 km de côtes littorales



1 - Localisation de Vannes Agglo dans le Pays de Vannes (GIP Pays de Vannes)



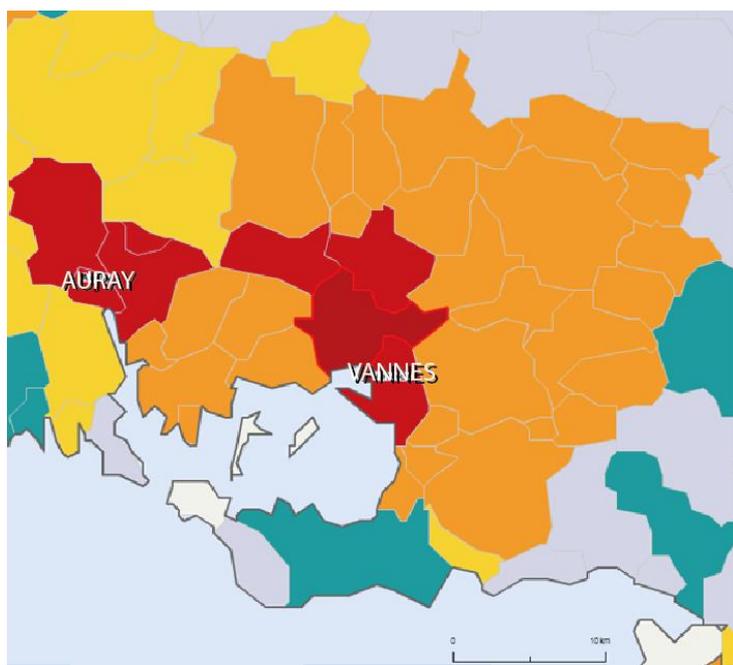
Vannes est le pôle principale de l'aire urbaine d'un territoire de 33 communes qui a connu une évolution d'environ 31% entre 1999 et 2008 (*Insee : 2008 et 2012*). Avec 149 312 habitants et 66 824 emplois au total en 2011, l'aire urbaine de Vannes a connu un développement très marqué en grande partie expliqué par la résidentialisation et le tourisme. Son attractivité et son fort dynamisme ont engendré la deuxième plus forte croissance à l'échelle des aires urbaines du Morbihan du nombre de résidences principales en 2012, après la ville d'Auray, ainsi qu'un fort dynamisme démographique, deux fois plus intense qu'à l'échelle régionale.¹

Définition : Une aire urbaine ou « grande aire urbaine » est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. Source : Insee

Vannes est un pôle urbain qui rayonne sur un large territoire comprenant les communes de Vannes Agglo, à l'exception des îles, ainsi que les communes de : Berric, le Cours, Grand-Champ et Larré Lauzach.

¹ *L'armature urbaine bretonne – Juillet 2012 - Un travail collaboratif du réseau des agences d'urbanisme et de développement de Bretagne*

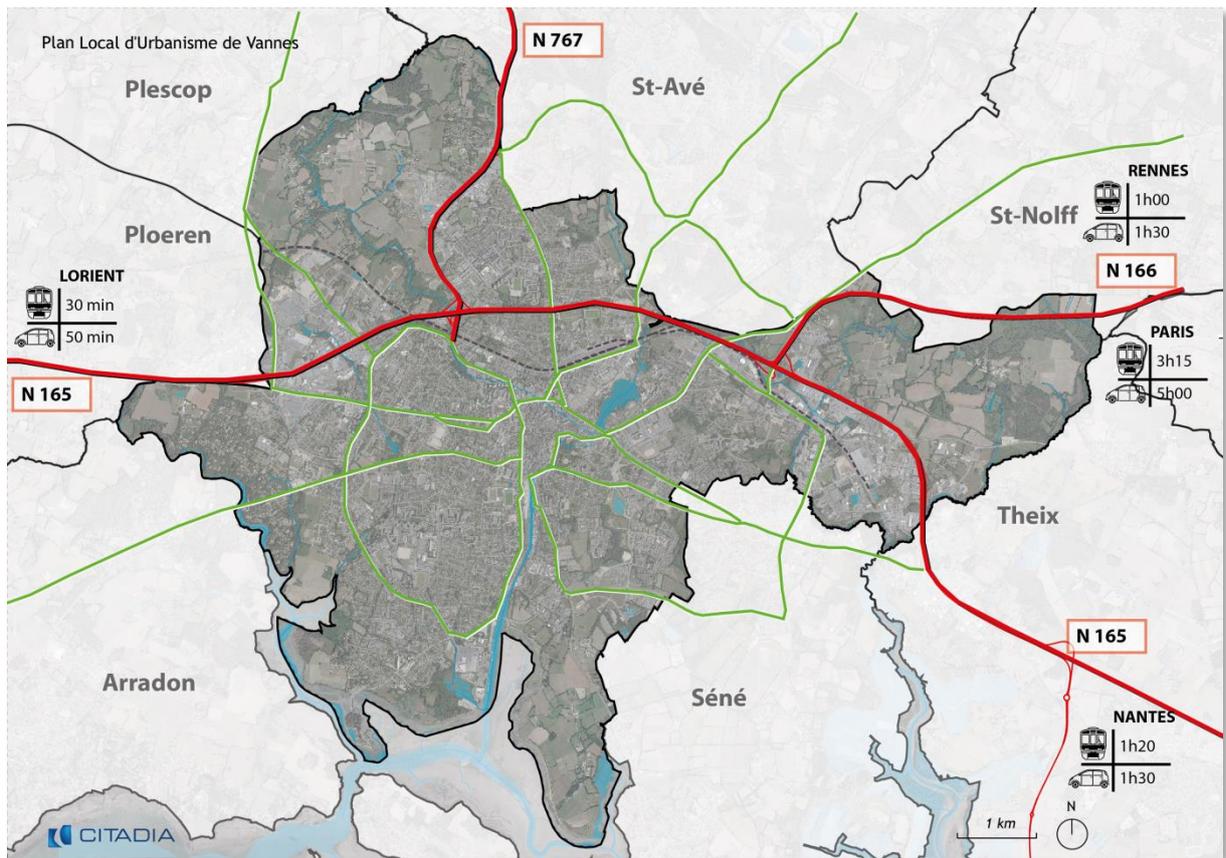
- Grands pôles (au moins 10 000 emplois)
- Couronnes des grands pôles
- Communes multipolarisées des grandes aires urbaines
- Pôles moyens (de 5 000 à moins de 10 000 emplois)
- Couronnes des pôles moyens
- Petits pôles (de 1 500 à moins de 5 000 emplois)
- Couronnes des petits pôles
- Autres communes multipolarisées
- Communes isolées, hors influence des pôles



2 - Zonage en aires urbaines (Insee - recensement 2011)

Le pôle urbain rattaché à Vannes (en rouge sur la carte ci-dessus) est constitué par une unité urbaine de 48 840 emplois en 2011 dont 40 774 pour Vannes, et dont environ 50% des actifs résident et travaillent sur Vannes, et dont environ 20 679 actifs viennent travailler sur la commune de Vannes. (Insee : 2011)

Vannes, commune littorale à forte attractivité, est desservi par l'axe routier Bretagne Sud (RN165) entre Lorient et Nantes, (N166) dans la direction de Ploërmel et (N767) vers Pontivy. Elle bénéficie d'une ouverture privilégiée sur le Golfe du Morbihan au travers de la confluence avec la Marle qui s'insère jusqu'au centre-ville de Vannes.



3 - Vannes ville-centre dans son contexte géographique

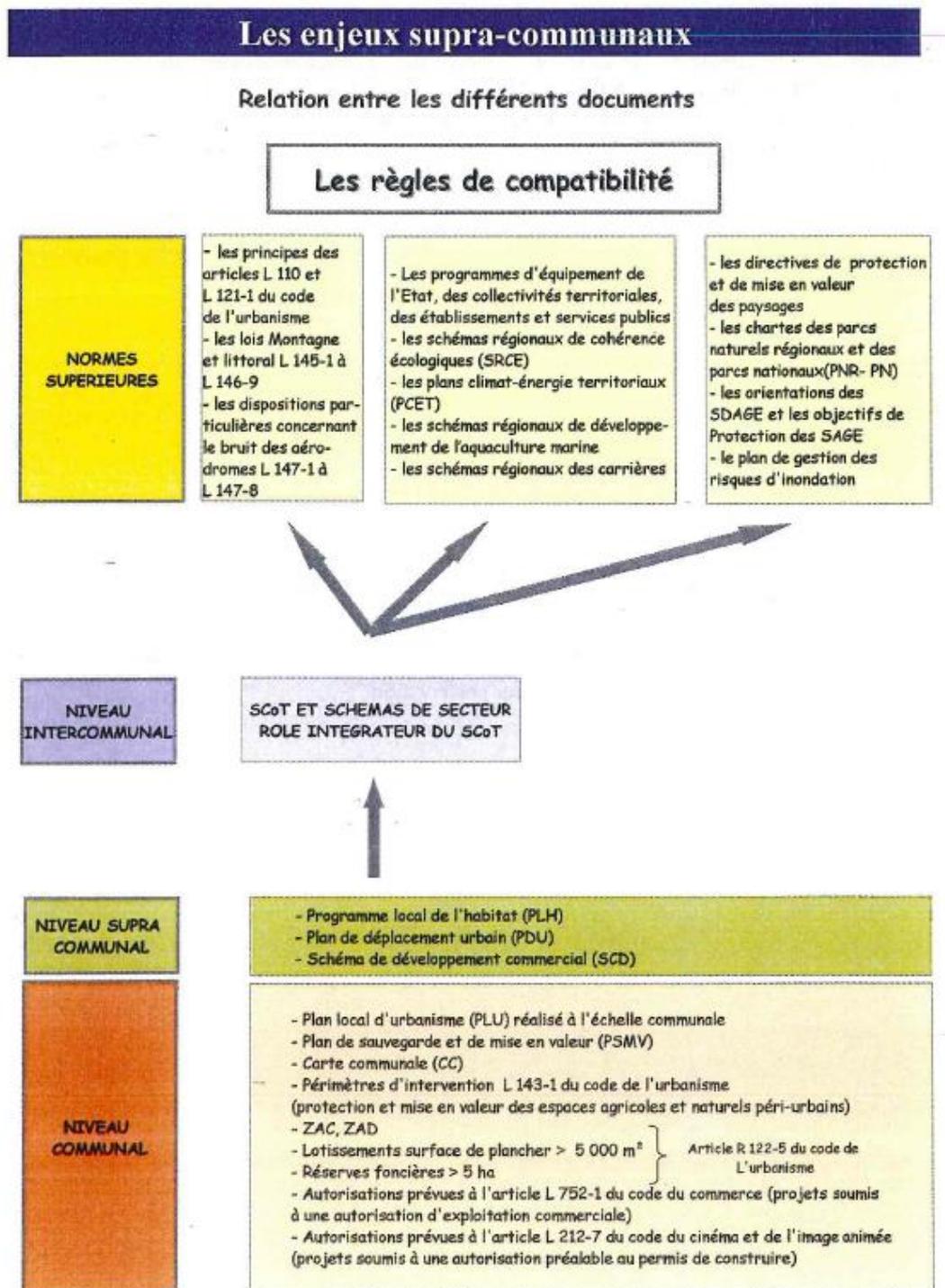
C'est également une ville à dominante urbaine, dense, avec une superficie de 32.3 km² et une densité de population de 1634 hab/km² en 2011. Elle a su développer et conserver sa richesse paysagère variée due à ses spécificités littorales (ex : Presqu'île de Conleau), mais également des paysages à l'intérieur des terres (ex : Kermesquel au Nord). Ses communes limitrophes sont d'Est en Ouest Séné, Theix, Saint-Nolff, Saint-Avé, Plescop, Ploeren et Arradon. (Insee 2011)

	Habitants en 2011 (INSEE)	Densité moyenne (hab/km ²)
VANNES	52 784	1634
LORIENT	57 408	3284
QUIMPER	63 235	753
VANNES AGGLO	126 266	260
MORBIHAN	694 821	106

Documents supra-communaux

Le Plan Local d'Urbanisme est un document s'inscrivant dans une hiérarchie de normes. Il doit prendre en compte ou être compatible avec d'autres documents.

Relation de compatibilité entre les documents supra-communaux² :



² Source : Porter à connaissance de l'Etat – Octobre 2012

Le PLU de Vannes est compatible avec :

- ✗ **Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) : de Vannes Agglo** dont dépend la commune de Vannes, dont une première version avait été approuvée le 21 décembre 2006. Les dispositions du plan local d'urbanisme doivent être compatibles avec ce SCOT, dont la révision a été engagée le 16 février 2012 et dont le projet a été arrêté le 28 avril 2016, pour une mise en application envisagée en 2017.
- ✗ **Le schéma de mise en valeur de la mer (SMVM) : du golfe du Morbihan** qui a été approuvé le 10 février 2006 par arrêté préfectoral et qui est en révision.
- ✗ **Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) : du bassin Loire-Bretagne 2016 – 2021** a été approuvé le 18 novembre 2015.
- ✗ **Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) : du Golfe du Morbihan-Ria d'Étel** dont le périmètre a été fixé par l'arrêté du 26 juillet 2011. Les études sont en cours.
- ✗ **Le plan de déplacements urbains (PDU)** qui a été approuvé par Vannes Agglo le 17 février 2011
- ✗ **Le programme local de l'habitat (PLH) :** qui a été approuvé par Vannes Agglo le 17 décembre 2015.

Le PLU de Vannes prend en compte :

- ✗ **Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) :** en cours d'élaboration
- ✗ **Le plan climat-énergie territorial :** en cours d'élaboration
- ✗ **Le schéma de développement commercial (SDC)** approuvé le 14 septembre 2004 pour le département du Morbihan.
- ✗ **Le Parc Naturel Régional (PNR)** créé le 4 octobre 2014
- ✗ **Le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur du Secteur Sauvegardé** mis en révision le 15 octobre 2010



1. EVOLUTION DE LA VILLE DE VANNES ET TYPOLOGIE URBAINE

Evolution de l'urbanisation

Vannes a su conserver sa double identité terre et mer au fil des siècles. Elle a été, le lieu de nombreux conflits et a changé fréquemment de dynamique tantôt gallo-romaine, tantôt bretonne, ce qui marque son évolution urbaine et paysagère.

Vannes a des origines gallo-romaine, elle porte son nom depuis le XVIII^{ème} siècle et elle doit son évolution à sa proximité directe avec le golfe du Morbihan qui en fait au fil des siècles une ville portuaire stratégique. Elle a d'ailleurs été construite sur un gué à l'embouchure de la rivière de la Marle. Elle est le haut lieu de pouvoir temporel et spirituel avec un statut de capitale des souverains Bretons et la présence de nombreux personnages religieux importants. Elle est également une porte stratégique contrôlée par différentes instances au fil des guerres et de nombreux rois et ducs s'y succèdent, laissant ainsi des traces successives dans la construction du paysage territorial.

Située sur un axe stratégique maritime et territorial, Vannes est l'un des plus importants ports bretons jusqu'au XVII^{ème} siècle mais est également à la croisée de toutes les routes pour les communes alentour et placée sur l'axe Sud Bretagne reliant Lorient et Nantes.



4 - Vannes ville maritime stratégique (Cassini XVIII)

Le comblement des estuaires et des marais au Moyen-Age a modifié la structure et la vision de la ville antique ce qui explique en partie qu'aujourd'hui la plupart des cours d'eau soient sous terrains et que l'identité liée à l'« eau » de Vannes ne soit plus très lisible sur le territoire.

Le croisement de toutes ces influences (gallo-romaine, catholique, royale..) a permis à Vannes de se construire un patrimoine varié et riche qui est encore bien présent. C'est en grande partie ce patrimoine bâti qui structure le centre-ville et constitue des repères importants pour la ville malgré les évolutions urbaines plus moderne qu'elle connaît. Le fait d'avoir pu conserver le riche passé architectural et le patrimoine naturel exceptionnel ainsi que sa dualité terre-mer fortement ancrée fait toute la particularité de Vannes.



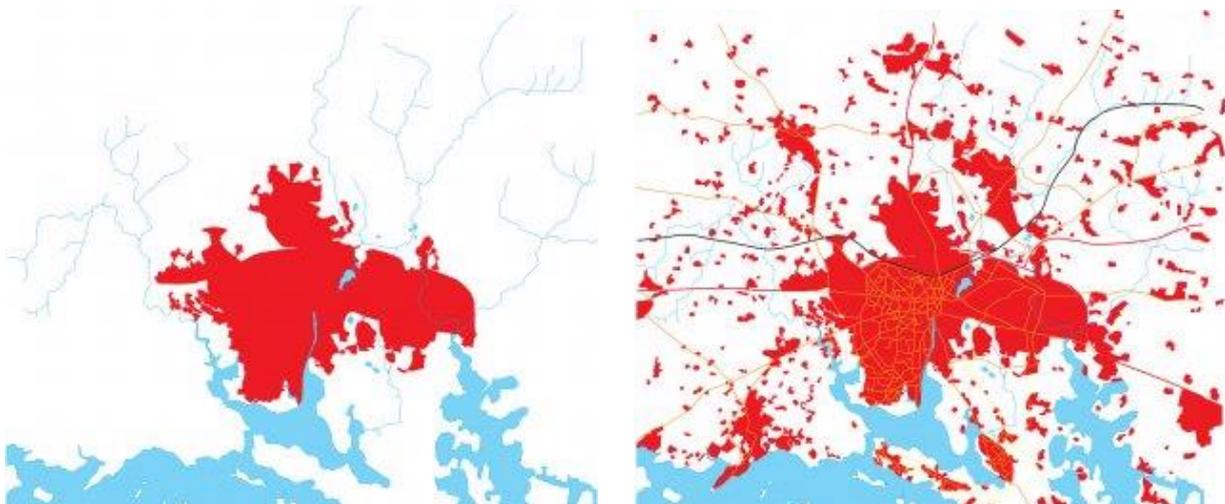
5- Tache urbaine de Vannes à l'orée du XVIIe siècle puis au début du XIXe siècle

C'est au cours du XVIIIème siècle que sont dessinés les axes routiers principaux, aménagement du port et plan d'embellissement. La ville connaît un léger déclin jusqu'à l'arrivée du chemin de fer et des casernes qui relancent à partir de 1860 l'activité économique et de construction plus spécialement vers le quartier de la gare.



7 - Structure urbaine de Vannes en 1898 (ADAGP)³

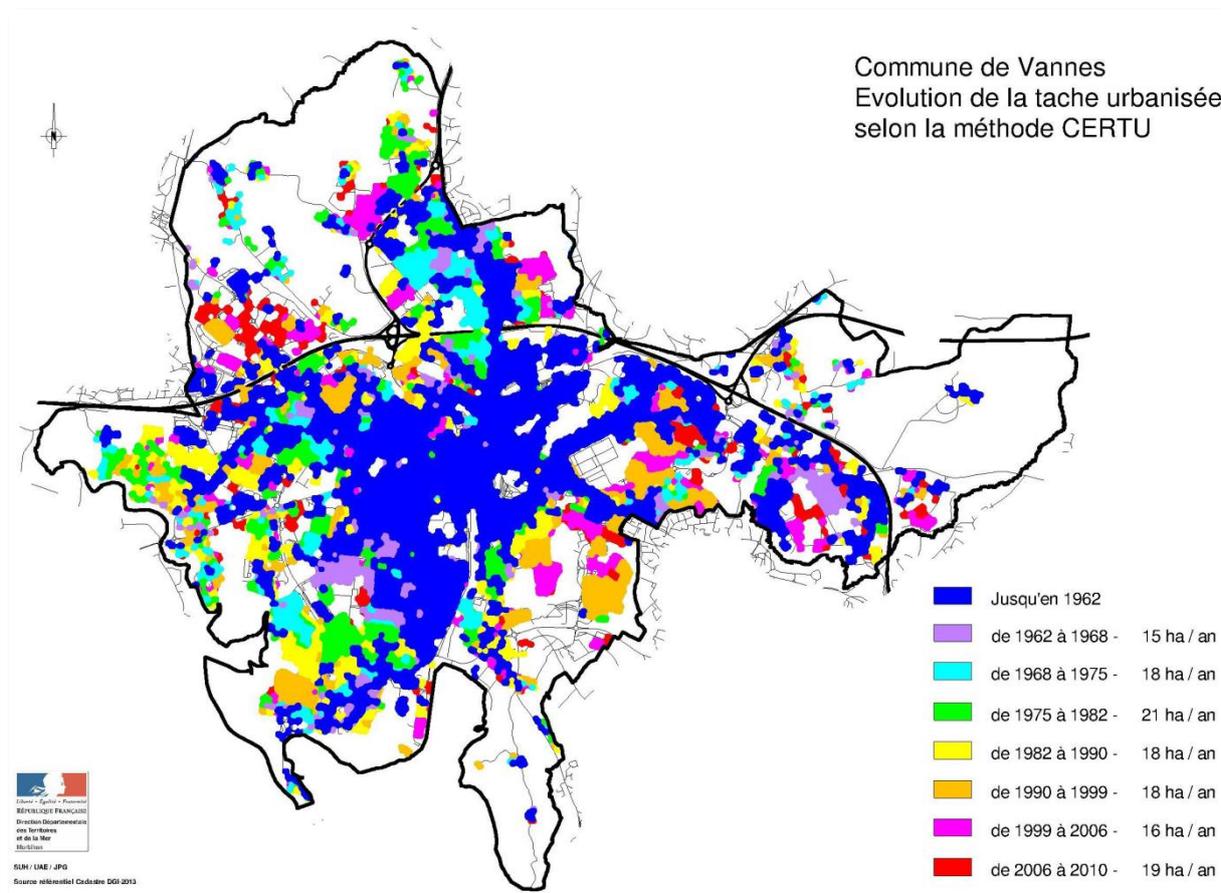
L'apparition significative des lotissements se fait vers 1930 puis après la seconde Guerre mondiale comblant ainsi les espaces entre les axes routiers et accroissant progressivement l'enveloppe urbaine de l'époque. La crise du logement des années 60 trouve en partie sa réponse par la création de la zone d'aménagement de Kercado, puis de la ZUP de Ménimur.⁴



8 - Tâche urbaine de Vannes en 2010 puis avec les communes alentours en 2010

³ Présentation de la ville de Vannes - Plan de la ville... de Vannes, par Bassac, éd.1898. AM Vannes 9Fi.

⁴ Source : Présentation de la ville de Vannes -Inventaire patrimoniale – ville de Vannes



9 - Evolution de l'enveloppe urbaine de 1962 à 2010 (PAC de l'état)

De 1962 à 1999, l'évolution de l'enveloppe urbaine correspond à une logique d'étalement urbain qui répond dans un premier temps aux besoins en logements engendré par la crise puis s'adapte ensuite aux nouveaux besoins et modes de vie de la population qui favorise l'habitat pavillonnaire résidentiel en périphérie. La construction nouvelle d'habitat entre 1999 et 2006 est caractérisée notamment par de grandes surfaces en extension correspondant à la création de lotissement. De 2006 à 2010, l'urbanisation observée correspond essentiellement à des poches d'habitat dispersées en extension et en comblement de l'enveloppe urbaine et à des constructions en comblement pour l'activité dans des zones déjà existantes.



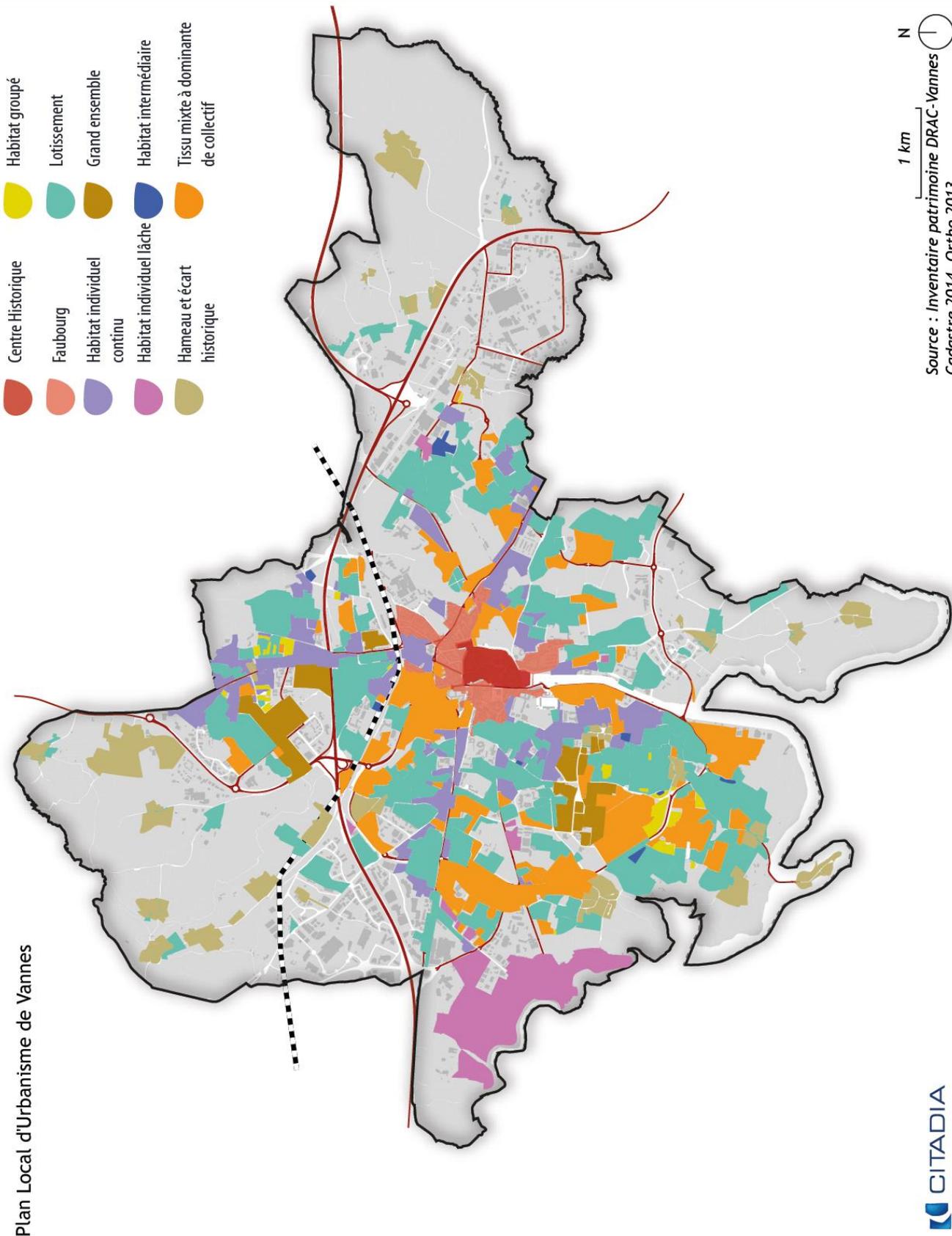
Analyse Typologique et Morphologique

Vannes se caractérise et se décline au travers de plusieurs critères historiques, typologiques, morphologiques et patrimoniaux qui peuvent expliquer ses singularités. Divers typologies et morphologies d’habitat se sont développées et organisées au fil du temps pour former le tissu urbain actuel.

1. Typologie et morphologie urbaine de Vannes

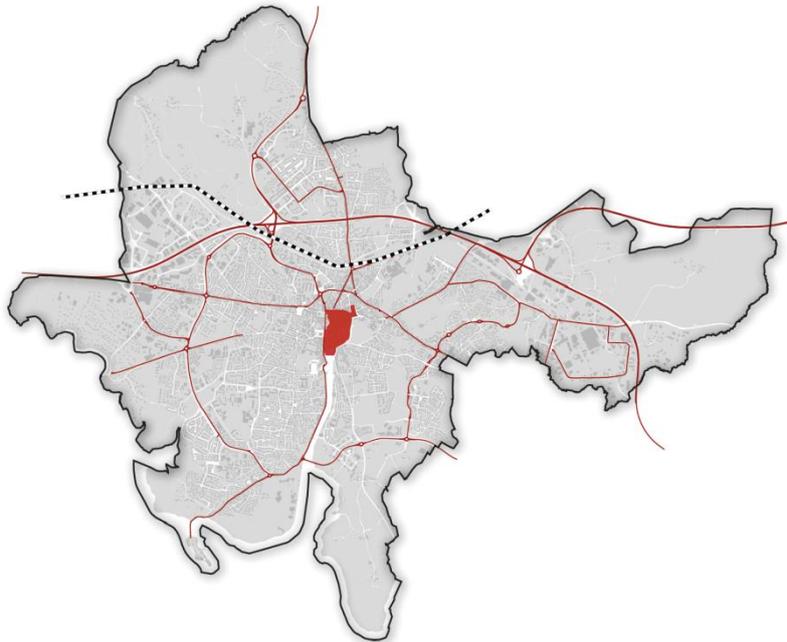
L’identification des différents tissus urbains s’appuie sur l’inventaire patrimonial mené par la DRAC et la ville de Vannes, sur le zonage du PLU de 14 octobre 2005 ainsi qu’une connaissance du terrain. Tous les ensembles urbains ou tissus identifiés ne sont pas nécessairement recensés de façon exhaustive (l’habitat groupé ou l’habitat intermédiaire par exemple). Cette analyse permet de connaître les formes urbaines dominantes ou sous représentées, ainsi que leur répartition spatiale, afin de dégager les enjeux de construction et de répartition des futurs logements.

Analyse typologique de l'habitat



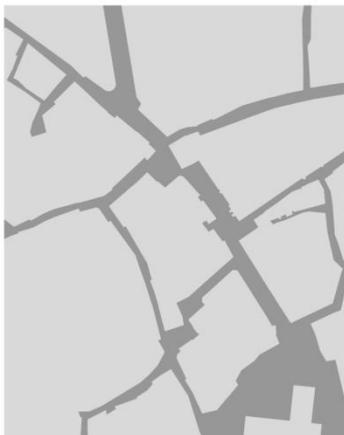
Plan Local d'Urbanisme de Vannes

CENTRE HISTORIQUE



Le centre historique correspond au centre ancien de Vannes délimité par ses remparts, existants et passés. Se concentre dans ce périmètre la majorité du patrimoine bâti le plus ancien et des édifices majeurs (classés et inscrits au patrimoine historique).

Analyse du rapport public/privé



Espace d'usage public

L'espace public s'organise le plus souvent autour de monuments principaux (ex:cathédrale..). La taille de la voirie n'est pas régulière, elle est majoritairement étroite et complexe.

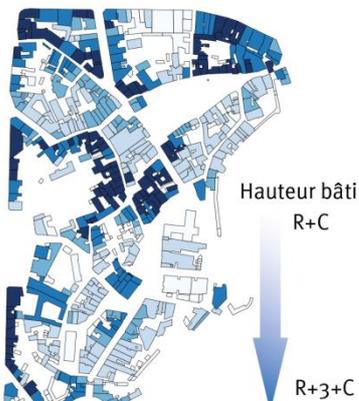
ANALYSE DE L'USAGE DE L'ESPACE PUBLIC

Un ensemble fortement piéton avec des rues étroites qui s'adaptent aux contours du bâti et non l'inverse.

Deux types de places sont identifiables. Des places qui sont, pour la plupart, des espaces résiduels de petites tailles pouvant correspondre à la rencontre de deux voiries ou à des impasses. Puis des places plus structurées par une implantation du bâti orthogonale, qui marquent une centralité souhaitée.



CENTRE HISTORIQUE



DECOUPAGE PARCELLAIRE

TAILLE MOYENNE DE LA PARCELLE : 200m²

Les parcelles sont de petite taille et de forme irrégulières. Ce découpage parcellaire reflète une implantation du bâti au coup par coup avec des enchevêtrements complexes.

Certaines parcelles se trouvent en second rideau et n'ont pas d'accès direct au réseau viaire.

IMPLANTATION DU BATI

EMPRISE AU SOL : de 40 à 95%

HAUTEUR MOYENNE : Commerce+2+C

DESCRIPTION DU BÂTI

Le bâti est implanté à l'alignement. Celui-ci n'est pas régulier et varie selon sa forme, son emprise au sol et sa hauteur.

Les constructions sont mitoyennes d'une limite à l'autre et accueillent en rez de chaussée des commerces ou services.

CARACTERISATION DU NON BATI

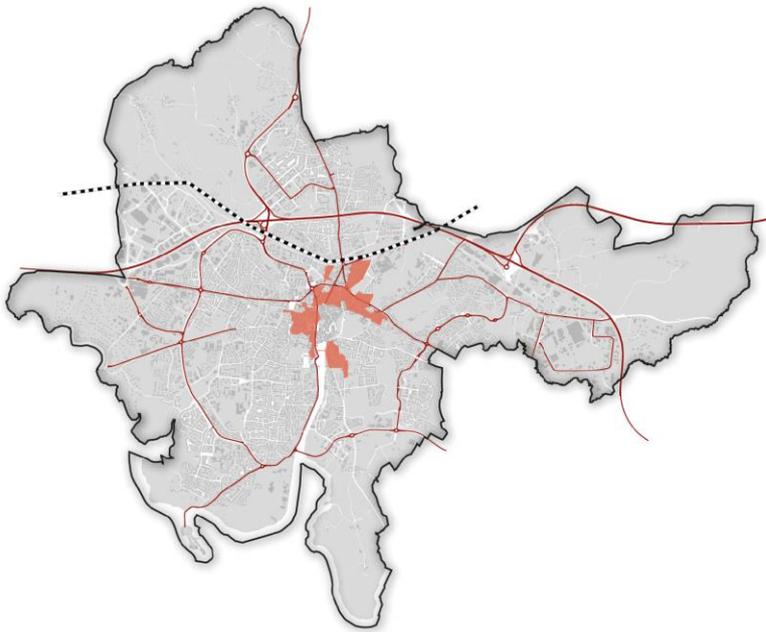
La densité des îlots laisse peu d'espace libre en coeur d'îlot et limite leur accès depuis l'espace public. Ce ne sont pas des espaces traversants ou ouverts.

Les accès visibles de la rue sont fermés au public et correspondent à des cours privées.

Les espaces non bâtis sont restreints et peuvent faire l'objet de nombreux découpage parcellaire.



FAUBOURG



Les secteurs des faubourgs correspondent aux extensions en continuité du centre ancien le long des axes principaux. Développés principalement entre le 17 et le 19^{ème} siècles, il intègre les faubourgs de St Salomon, St Patern, Bourg Maria, Calmont et Kaër.

Analyse du rapport public/privé



Espace d'usage public

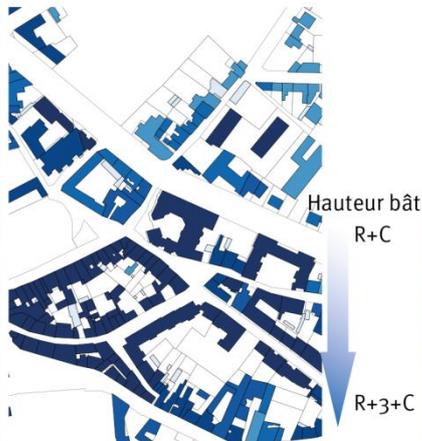
L'espace public s'est organisé et construit dans un premier temps en épousant le contour des remparts mais également autour des monuments patrimoniaux spécifiques (ex : église de St Patern, les casernes..). Une concentration de patrimoine bâti est notable dans les faubourgs avec par exemple les maisons à colombage.

ANALYSE DE L'USAGE DE L'ESPACE PUBLIC

Le piéton tient une place prédominante dans l'espace public. Les espaces réservés soit à la voiture soit au piéton sont dissociés. Les places sont peu nombreuses mais ce sont des lieux de vie et de rencontre qui ont été peu à peu investies.



FAUBOURG



DECOUPAGE PARCELLAIRE

TAILLE MOYENNE DE LA PARCELLE : 240m²
EMPRISE AU SOL : de 40 à 95%

Les parcelles sont irrégulières, tant en terme de taille qu'en terme de forme. Leur organisation traduit un même mode de développement que pour le centre ancien avec des constructions au coup par coup. Les parcelles ont par contre une forme rectangulaire plus marquée typique d'un habitat dense et mitoyen de centre-ville.

Les parcelles sont enchevêtrées et n'ont pas nécessairement un accès sur l'emprise publique.

IMPLANTATION DU BATI

HAUTEUR MOYENNE : Commerce+2+C

DESCRIPTION DU BÂTI

Le bâti se positionne en limite de voirie et donne directement sur l'espace public. D'un point de vue architectural on retrouve deux types de maisons anciennes : les maisons en pierre (R+2+C) et celles à colombage (R+1+C).

Les batiments sont mitoyens et accueillent en rez de chaussée des commerces ou services.

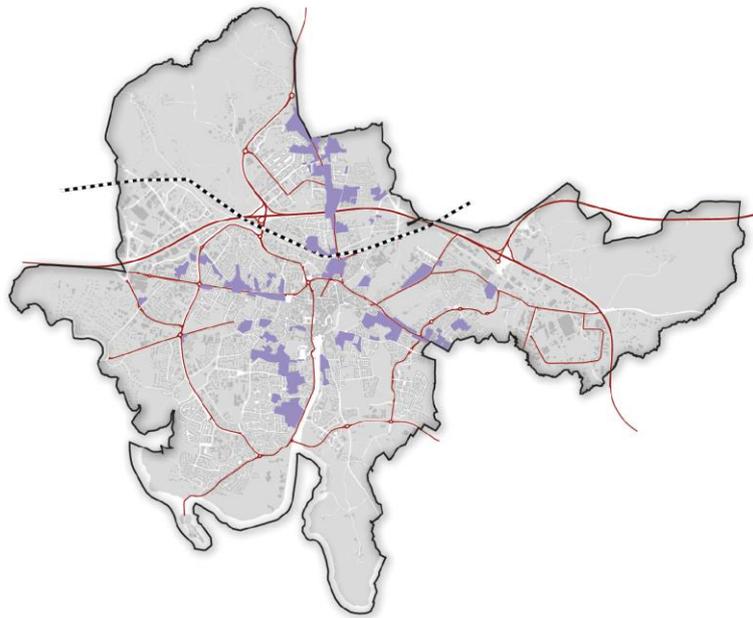
CARACTERISATION DU NON BATI

Il y a peu d'accès au coeur de l'îlot qui est enclavé par le bâti. Les accès visibles de la rue sont fermés au public et correspondent à des cours privatives.

Les espaces non bâtis sont restreints, mais la largeur de la voirie lui confère des espaces de respiration.



HABITAT (INDIVIDUEL) CONTINU



Les secteurs caractéristiques de l'habitat individuel continu se trouvent en continuité des faubourgs. La construction s'est organisée principalement au 20^{ème} siècle, le long des axes majeurs. Ce tissu dense offre un panel architecturale riche avec des formes urbaines variées.

Analyse du rapport public/privé



Espace d'usage public

La trame viaire qui organise l'espace public est régulière et rectiligne. Les voies sont suffisamment larges pour accueillir deux trottoirs et il y a peu de rues à sens unique.

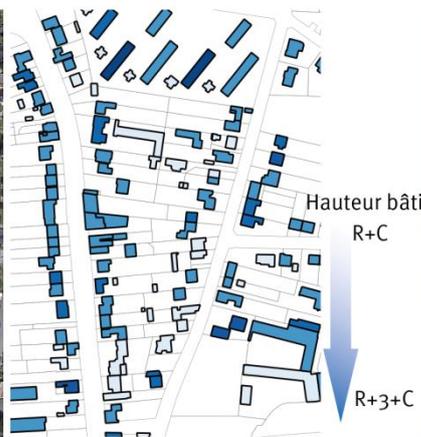
ANALYSE DE L'USAGE DE L'ESPACE PUBLIC

C'est un ensemble mixte piéton, voiture et également où l'on retrouve des centralités de quartiers avec quelques commerces.

Le bâti se trouve soit en limite de voirie soit avec un léger recul et plus on s'éloigne du centre-ville plus les espaces verts privés sont visibles.



HABITAT (INDIVIDUEL) CONTINU



DECOUPAGE PARCELLAIRE

TAILLE MOYENNE DE LA PARCELLE : 550m²

Les parcelles sont de taille très variable pouvant aller de 150m² à 3600 m² pour le secteur concerné. Elles sont de forme rectangulaire très allongée laissant peu de surface parcellaire sur l'emprise publique. Elles sont le résultat de constructions au coup par coup.

De récents découpages sont également visibles, correspondant à des divisions parcellaires permettant la construction d'un nouveau logement en fond de parcelle.

IMPLANTATION DU BATI

EMPRISE AU SOL : de 20 à 35%

HAUTEUR MOYENNE : R+1+C

DESCRIPTION DU BÂTI

Le bâti se positionne principalement en limite de voirie ou avec un léger retrait par rapport à l'espace public.

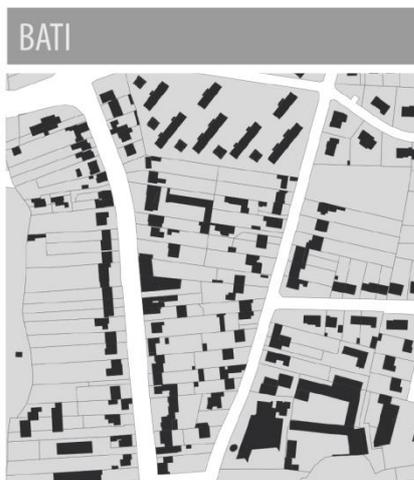
La plupart des habitations sont mitoyennes et respectent un alignement par rapport aux constructions voisines.

CARACTERISATION DU NON BATI

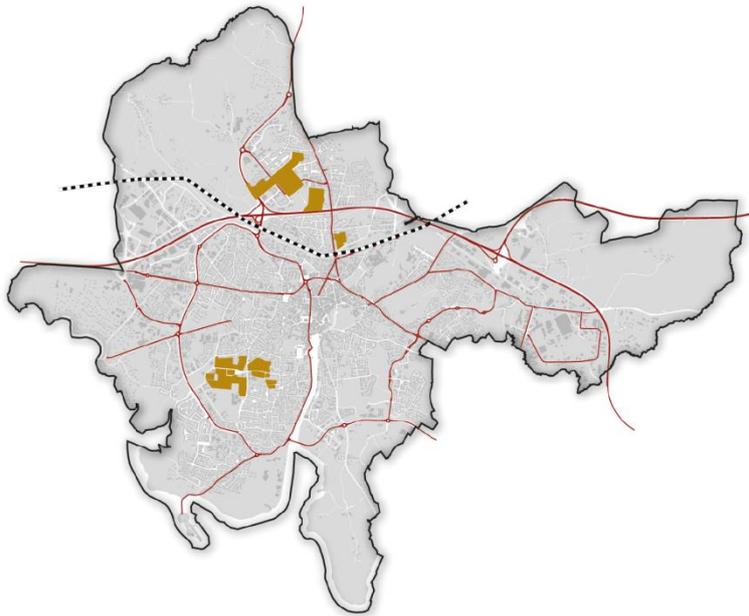
Les coeurs d'îlots sont constitués par les jardins en fond de parcelle. Ils sont accessibles visuellement lorsque le tissu est un peu plus lâche, phénomène qui s'accroît proportionnellement à la distance avec le coeur de ville.

Mais il y a tout de même peu d'accès au coeur de l'îlot qui reste enclavé par le bâti ou séparation vis à vis de l'espace public. A l'exception de celui qui accueille d'autres habitations.

Les espaces non bâtis correspondent donc à des cours intérieures, à des accès au bâti en coeur d'îlot ou en grande majorité aux jardins privés.



GRAND ENSEMBLE



Il y a eu deux opérations de grands ensembles à Vannes. Ils se situent à Kercado et Ménimur, ce dernier ayant fait l'objet récemment d'une OPAH RU.

Analyse du rapport public/privé



Espace d'usage public

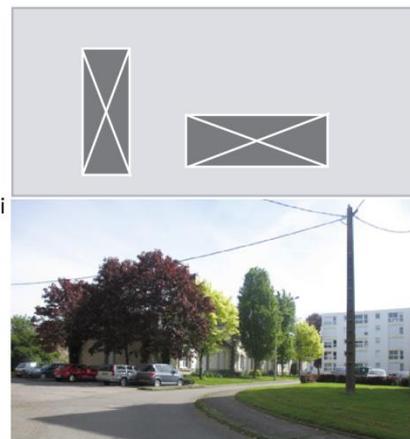
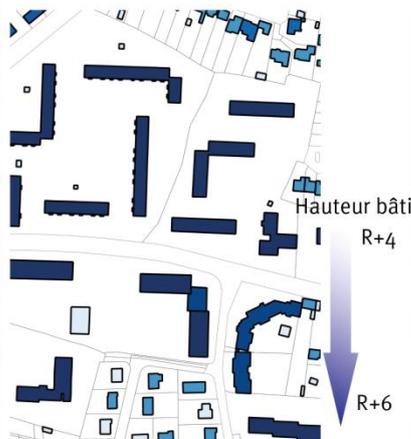
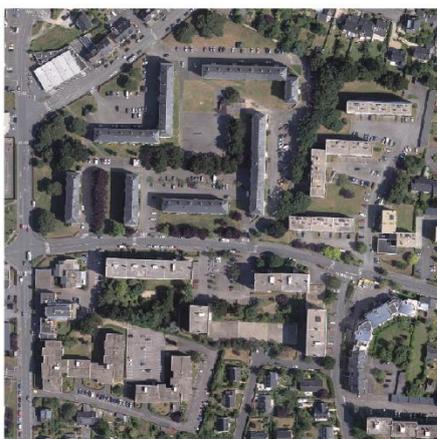
L'espace public est réduit à la voirie principale qui encadre l'îlot ouvert des grands ensembles où les bâtiments sont rassemblés sur une seule et même parcelle. L'espace au pied des bâtiments reste ouvert sur tout l'îlot.

ANALYSE DE L'USAGE DE L'ESPACE PUBLIC

L'usage principal est réservé au trafic routier sur des axes structurants de la ville. Ces voies très larges marquent une séparation nette des usages entre les différents grands îlots du secteur.



GRAND ENSEMBLE



DECOUPAGE PARCELLAIRE

TAILLE MOYENNE DE LA PARCELLE : 2.15ha

Ce sont des parcelles de grandes tailles sans beaucoup de découpage interne au sein d'un îlot caractéristique de la période des grands ensembles.

La parcelle est ouverte sur l'ensemble de la surface et offre plusieurs accès à la voirie qui l'entoure.

Les dessertes sont organisées en interne sur la parcelle ou l'îlot pour permettre l'accès.

IMPLANTATION DU BATI

EMPRISE AU SOL : de 20 à 40%

HAUTEUR MOYENNE : R+5
DESCRIPTION DU BÂTI

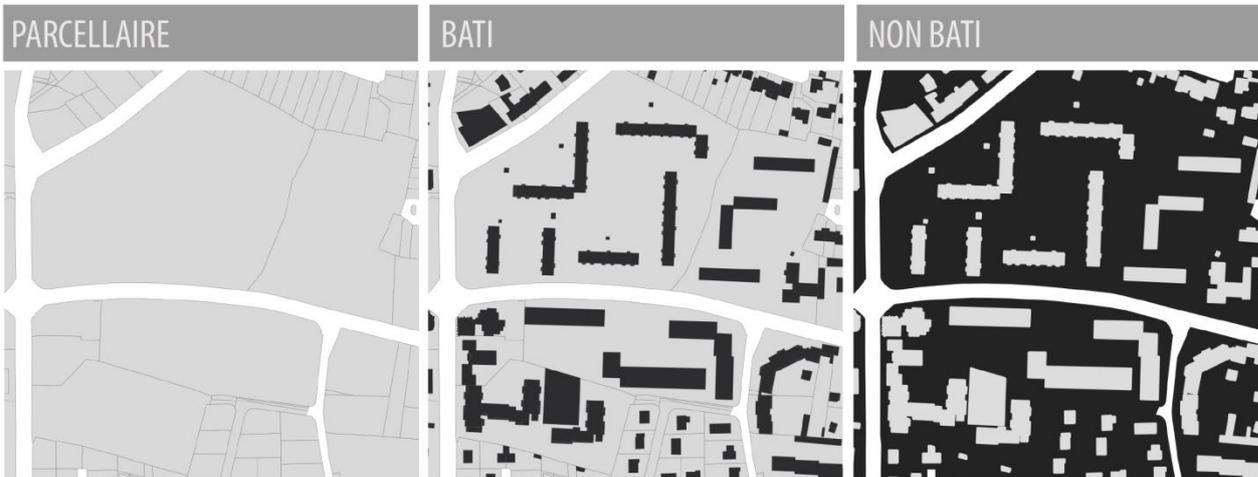
Les immeubles et collectifs sont placés sur la parcelle de manière à ce qu'il y ait un espace central entre eux et que les bâtiments aient un espace minimum disponible et nu de toute construction autour de lui.

Le bâti est imposant et se voit depuis la route quant-il n'y a pas d'alignement ou de jardin aménagé. Sur une même parcelle le bâti n'a pas la même orientation mais peut conserver la même forme urbaine, chose qui change avec les collectifs récents, plus petits et moins «isolés».

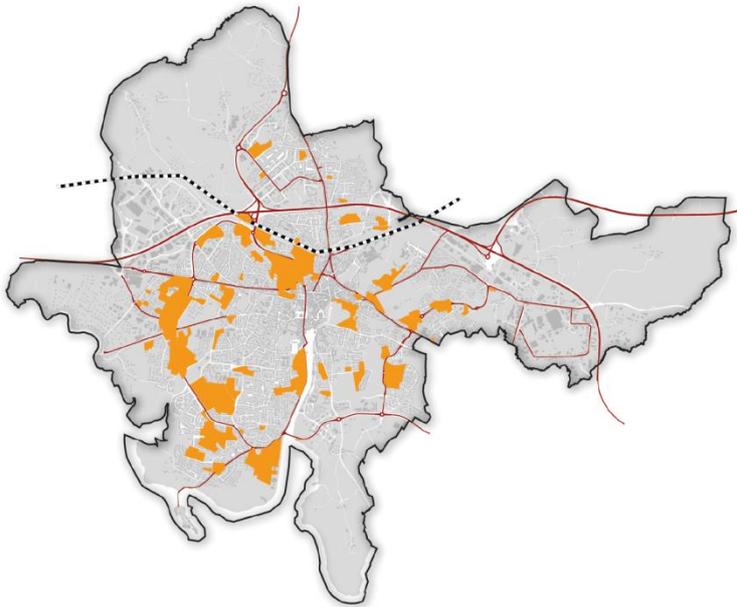
CARACTERISATION DU NON BATI

L'îlot est accessible par les piétons et voitures avec souvent des voies réservés aux cheminements doux.

Les espaces non bâtis sont prégnants et cassent avec la grandeur du bâti. L'ensemble de ses espaces en dehors des voies d'accès et parkings est végétalisé et aménagé de façon succincte.

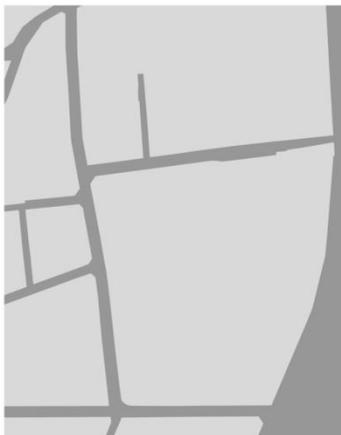


TISSU MIXTE A DOMINANTE DE COLLECTIF



Les ensembles de collectifs sont distribués sur l'ensemble du territoire. Cette typologie est plus présente depuis 15 ans dans la construction de Vannes mais ces formes urbaines évoluent et s'adaptent avec le temps. Ils intègrent d'autre part plus facilement un tissu mixte au travers notamment des opérations d'habitat mixte.

Analyse du rapport public/privé



■ Espace d'usage public

L'espace public est réduit à la voirie principale qui encercle l'îlot et chaque parcelle à un accès unique à celle-ci. Les collectifs insérés dans le tissu urbain sur une parcelle unique sont le plus souvent des opérations de «comblement» ou de renouvellement urbain.

ANALYSE DE L'USAGE DE L'ESPACE PUBLIC

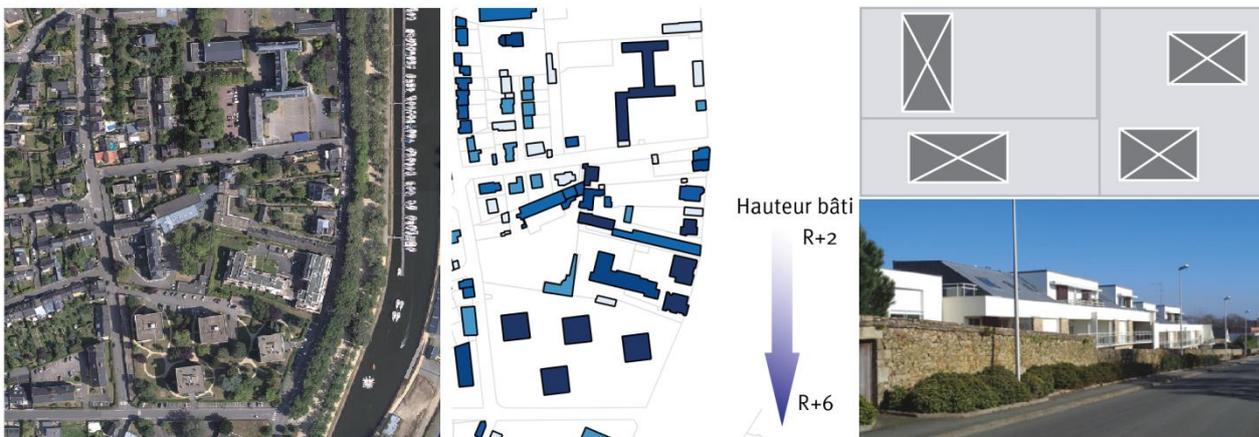
L'usage principal est réservé au trafic routier mais les largeurs de voies varient selon le tissu dans lequel s'intègre le collectif.

Les espaces séparatifs entre public et privé sont alors bien marqués, élément qui se différencie avec les grands ensembles (cours intérieure, muret, opération d'ensemble sur dalle..).

Les opérations plus récentes de collectifs mixent les différents tissus et formes urbaines pour qu'ils soient moins «isolés» et pour créer de vraies coutures urbaines.



TISSU MIXTE A DOMINANTE DE COLLECTIF



DECOUPAGE PARCELLAIRE

TAILLE MOYENNE DE LA PARCELLE : 0.35ha

Des parcelles de grandes tailles sont conservées pour une opérations rassemblant plusieurs collectifs tandisque d'autres sont directement intégrés dans le tissu individuel et ont une parcelle qui leur est réservée.

La parcelle est accessible sur au moins un côté .

Les dessertes sont organisées en interne sur la parcelle ou l'îlot pour permettre l'accès.

IMPLANTATION DU BATI

EMPRISE AU SOL : de 20 à 50%

HAUTEUR MOYENNE : R+3

DESCRIPTION DU BÂTI

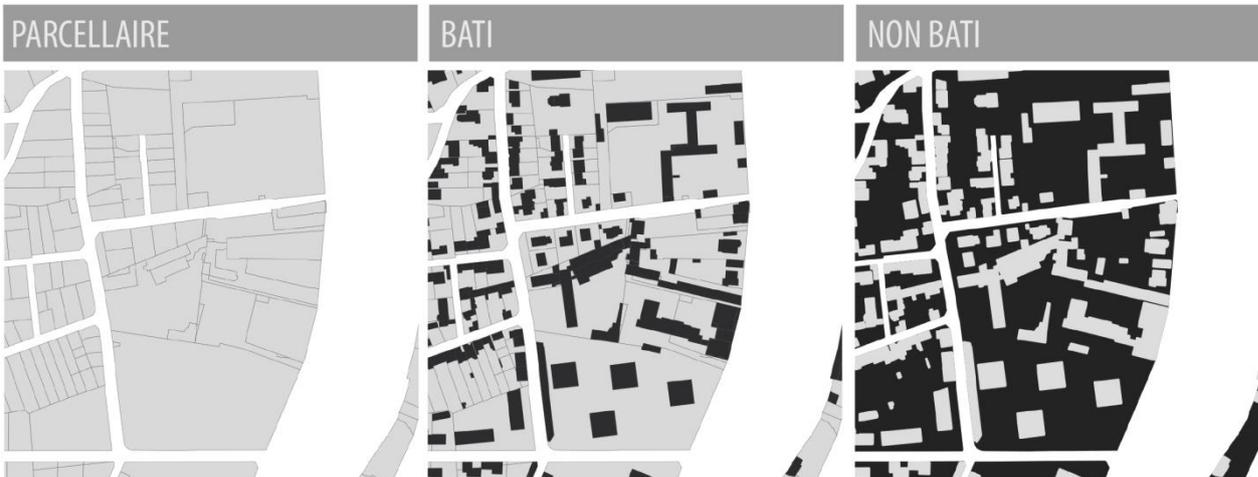
Les collectifs sur Vannes ont une typologie bâti diversifiée. Il peut suivre une implantation de son bâti tel que les grands ensembles avec plusieurs immeubles sur une parcelle unique ouverte ou à une parcelle correspond un immeuble unique.

Notamment pour les plus récents, les formes urbaines évoluent, les collectifs sont plus petits et moins «isolés».

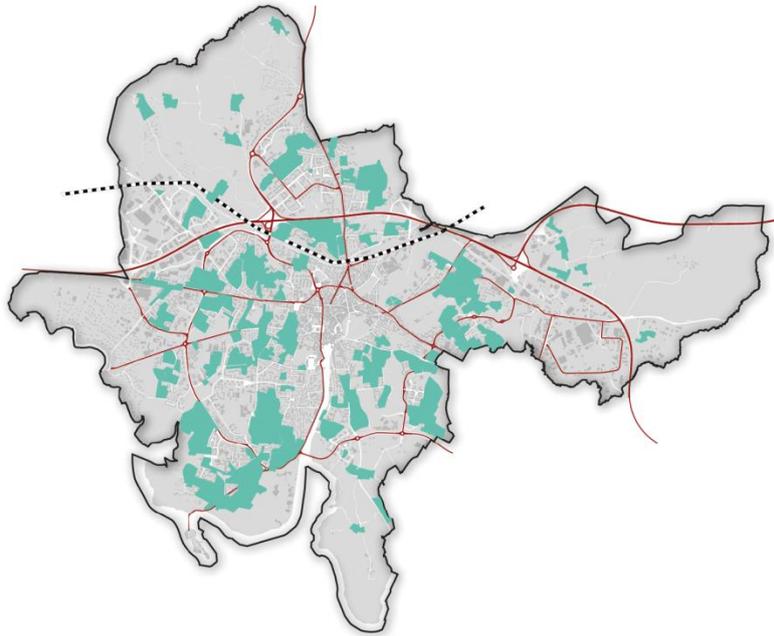
CARACTERISATION DU NON BATI

L'îlot n'est pas traversant mais les parcelles sont accessibles par les piétons et voitures par des voies privées . Et le stationnement est géré à la parcelle où sur l'opération d'ensemble.

Les espaces non bâtis sont prégnants et tranchent avec la grandeur du bâti. L'ensemble de ses espaces en dehors des voies d'accès et parkings est végétalisé et aménagé de façon succincte.



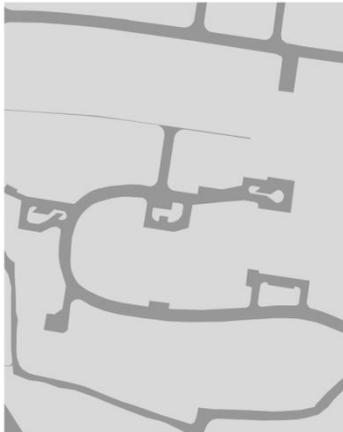
LOTISSEMENT



Les lotissements représentent une forte proportion dans le parc de logements actuel de Vannes. Cependant ces dernières années leur identification provient à la fois des lotissements issus du relevé patrimonial (tissu plus ancien) et ceux issus des dernières extensions sur les 30-40 dernières années.

Ils sont répartis sur le territoire de façon homogène avec des surfaces d'occupation du sol variables.

Analyse du rapport public/privé



■ Espace d'usage public

L'espace public est entièrement réservé à la desserte des lotissements avec beaucoup d'impasses et de boucles qui peuvent enclaver le lotissement et le limiter à sa fonction de «dortoir».

ANALYSE DE L'USAGE DE L'ESPACE PUBLIC

Un ensemble mixte avec une voirie pouvant être tantôt assez étroite, une voiture en sens unique, et tantôt très large, deux voitures avec un trottoir de chaque côté. Ce cas se retrouve plus souvent dans les lotissements récents sur Vannes.

La grande différence observée entre les anciens et les lotissements plus récents est le rapport entre public et privé qui est plus marqué dans les anciens avec des murs, portails, séparations..



LOTISSEMENT



DECOUPAGE PARCELLAIRE

TAILLE MOYENNE DE LA PARCELLE : 450 m²

Les parcelles suivent un découpage régulier avec des tailles variant peu suivant les différents ensembles. C'est un habitat très organisé sous forme d'une enveloppe urbaine indépendante qui se rajoute au tissu urbain existant.

Chaque parcelle a au moins un accès direct sur la voirie et certaines peuvent avoir un accès plus privé.

IMPLANTATION DU BATI

EMPRISE AU SOL : de 30 à 40%

HAUTEUR MOYENNE : R+C

DESCRIPTION DU BÂTI

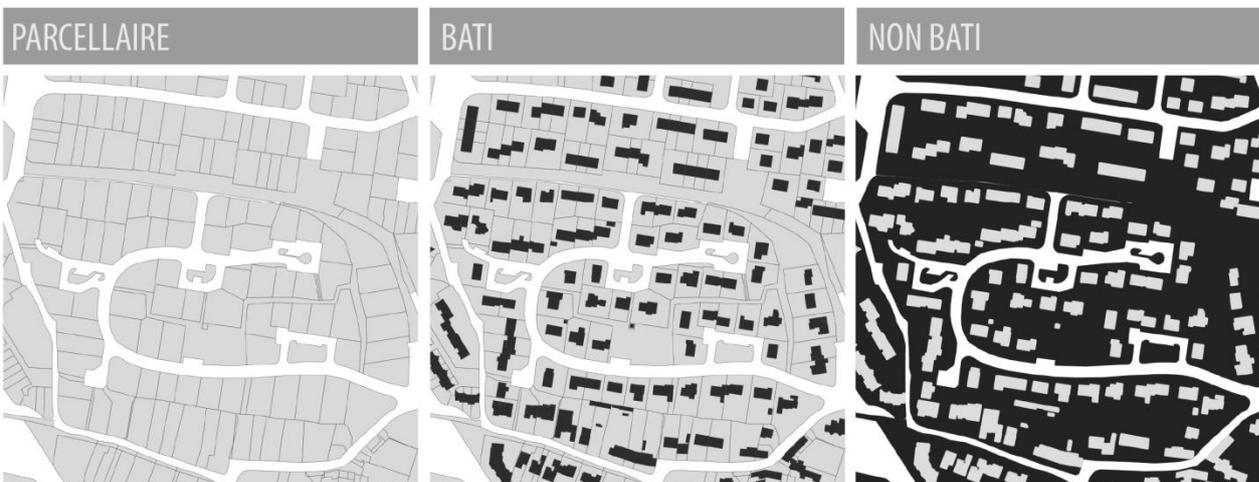
Le bâti se positionne en milieu de parcelle lorsque des maisons ne sont pas mitoyennes ce qui concerne environ la moitié de l'habitat.

La taille du bâti est peu variable dans un même ensemble à l'exception des lotissements moins normés ou les formes urbaines varient. Les lotissements très récents sur Vannes ont un bâti plus important et offrent une variété de bâti plus riche généralement.

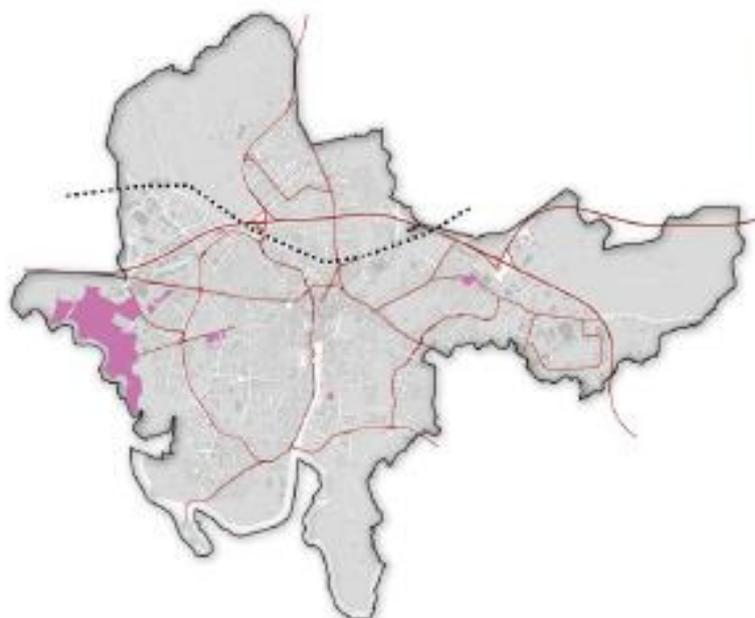
CARACTERISATION DU NON BATI

Les coeurs d'îlots sont formés avec les jardins individuels en fond de parcelle mais il y a peu d'accès à celui-ci sauf quand un chemin piéton le traverse.

Les espaces non bâtis correspondent à des espaces verts ou d'accompagnement réservés aux lotissements et réglementés mais la majorité sont associés aux jardins privés accessibles visuellement.



HABITAT INDIVIDUEL



Cette typologie se retrouve presque essentiellement sur le quartier du Vincin. Sa particularité est qu'il est situé sur une pinède, enclavé entre deux vallées et en impasse.

Analyse du rapport public/privé

L'espace public correspond à la voirie principale rectiligne, étroite et en impasse qui peut accueillir un double sens de circulation. L'ensemble des logements sont en retrait par rapport à la voie et ont leur accès privé. La limite entre public privé est d'ailleurs clairement établie avec des haies, barrières, portails...

ANALYSE DE L'USAGE DE L'ESPACE PUBLIC

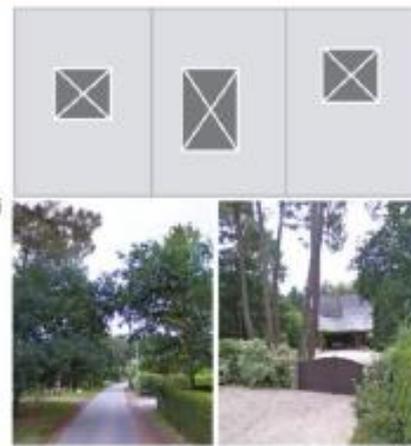
C'est une voie mixte mais qui est un lieu de passage avant que chaque habitant se gare sur sa parcelle privée.

■ Espace d'usage public



 CITADIA

HABITAT INDIVIDUEL



DECOUPAGE PARCELLAIRE

TAILLE MOYENNE DE LA PARCELLE : 3300m²

Les parcelles suivent le tracé rectiligne de la voirie sont comprises entre 0,1ha à 1,2ha.

Plusieurs divisions parcellaires ont été réalisées en fond de parcelle avec des accès privés se rattachant à la voirie.

IMPLANTATION DU BATI

EMPRISE AU SOL : de 10 à 25%

HAUTEUR MOYENNE : R+C

DESCRIPTION DU BÂTI

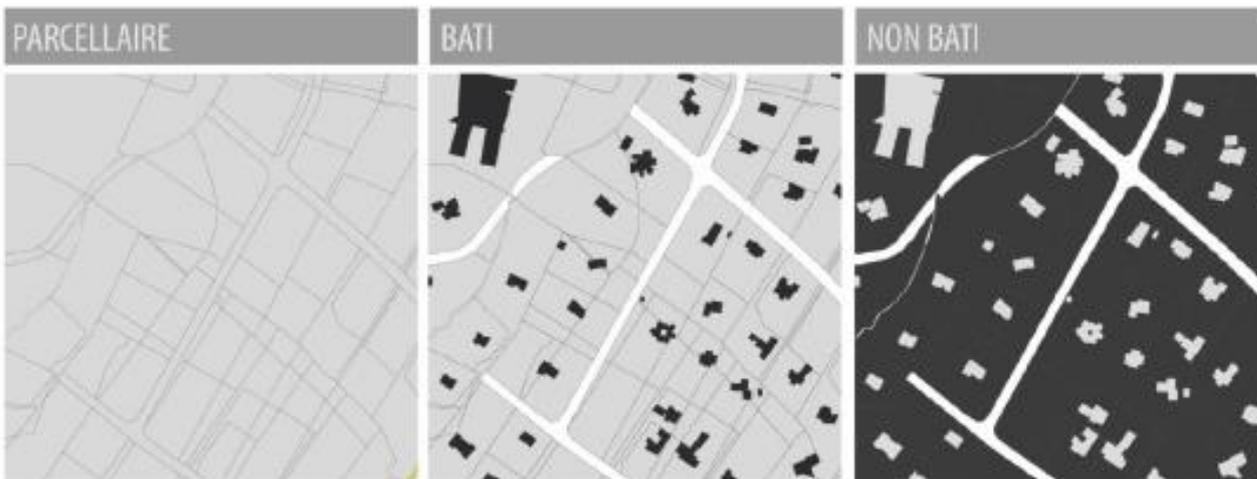
Le bâti se positionne uniquement en milieu de parcelle à l'exception de celle qui ont fait l'objet d'une division parcellaire.

Ce sont uniquement des bâtis individuels avec une grande variété architecturale qui se côtoie.

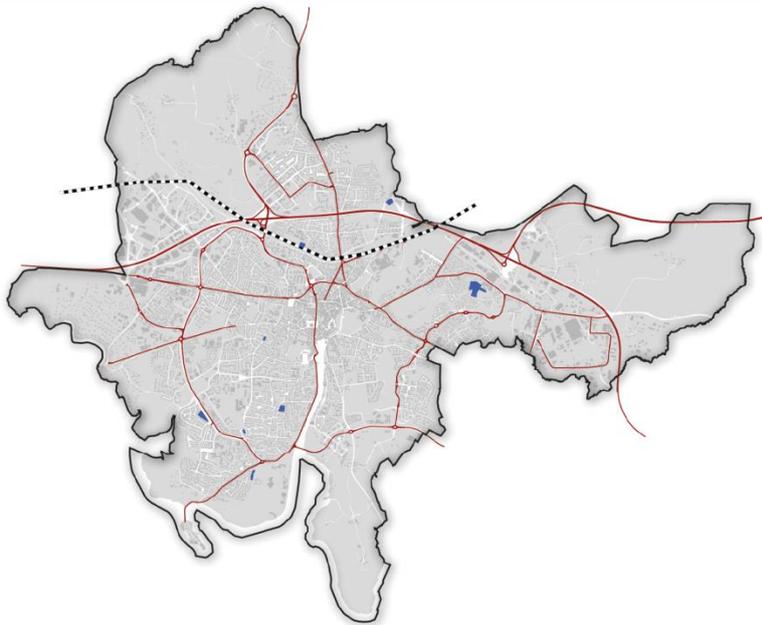
CARACTERISATION DU NON BATI

Le quartier du Vincin, qui représente la poche de logement individuel lâche la plus importante, est situé sur une Pinède. Ce qui lui accorde un cadre paysager de qualité dans du tissu urbain.

La grandeur des parcelles et la position du bâti par rapport à celles-ci permet de bénéficier d'une vue très «naturelle et végétale» à partir de la voirie. L'arrière des parcelles au Sud-Ouest du quartier donne directement sur la vallée du Vincin.



HABITAT INTERMEDIAIRE



Les logements intermédiaires sont peu représentés en opération unique dans le tissu urbain de Vannes. Ils sont plutôt récents et se trouvent de ce fait plus dans les extensions urbaines ou dans des opérations mixtes qui rassemblent différentes typologies de logement.

Analyse du rapport public/privé



Espace d'usage public

Les logements intermédiaires sont desservis par un axe principal où se branchent ensuite les accès aux différents groupes de logements. L'espace public correspond donc à la voirie qui leur est réservée. Celle-ci est de petite taille et correspond généralement à une voie partagée.

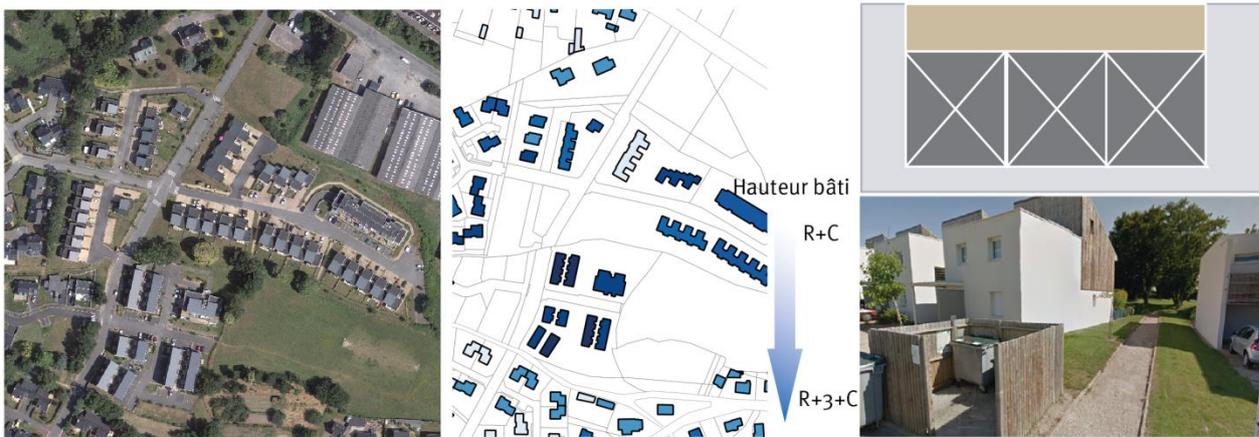
ANALYSE DE L'USAGE DE L'ESPACE PUBLIC

L'espace public est principalement une voie d'accès aux habitations accompagnée d'un passage piétonnier. Du fait de sa zone résidentielle, ce n'est pas un espace de passage pour des non-résidents.

Les logements intermédiaires ont également encore un espace privatif de stationnement en retrait de voirie.



HABITAT INTERMEDIAIRE



DECOUPAGE PARCELLAIRE

TAILLE MOYENNE DE LA PARCELLE : 3ha

Les parcelles sont découpées et organisées de façon à englober une série de logements faisant partie de la même opération.

Les bâtiments sont connectés à une voie centrale commune pour rejoindre la voirie accompagnée d'un chemin piéton. Cela permet de minimiser les déplacements. Et chaque poche de logement a des stationnements.

IMPLANTATION DU BATI

EMPRISE AU SOL : de 50 à 70%

HAUTEUR MOYENNE : Commerce+2+C

DESCRIPTION DU BÂTI

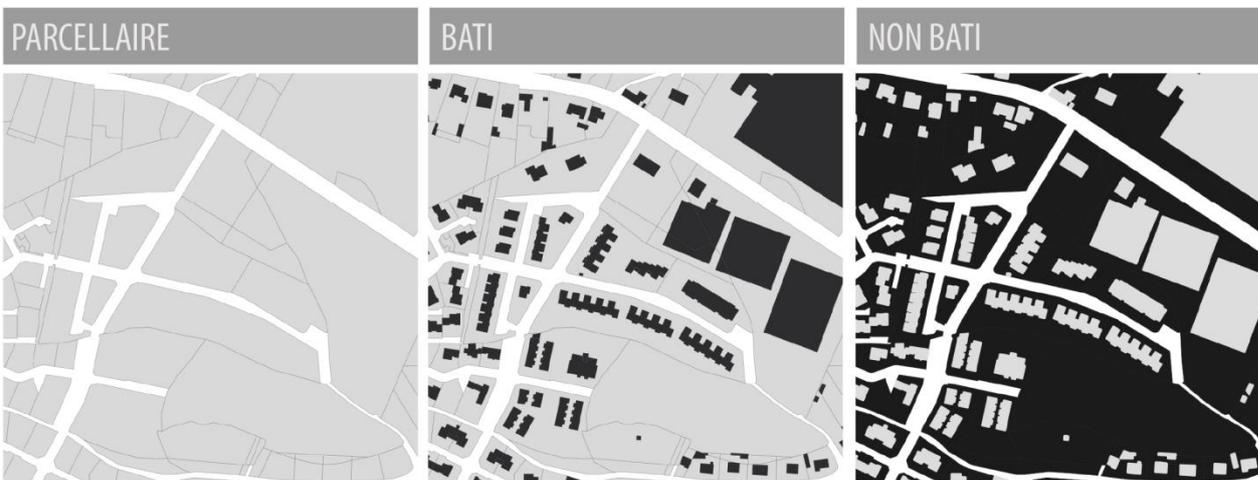
Le bâti se trouve en milieu de parcelle avec un espace minéral devant pour le stationnement qui donne directement sur la voie principale puis pour certains un espace vert ou jardin privatif à l'arrière.

Les logements intermédiaires sont pour la plupart issus d'opérations récentes qui offre une variation dans les formes urbaines et les tailles proposées sur Vannes.

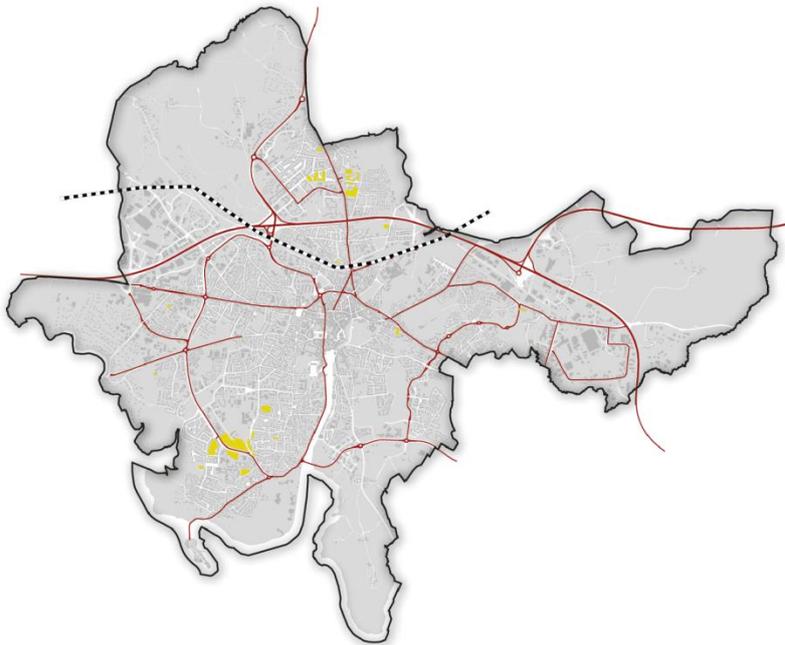
CARACTERISATION DU NON BATI

Le plus souvent il n'y a pas de cœur d'îlot. Plus on s'éloigne de la voirie plus on rentre dans l'intimité et le privatif.

Les espaces non bâtis sont restreint et végétalisés. Mais des accès à des espaces verts publics accompagnés de cheminements doux sont rendus possibles dans les opérations plus récentes.



HABITAT GROUPE



Les opérations d'habitats groupés sont difficilement identifiables dans le tissu urbain et cela pour deux raisons principales. A savoir, sur une opération d'ensemble l'architecture globale du bâti reste identique mais certains détails peuvent variés (encadrement de fenêtre ou portes, auvent, forme des chiens assis..) et avec le temps des opérations de réfection, de réhabilitation, d'extension peuvent changer l'identité du bâti. C'est un tissu qui n'est pas trop développé sur Vannes et plutôt localisé entre Kercado - Cliscouët et Ménimur.

Analyse du rapport public/privé



L'espace public est défini par la voirie qui peut être réservée uniquement pour la desserte de l'opération d'ensemble ou traversante . La taille de la voirie permet une circulation piétonne et motorisée en double sens.

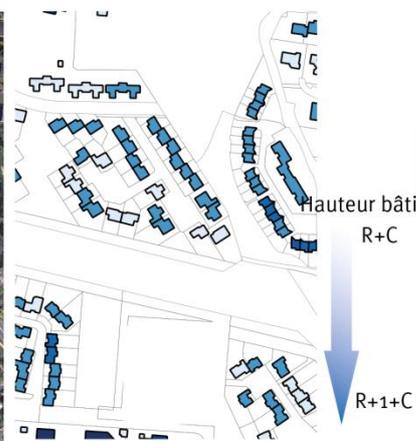
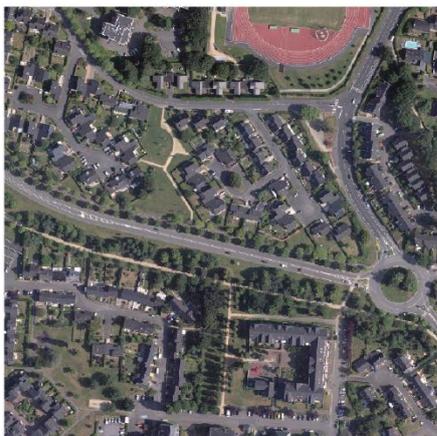
ANALYSE DE L'USAGE DE L'ESPACE PUBLIC

Le rapport à l'espace public est géré de différentes façon suivant les opérations d'ensemble (recul par rapport à la voirie, muret, portail, bâti en limite de parcelle...) et par rapport à sa desserte (privée, en boucle, en espace ouvert ou dans une rue passante..).

■ Espace d'usage public



HABITAT GROUPE



DECOUPAGE PARCELLAIRE

TAILLE MOYENNE DE LA PARCELLE : 230m²

Les parcelles sont très régulières et organisées. Elles sont rectangulaires mais peu profondes et vont dans les exemples retenus sur Vannes de 110m² à 490m².

Les parcelles sont découpées de manière à perdre le moins d'espace possible tout en laissant un accès direct à la parcelle.

IMPLANTATION DU BATI

EMPRISE AU SOL : de 40 à 95%

HAUTEUR MOYENNE : Commerce+2+C

DESCRIPTION DU BÂTI

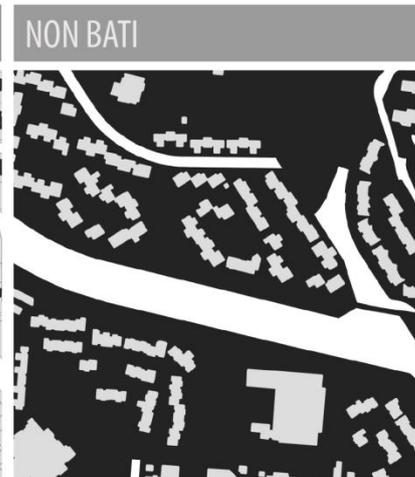
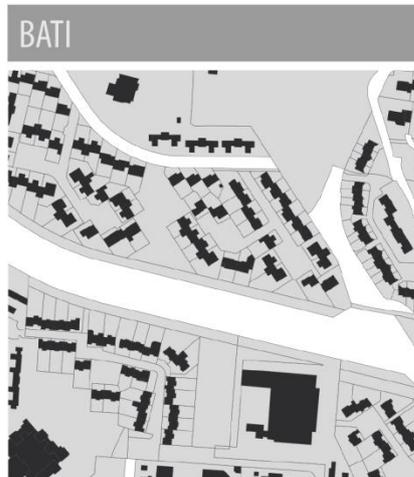
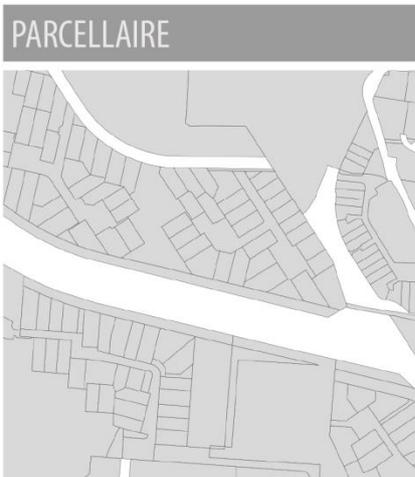
Le bâti est toujours en connexion avec au moins de bord de parcelle et toujours mitoyen avec un autre logement.

Ce sont de petites maisons issues de la même opération qui sont soit en limite de parcelle pour garder de l'espace pour un petit jardin soit très peu éloigné de l'espace public.

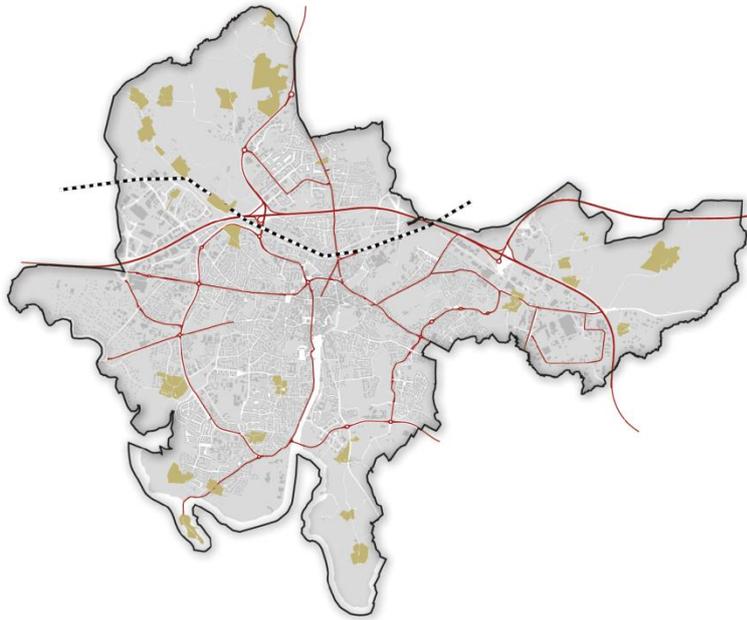
CARACTERISATION DU NON BATI

Les coeurs d'îlots, d'une taille minime, sont formés avec les petits jardins en arrière de parcelle. Mais ils ne sont pas accessibles même visuellement car le bâti très dense fait barrière.

Des espaces verts, pour les opérations plus récentes, sont présents dans l'ensemble de l'opération mais ce sont souvent des espaces résiduels qui ne sont pas réellement des espaces de respiration.



HAMEAU ET ECART HISTORIQUE



Ils sont répartis sur l'ensemble du territoire et plutôt à l'extérieur du tissu urbain. Ce recensement est issu en grande partie de l'inventaire patrimonial de la DRAC et de la ville. C'est pourquoi il englobe trois types d'écarts à prendre en compte :

- Ecarts historiques qui ont conservé leurs identités et leurs formes de «cœur de bourg» et qui sont aujourd'hui absorbés dans le tissu urbain
- Ecarts patrimoniaux qui n'ont pas conservé de trace de leurs urbanisations passées
- Ecarts liés à l'agriculture et qui sont constitués encore en partie de bâtiments agricoles

Analyse du rapport public/privé



Espace d'usage public

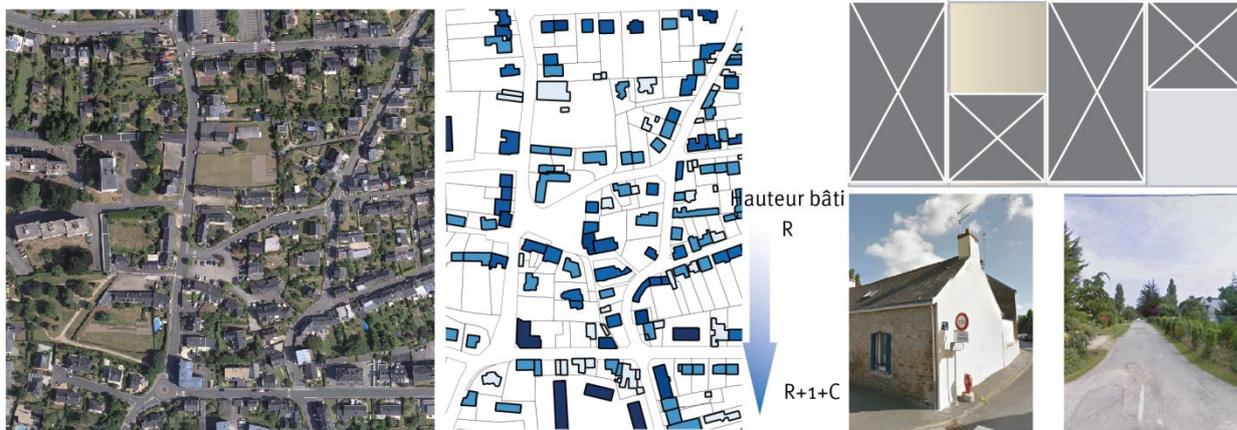
L'espace public est défini par le bâti qui arrive, dans les anciens cœur de bourg, en limite de parcelle et est aligné le long de la voie. Une place, formée par le bâti environnant est également le centre de cette écart.

ANALYSE DE L'USAGE DE L'ESPACE PUBLIC

La voirie principale de desserte des écarts est large contrairement aux dessertes plus transversales généralement en impasse. L'espace public reste un lieu de passage avec des marques de «bourg rue» ou encore d'écart agricole à l'exception des places de village. Ce Pour les écarts inclus dans le tissu urbain la réfection de la voirie a permis de définir un espace propre aux piétons.



HAMEAU ET ECART HISTORIQUE



DECOUPAGE PARCELLAIRE

TAILLE MOYENNE DE LA PARCELLE : 1200m²

Les parcelles sont très irrégulières autant en terme de taille qu'en terme de découpage et leurs organisations traduisent un habitat spontané.

Elles peuvent aller dans les exemples retenus de 60m² à 6000m² et cela dépend de sa situation. En «coeur de bourg» qui entoure la place centrale, les parcelles sont petites et le découpage complexe contrairement aux parcelles en arrière-plan ou les parcelles rattachées à une activité agricole passée ou présente.

IMPLANTATION DU BATI

HAUTEUR MOYENNE : R+C

DESCRIPTION DU BÂTI

Le bâti de «coeur de bourg» est très dense et se positionne en limite de voirie donnant directement sur l'espace public.

Pour les autres bâtiments, ils sont positionnés de manière désorganisée avec des tailles qui varient également beaucoup.

Il y a également des différences architecturales même si les batiments préexistants sont à dominante pierre.

CARACTERISATION DU NON BATI

Les espaces non bâtis correspondent au jardin ou terrain rattachés au bâti. Dans l'enveloppe urbaine, les murs et séparations se retrouvent plus facilement et les ouvertures sur jardins sont plus rares.

Et plus on s'en éloigne, plus les séparations sont naturelles avec des haies, talus...etc. Avec des accès visuels dans les jardins et terrains.



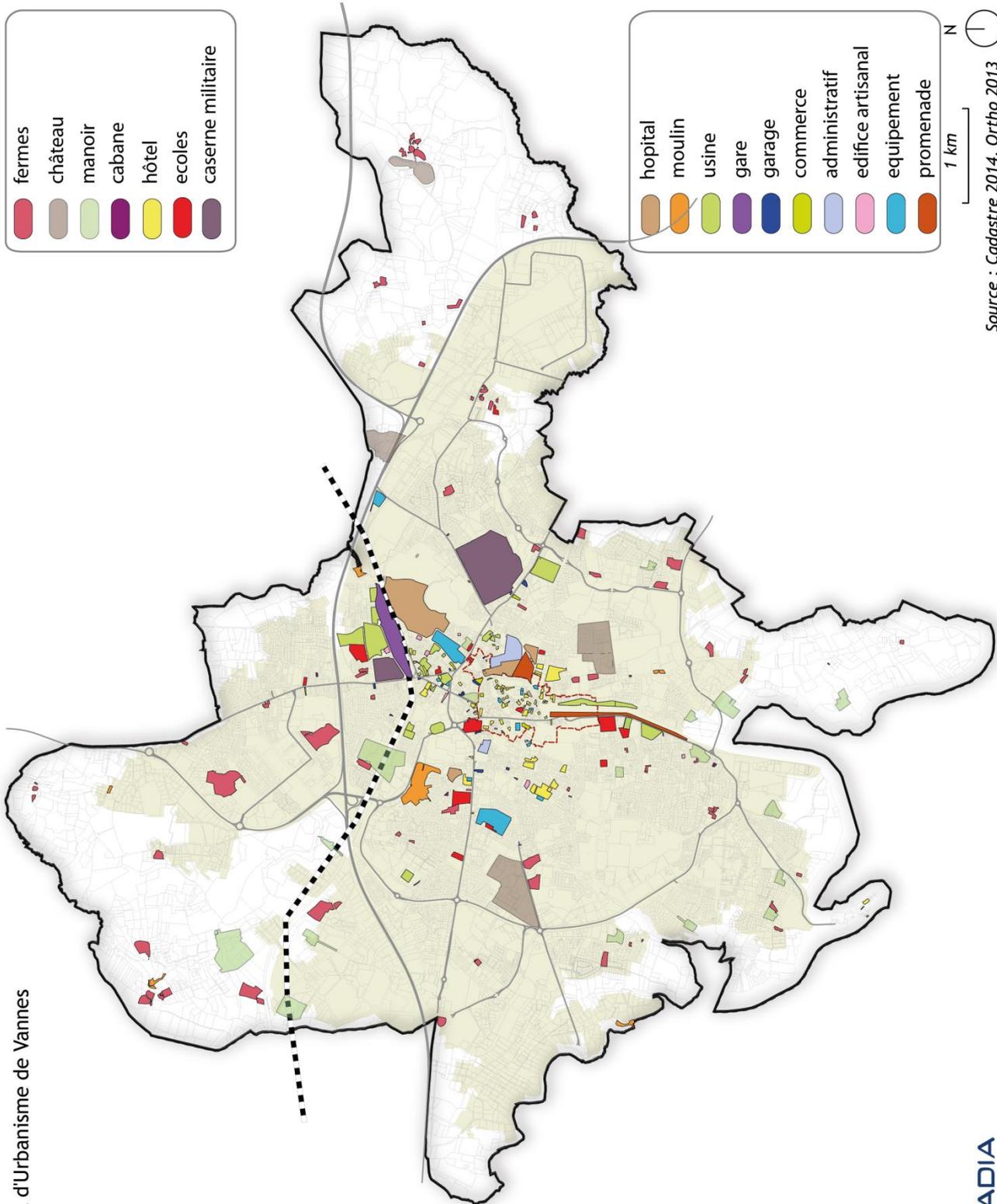
2. Intégration de la valeur patrimoniale du bâti

Le patrimoine recensé est issu principalement de l'inventaire mené par la DRAC et la ville de Vannes. Il concerne différentes typologies de bâti relevant d'usages variés (école, ferme, château, moulin, caserne, commerce, hôpital...etc.) qui sont concentrées logiquement vers le centre, exception faite des fermes, châteaux et manoirs. Les emprises patrimoniales les plus importantes correspondent à la gare, aux casernes militaires et à l'hôpital.

Le bâti d'habitation patrimonial se concentre également dans et autour du centre avec une majorité de maisons. Les immeubles tendent à rester concentrés entre le centre et le quartier de la gare principalement et sont sous représentés avant le 19^{ème} siècle contrairement à l'habitat individuel. Une forte propension des maisons avant le 19^{ème} siècle est rassemblée dans le Périmètre de Sauvegarde et de Mise en Valeur de Vannes. Celui-ci faisant déjà l'objet de protection, l'intérêt est porté plus spécifiquement sur le patrimoine qui ne lui est pas circonscrit.

Comment intégrer et protéger ces bâtis de qualité dans leur ensemble en conservant l'identité et le caractère d'un quartier, d'un îlot, d'un alignement bâti..etc ? Qu'est ce qui les définit et quels leviers actionner en faveur de la conservation de certaines caractéristiques préexistantes lors de l'intégration ou le renouvellement d'habitations nouvelles? Cela peut s'appuyer à la fois sur des éléments spécifiques de construction mais également sur l'organisation de l'ensemble bâti comme illustré dans les fiches suivantes.

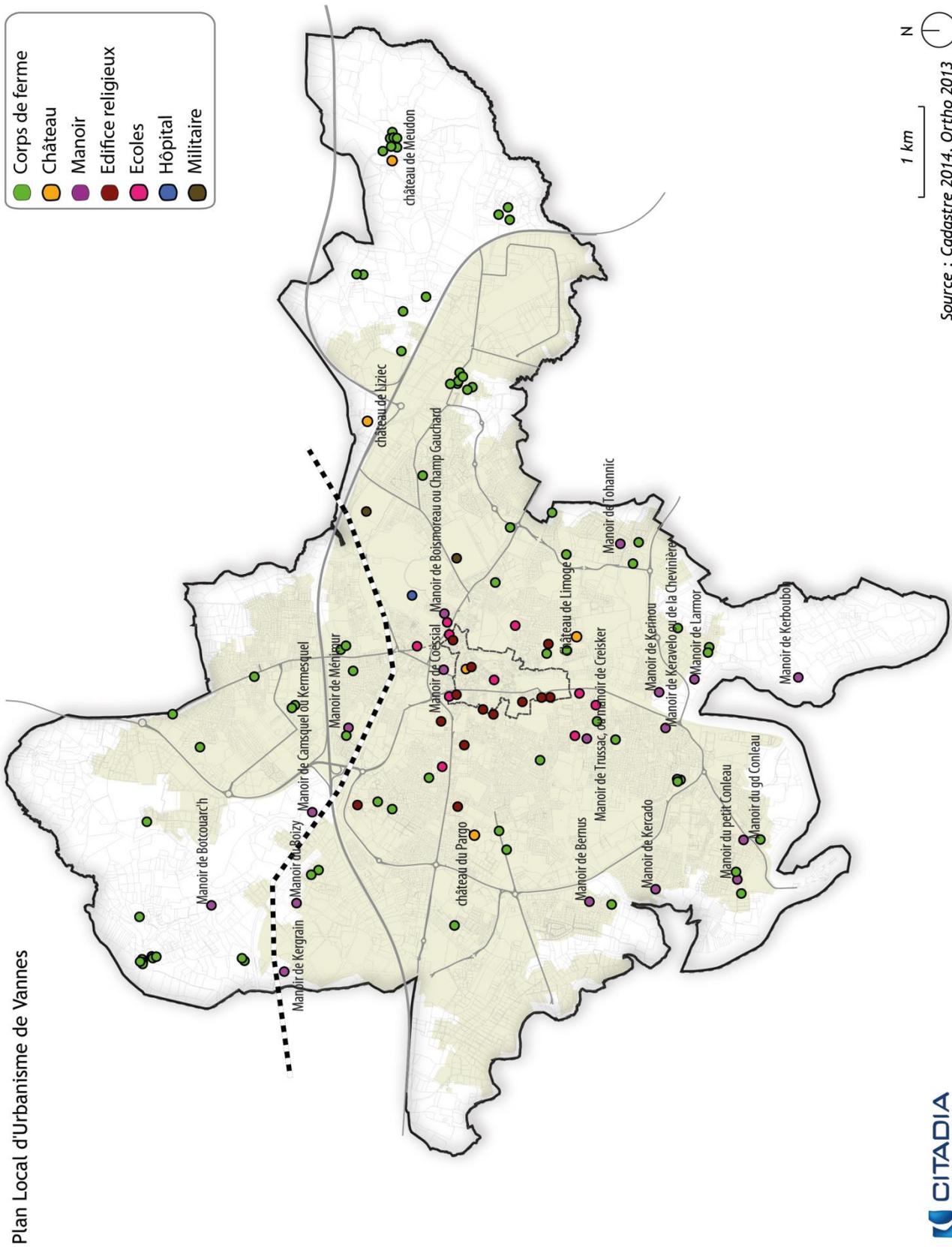
Typologie du patrimoine bâti vannetais



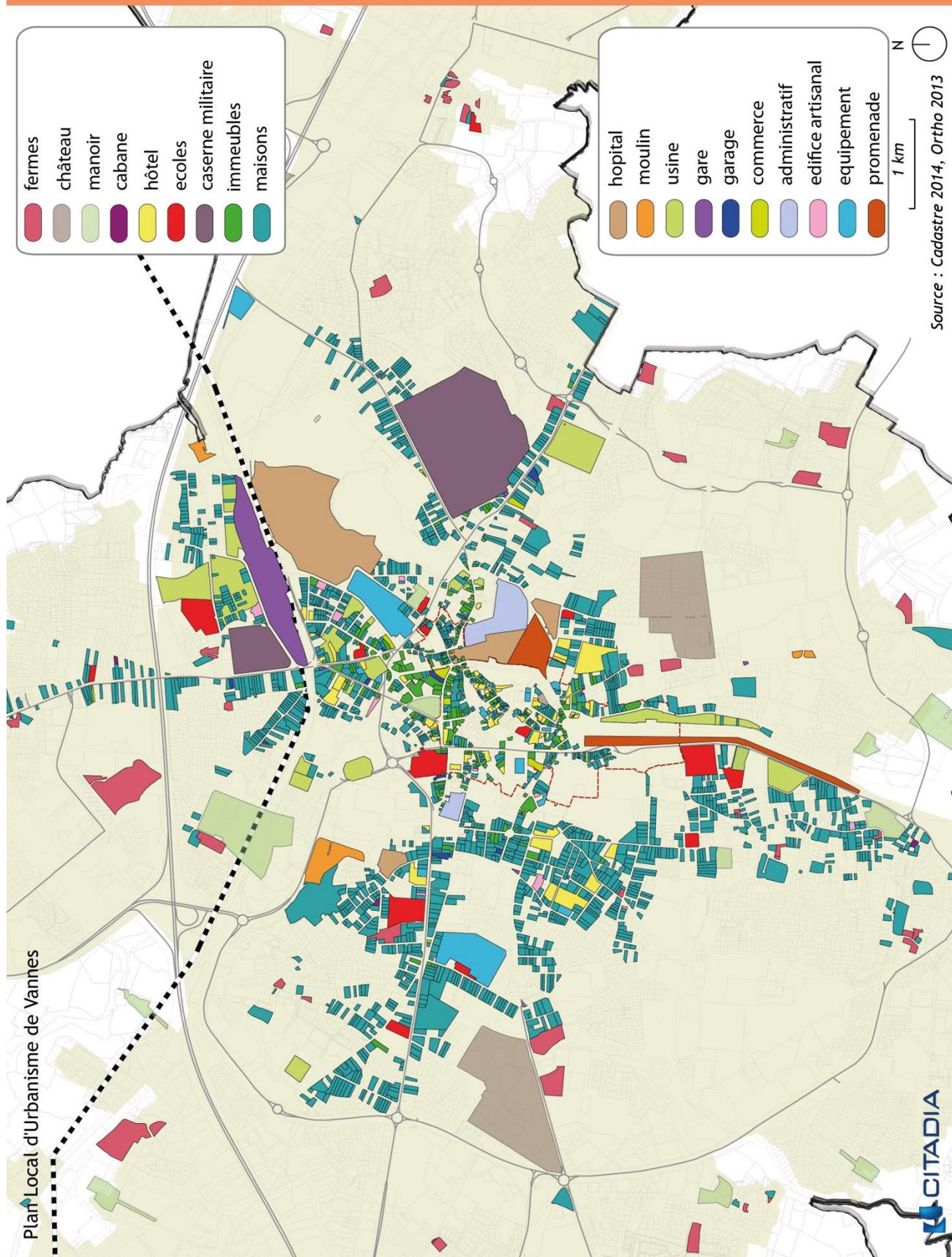
Plan Local d'Urbanisme de Vannes

Source : Cadastre 2014, Ortho 2013

Typologie du patrimoine bâti vannetais



Typologie du patrimoine bâti vannetais



Caractérisation de l'habitat patrimonial



CARACTERISTIQUES :

- 1- Maison avec toit à longs pans, noue, colombage, comble, deuxième étage carré, alignement de petites fenêtres carrées, présentes uniquement dans le secteur sauvegardé
- 2- Encadrement pierre fenêtre et porte, enduit, toit carré fortement pentu, combles aménagés



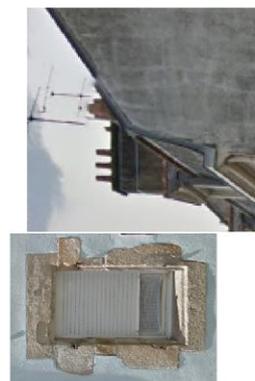
CARACTERISTIQUES :

- 1- Un bati à toit peu pentu, encadrement porte et fenêtre pierre, linteau bois, maison en R+1 sans comble, enduit,
- 2- Maison à colombage de plain-pied, toit fortement pentu et asymétrique, petites ouvertures de fenêtres, combles aménagés, pierre apparente



CARACTERISTIQUES :

- 1- Un bati à toit longs pans, R+1 avec comble aménagé, chien assis étroit en pointe, pas de volet apparent à l'étage, maison entièrement en pierre
- 2- Pas de volet apparent à l'étage, toi à long pans brisés, pignon couvert, combles aménagés avec large ouverture de fenêtres.



CARACTERISTIQUES :

- 1- Une maison à toit à longs pans pentu brisés et polygonal, un bâti carré avec combles aménagés, des ouvertures de fenêtre plus étroite au premier étage
- 2- Alignement de maisons en pierre apparente ou enduite, pas de volet, un unique chien assis, toit à longs pans en angle faible



2. Place Gambetta



2. Rue Madame Môle



2. Av. de Verdun



2. Rue de la Boucherie



1. Rue du Maréchal Leclerc



1. Rue de la Boucherie



1. Place de la libération



1. Rue Jean Goujau

AVANT 16^{EME} SIECLE

16^{EME} SIECLE

17^{EME} SIECLE

18^{ME} SIECLE



Caractérisation de l'habitat patrimonial



CARACTERISTIQUES :
 1- Maison avec élévations à travées, toit à deux pans et faible pente, chiens assis profonds et étroits, encadrement pierre
 2- Immeuble à toit à longs pans brisés, accès sur garage et cour privés depuis la voirie, élévation à travées avec combles aménagés, travail fin du linteau en pierre, couverture granit et enduit



CARACTERISTIQUES :
 1- Une maison au toit faible pente, fenêtres allongées avec balcon en fer forgé, accès au garage depuis la voirie
 2- Toit à longs pans brisés, croupe brisée, de nombreuses travées, étages carrés, larges ouvertures de fenêtres, étage en surcroît, recouvrement granit, enduit et pierre de taille



CARACTERISTIQUES :
 1- Un bati à toit longs pans et toits perpendiculaires, rez de chaussé sur élevé avec accès sur le côté, recouvrement granite ,moellon, enduit, balcon, travail sur la taille des fenêtre
 2- Immeuble à ossature béton, accès cour intérieure, R+4+combles aménagées



CARACTERISTIQUES :
 1- Un bati rectangulaire à toit en pavillon unilatéral, élévation du rez-de-chaussée, recouvrement crépis, granite et moellon,
 2- Immeuble R+6+atryque, osature béton armé et ciment, bâtiment traversant depuis l'extérieur avec accès aux garages et aux cours intérieurs.



2. Rue du Maréchal Leclerc



2. Av. Victor Hugo



2. Av. du Lt Colonel Maury



2. Rue Nicolazic



1. Place de la Madeleine



1. Rue de la Boucherie



1. Av. du 4 août 1944



1. Rue du Colonel Pobeguain

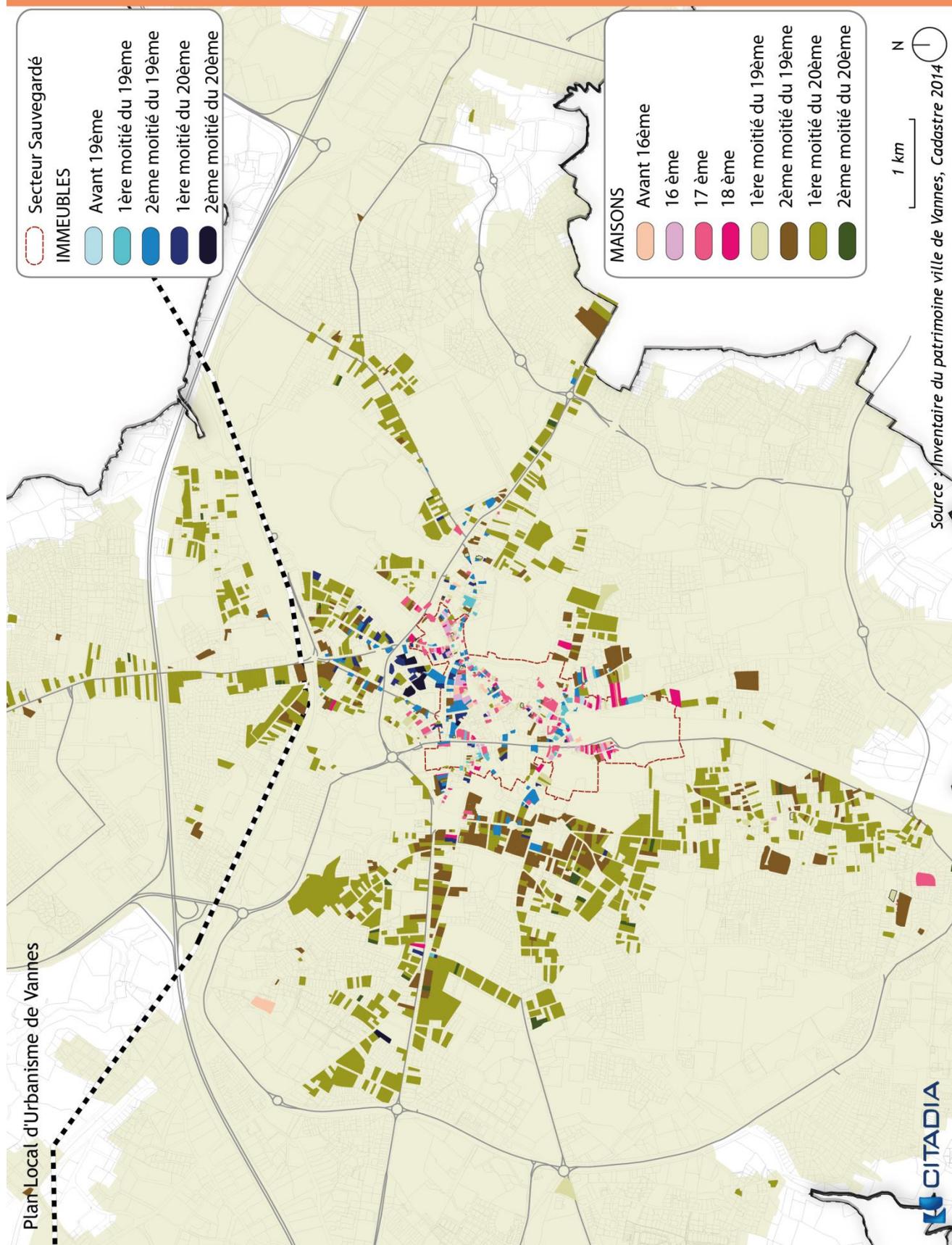
1ERE MOTTE 19EME

2EME MOTTE 19EME

1ERE MOTTE 20EME

2EME MOTTE 20EME

Evolution et structuration de l'habitat patrimonial



Elements de protection et d'intégration du bâti

COMMENT PROTÉGER L'IDENTITÉ D'UN ENSEMBLE BÂTI?

REGULARITE DU BÂTI



1. Rue Victor Masse

Le bâti qui a été intégré à cet ensemble se démarque tout d'abord par sa hauteur et par la différence des matériaux homogène par l'ensemble de l'axe. Mais la concordance de l'alignement du bâti sur la voie avec le reste de l'existant permet son adhésion.

HOMOGENEITE DES MATERIAUX



3. Rue Victor Masse

Ces deux maisons ont une architecture et des matériaux radicalement opposés entre traditionnel et contemporain. Le tout ardoise rectiligne tranche avec la finition de cette maison typique : rez de chaussé surélevé, travail de la pierre et de l'enduit, comble aménagé avec chien assis, un linteau travaillé en brique... La hauteur des bâtis mitoyens ne sont pas alignés et ne forme pas un ensemble harmonieux.

COMPATIBILITE DES FORMES URBAINES



2. Av. J-M Becel

L'ensemble de la rue offre un profil atypique qui mélange à la fois les formes urbaines (collectif et individuel), les hauteurs (R+C et R+3), les époques et les distinctions architecturales qui s'y rattachent. Le fait que l'ensemble alterne entre mitoyenneté et individuel « lâche » accentue cette impression de « désordre » urbain.

RESPECT DE L'ALIGNEMENT



5. Insertion d'un collectif Rue Richemont

Le collectif récent sur la gauche s'est parfaitement inscrit dans l'ensemble bâti de la rue malgré une grande différence architecturale. Cela grâce à la conservation : de l'alignement bâti, de la pierre apparente et de la hauteur du mur qui rejoint le bâti existant. Le retrait du bâti par rapport à la voie permet également de ne pas le mettre visuellement en avant.

HARMONIE DE L'ARCHITECTURE



6. Rue Olivier de Clisson

Différentes architectures et formes de bâti cohabitent dans cet ensemble. L'effet de cohérence se retrouve pourtant au travers notamment de l'alignement global par rapport à la voirie.

Le cumul du non respect de ces règles a de fortes chances d'engendrer une mauvaise intégration du nouveau bâti dans l'existant

Elements de protection et d'intégration du bâti

COMMENT PROTÉGER L'IDENTITÉ D'UN ENSEMBLE BÂTI? REGULARITE DU BÂTI



1. Rue Richemont

Le bâti qui a été intégré à cet ensemble se démarque tout d'abord par sa hauteur et par la différence des matériaux utilisés tandis qu'ils sont homogènes sur l'ensemble de l'axe. Mais la concordance de l'alignement du bâti sur la voie avec le reste de l'existant permet son adhésion.

HOMOGENEITE DES MATERIAUX



3. Rue Victor Masse

Ces deux maisons ont des matériaux et une architecture radicalement opposés entre traditionnel et contemporain. Le tout ardoise rectiligne tranche avec la finition de cette maison typique : rez de chaussé surélevé, travail de la pierre et de l'enduit, comble aménagé avec chien assis, un linteau travaillé en brique. La hauteur des bâtis mitoyens n'est pas alignée et ne forme pas un ensemble harmonieux.

COMPATIBILITE DES FORMES URBAINES



2. Av. J-M Bece

L'ensemble de la rue offre un profil atypique qui mélange à la fois les formes urbaines (collectif et individuel), les hauteurs (R+C et R+3), les époques et les distinctions architecturales qui s'y rattachent. Le fait que l'ensemble alterne entre mitoyenneté et individuel « lâche » accentue cette impression de « désordre » urbain.

TRAITEMENT DES HAUTEUR



4. Rue du Maréchal Foch

Cet ensemble reste harmonieux bien qu'il y ait des différences architecturales après une réhabilitation ou densification. Cela est dû en grande partie à la conservation des perspectives et hauteurs du bâti et des fenêtres.

RESPECT DE L'ALIGNEMENT



5. Insertion d'un collectif Rue Richemont

Le collectif récent sur la gauche s'est parfaitement inscrit dans l'ensemble bâti de la rue malgré une grande différence architecturale. Cela grâce à la conservation : de l'alignement bâti, de la pierre apparente et de la hauteur du mur qui rejoint le bâti existant. Le retrait du bâti par rapport à la voie permet également de ne pas le mettre visuellement en avant.

HARMONIE DE L'ARCHITECTURE



6. Rue Olivier de Clisson

Différentes architectures et formes de bâti cohabitent dans cet ensemble. L'effet de cohérence se retrouve pourtant au travers notamment de l'alignement global par rapport à la voirie.

Le cumul du non respect de ces règles a de fortes chances d'engendrer une mauvaise intégration du nouveau bâti dans l'existant

Nature en ville et espace public

Riche de nombreux espaces variés en rapport avec la nature, Vannes dispose actuellement de multiples parcs, espaces verts, jardins, squares, places et d'importants espaces naturels. Afin d'assurer la qualité de vie à l'échelle d'un quartier et de la ville, l'aménagement des espaces et leur accessibilité pour la population sont essentiels (continuités piétonnes et végétales, espaces publics, espaces verts). Ce qui est d'autant plus le cas dans la logique actuelle de densité et de renouvellement urbain dont les objectifs sont de plus en plus élevés.

1. Espaces publics aménagés et/ou naturels

Les espaces publics dans la ville peuvent être caractérisés à dominante minérale ou végétale. Concernant les espaces aménagés à dominante végétale, on retrouve actuellement 6 parcs, 3 jardins familiaux, 8 jardins, 7 espaces verts et 5 espaces naturels qui se trouvent pour ces derniers en limite de l'enveloppe urbaine. A cela s'ajoutent tous les espaces d'accompagnements, les alignements d'arbres plantés, les espaces résiduels, les jardins, les étendues d'eau, les petits squares et pieds d'immeubles.

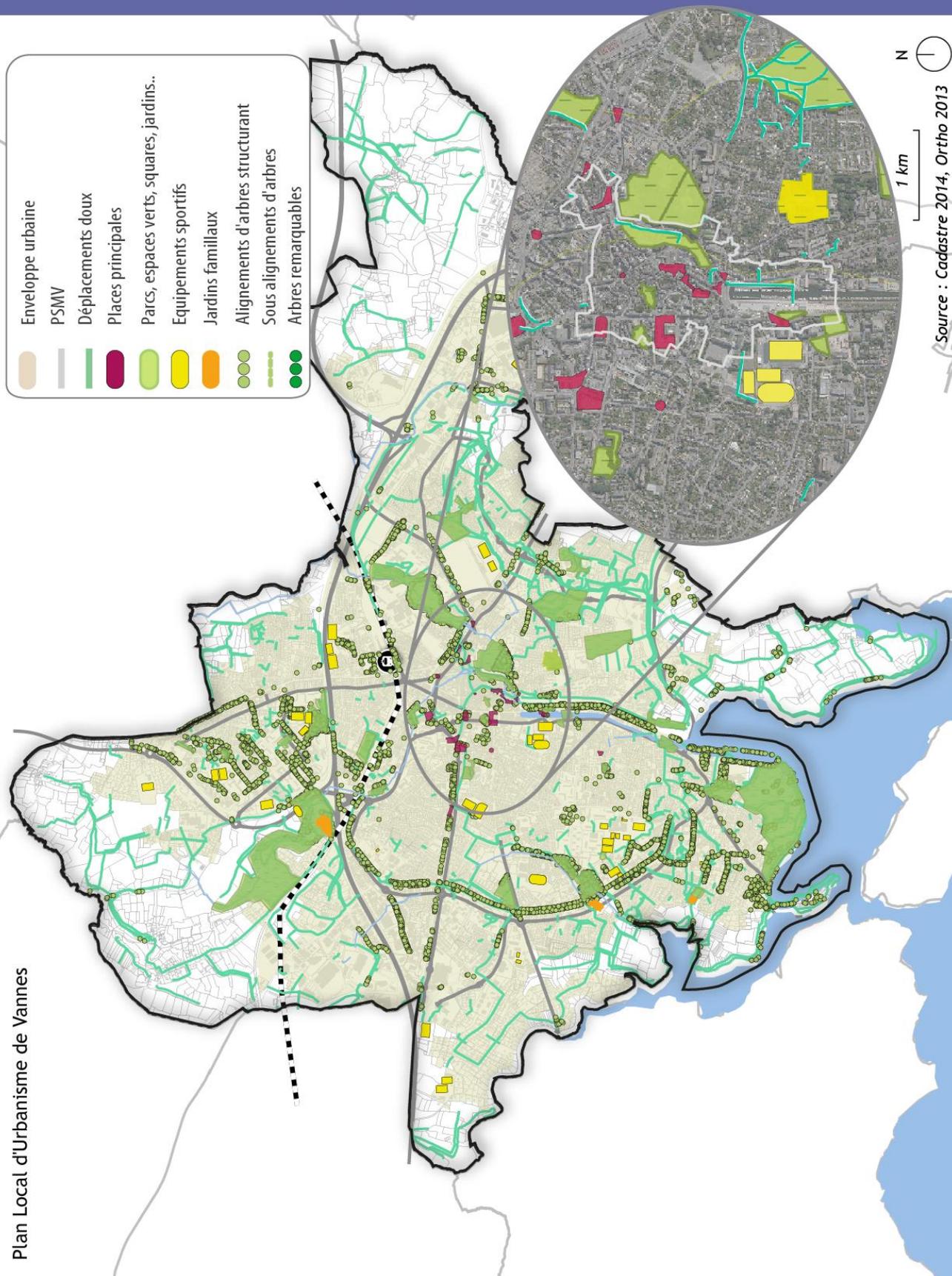
Les espaces publics qualifiés à dominante minérale correspondent principalement aux places, parkings, ports et promenades aménagées (ex : ports, remparts). Ils sont à mettre en parallèle avec les espaces de vie et le fonctionnement urbain c'est pourquoi il est important de catégoriser certains espaces de vie tels que : les espaces d'échanges multimodaux, les espaces de promenades, les espaces de rencontres, les espaces de stationnements, les espaces monumentaux (patrimonial, juridique, administratif...). La présence et le maintien de la nature en ville est plus difficile à assurer dans le centre urbain d'autant qu'elle concerne un grand nombre de terrains privés et que l'urbanisation est plus présente dans le cœur de ville.

Ces espaces publics aménagés et naturels sont également à mettre en corrélation avec les liaisons naturelles, les déplacements doux praticables sur Vannes et limite de la tache urbaine actuelle correspondant aux espaces urbanisés dans un même ensemble. Des ruptures dans les continuités entre les espaces publics aménagés sont observables notamment lorsque l'on se rapproche du centre-ville ou du passage de routes importantes (ex : haut du quartier de la gare). L'eau est également un élément de liaison important mais qui marque plusieurs ruptures plus spécialement au passage centre-ville où de nombreux cours d'eau sont canalisés et ne sont plus visibles en surface.



Les points de ruptures des continuités mis en évidence concernent en grande partie la périphérie du centre-ville, les entrées de ville et les ruptures déjà importantes créées par des axes routiers structurants. Les quartiers identifiés comme ayant des continuités sous représentées ou en ruptures sont ceux de Kercado, de la Madeleine, de la Gare et de Kerbiquette.

Nature en ville et espaces aménagés



Places centrales et espace public

-  Enveloppe urbaine
-  Déplacements doux
-  Place principale
-  Parc, espace vert, square, jardin...
-  Equipement sportif

ESPACES CENTRAUX PATRIMONIAUX



Place de l'hôtel de ville



Espaces publics autour des remparts

ESPACES DE STATIONNEMENTS



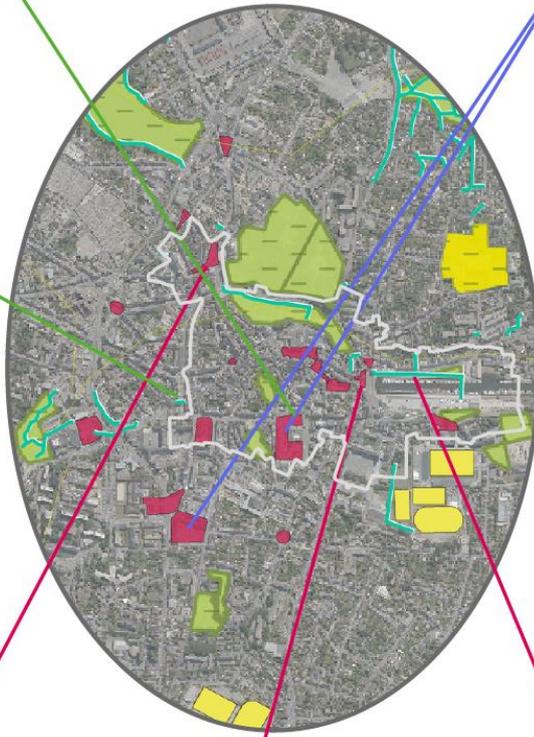
Place de la Libération et de la République

ESPACES D'ECHANGES MULTIMODALES



Place de la république (Rue Thiers)

Rue Joseph le Brie



ESPACES DE PROMENADES



Parc du Golf le long de l'embarcadere Continuite des rives du port

ESPACES DE RENCONTRES



Place de Général de Gaulle



Place Gambetta



Square et réaménagement de l'ensemble du port de Plaisance

Places centrales et espace public

- Déplacements doux
- Place principale
- Parc, espace vert, square, jardin...
- Equipement sportif

ESPACES CENTRAUX PATRIMONIAUX



Place de l'hôtel de ville



Espaces publics autour des remparts

ESPACES DE STATIONNEMENTS



Place de la Libération et de la République

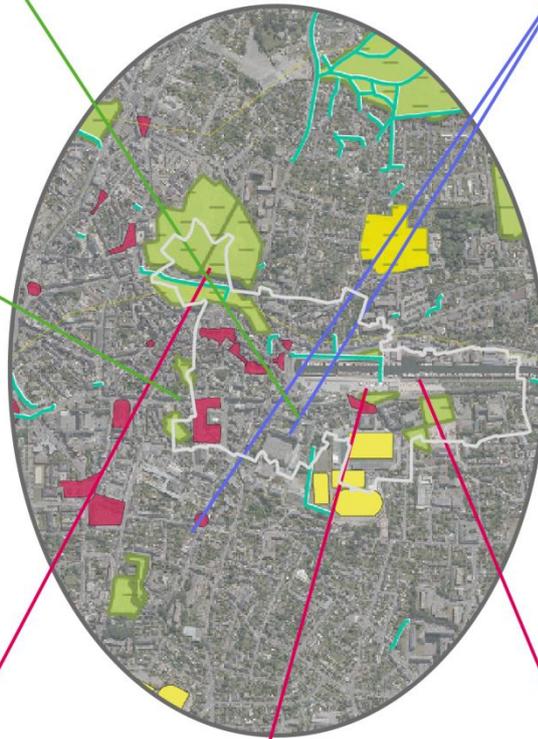
ESPACES D'ECHANGES MULTIMODALES



Place de la république (Rue Thiers)



Rue Joseph le Bri



ESPACES DE PROMENADES



Parc du Golf le long de l'embarcadere Continuite des rives du port

ESPACES DE RENCONTRES



Place de Général de Gaulle



Place Gambetta



Square et réaménagement de l'ensemble du port de Plaisance

Une diversité dans la nature en ville

ESPACES VERTS NATURELS



Terrain de foot naturel
(Allée de Limoges)



Côte littorale au passage de Conleau
(Promontoire Paul Chapel)



Entrée sur le parc du Golf
(rue des Salines)

ESPACES VERTS D'ACCOMPAGNEMENT



Espaces verts d'accompagnement ouverts
et accessibles aux piédestals immeubles
(Square de Bourdennaye)



Espaces vert d'accompagnement des
grands ensembles en lien avec le parc
de Kercado (Rue Guillaume Le Bartz)

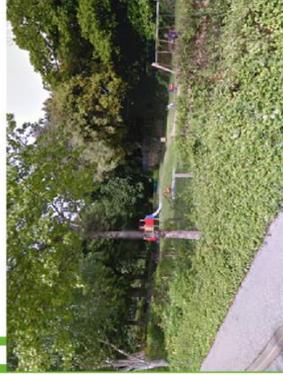


Quartier du Vincin : visibilité sur la
Pinède privée (Allée du Vincin)

PARCS ET JARDINS



Square traversant le Sud du quartier
de Ménimur (Av du 4 août 1944)



Jardins des remparts
(Rue St Tropez)

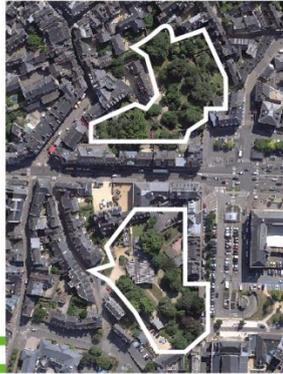


Square de la Gare
(Allée Favrel et Lincy)

LA NATURE EN HYPER-CENTRE



Jardin du Château de l'Hermine
(Rue Porte Poterne)



De grands jardins difficilement
accessibles visuellement
(ex : Jardin de l'Hôtel Limur)



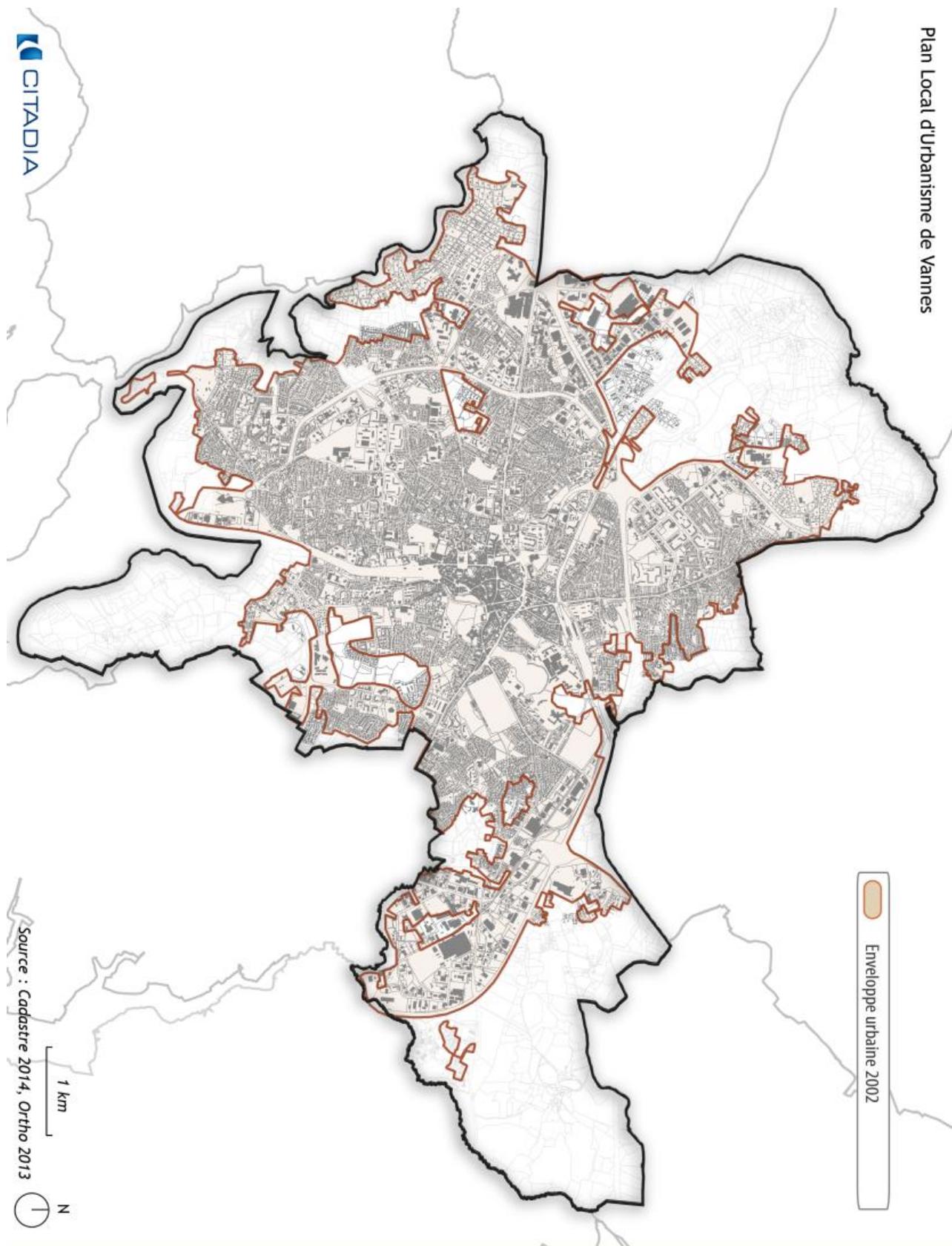
Parc du Palais des Arts et des Congrès
(Rue Nominoté)

Une consommation d'espace principalement à vocation de l'habitat et de l'activité économique

La loi du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement dite loi Grenelle II prescrit l'intégration, dans le rapport de présentation des Plans Locaux d'Urbanisme, d'une analyse de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du plan. Cette analyse est un outil de connaissance du territoire qui doit aboutir à la fixation d'objectifs de limitation ou de modération de la consommation de ces espaces.

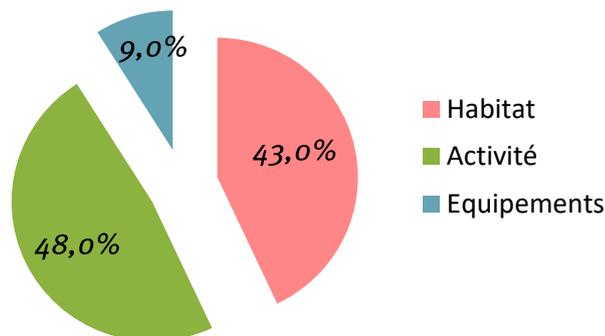
Dans le cas de la ville de Vannes, cette analyse est basée sur la superposition d'une photographie aérienne ancienne (2002) et d'une récente (2013) afin de localiser la consommation et de définir son usage (habitat, activités, équipements, etc.). L'enveloppe urbaine est une ligne virtuelle continue, qui contient une (ou plusieurs) ville(s) centre(s) et les espaces périurbains qui les environnent et avec lesquelles ils forment un ensemble morphologique cohérent⁵. Elle ne prend pas en compte les ruptures d'urbanisation de plus de 200m et peut être inférieure dans le cas par exemple de voiries qui formeraient une rupture dans l'urbanisation. Son contour permet d'identifier l'urbanisation faite en extension ou en densification lorsque celle-ci est contenue dans l'enveloppe.

⁵ Cécile Tannier – Théma Besançon – CNRS - 2006



Périmètre de l'enveloppe urbaine

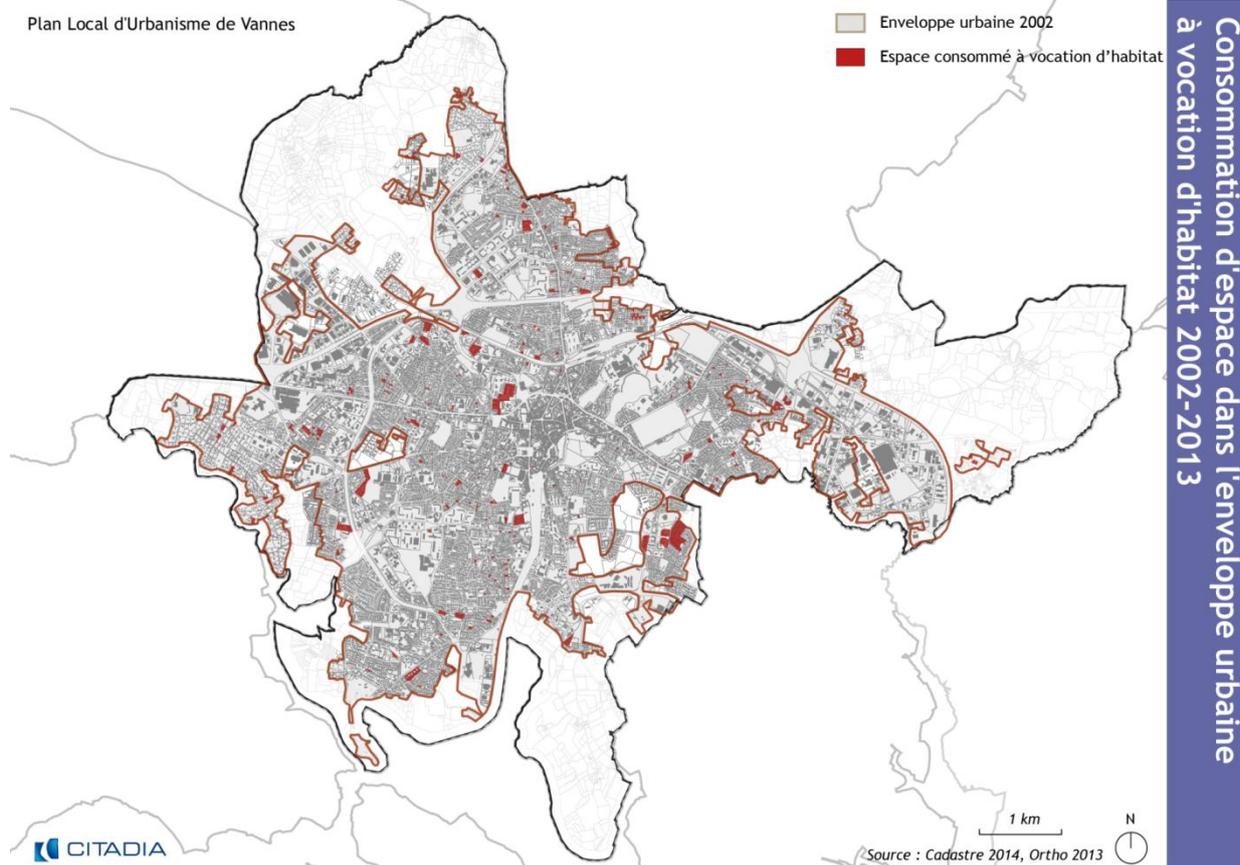
Structure de la consommation d'espace 2002 - 2013



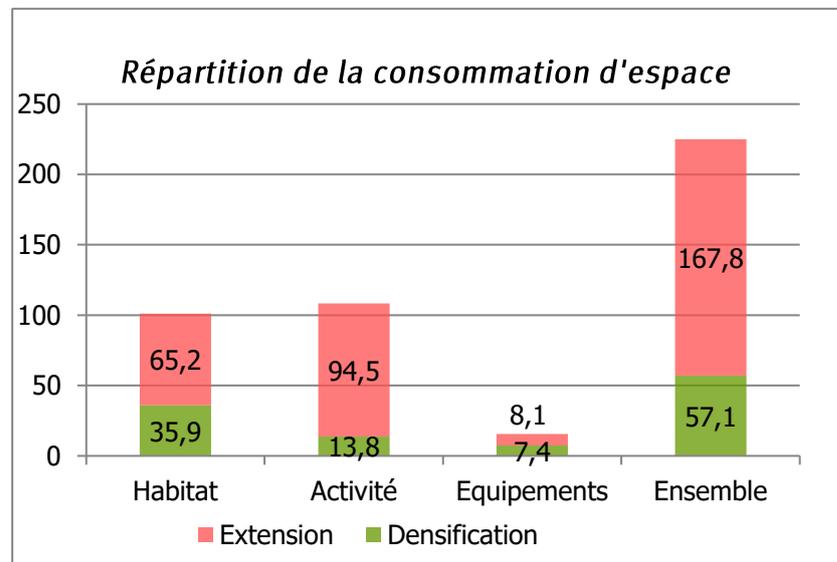
10 - Source : IGN – BD Ortho

Entre 2002 et 2013, 235 hectares ont été consommés sur la commune de Vannes soit 21,4 ha chaque année. Cela représente la consommation en 11 ans de plus de 7% de la superficie communale totale. La plus grande partie de cette consommation a été effectuée par l'activité économique avec 10,3 ha annuels, soit près de 48% de la consommation. Viennent ensuite l'habitat (9.2 ha par an) et les « équipements » (1,8 ha par an).

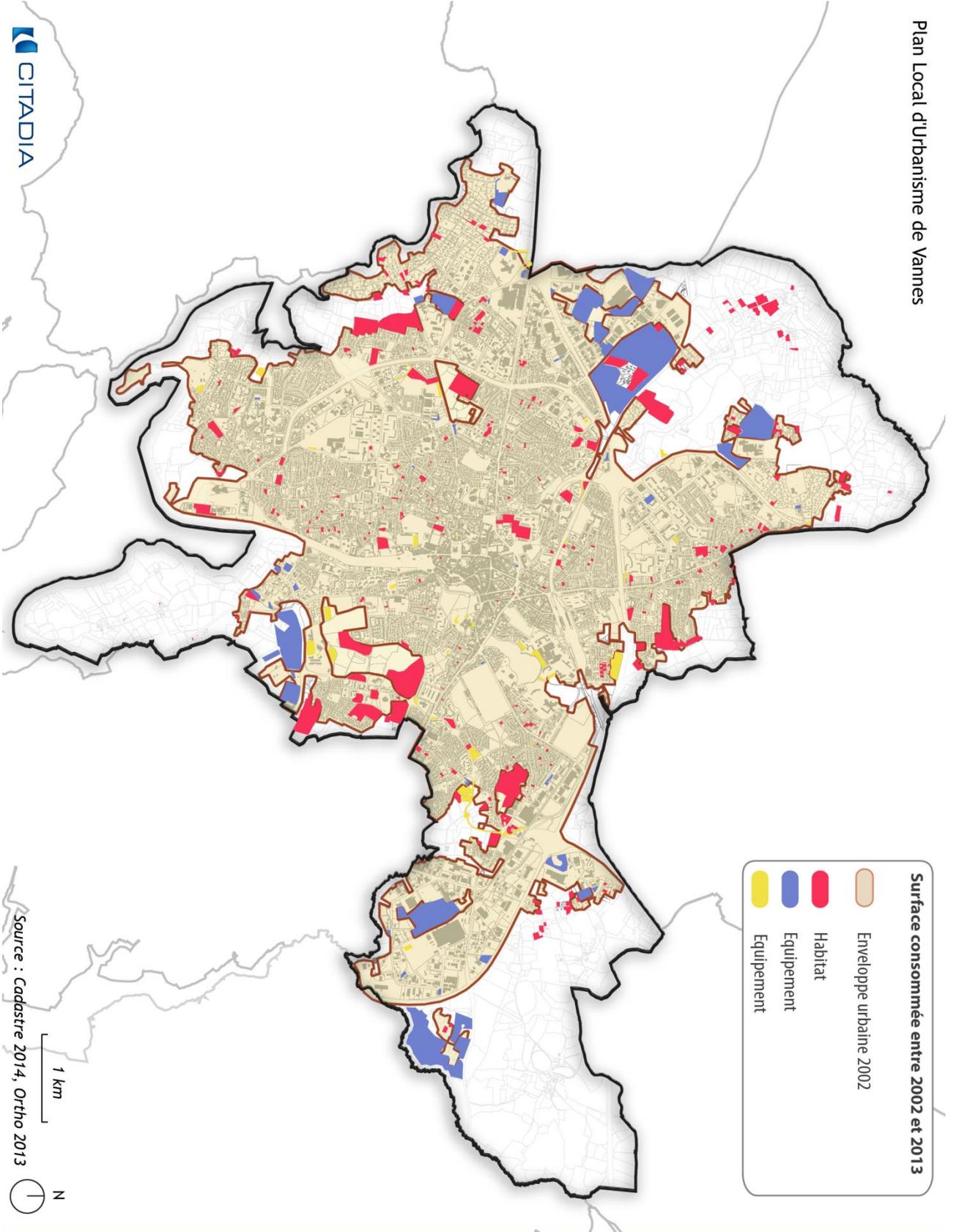
À Vannes, 25% des surfaces consommées entre 2002 et 2013 l'ont été dans l'enveloppe urbaine existante, traduisant ainsi une dynamique de comblement du tissu existant.



À Vannes, la consommation varie toutefois selon le type d'urbanisation. Ainsi, si une part importante des opérations d'habitat et les équipements sont majoritairement réalisées dans le tissu urbain existant (respectivement 36% et 41% des surfaces consommées), les opérations concernant l'activité se situent plus souvent en extension de l'enveloppe urbaine (91% des surfaces consommées).



Sur la période 2002-2013, la densité moyenne des opérations d'habitat s'élève à **50 logements/ha soit 200 m² consommés pour chaque logement**. Il est à noter qu'entre 2002 et 2013 la construction de logements en collectif représente plus de 80% de la production totale de logement.



CITADIA

Bilan des espaces consommés entre 2002 et 2013

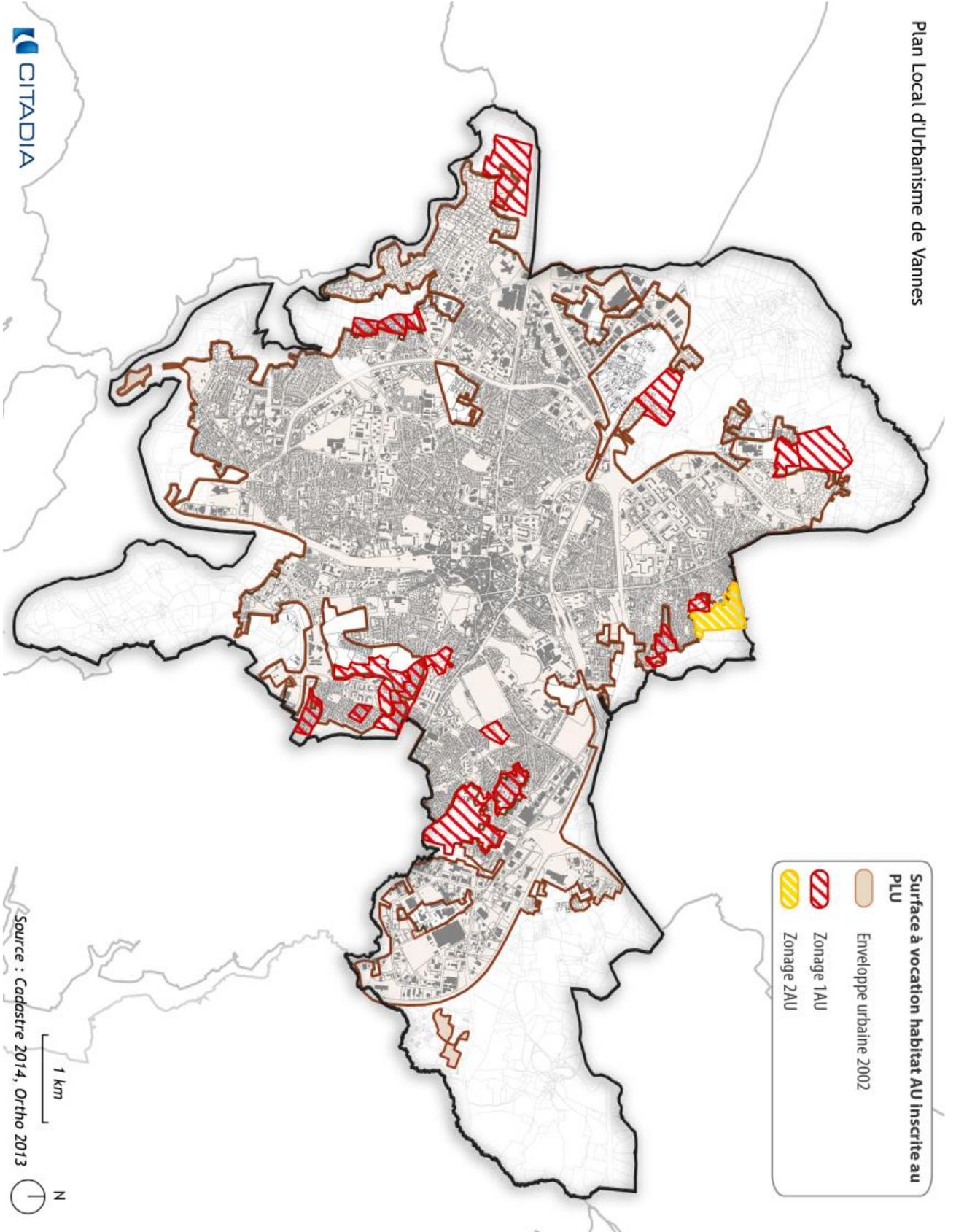


Quelles disponibilités foncières et quelle capacité de densification ?

Deux éléments de mesures sont à croiser pour évaluer le potentiel foncier du territoire. Tout d'abord la disponibilité dans les zones AU inscrites au dernier PLU, puis le croisement avec un recensement des disponibilités foncières au sein de l'enveloppe urbaine, permettant d'analyser la capacité de densification.

1. Peu de disponibilités foncières dans les zones 1AU et 2AU

Le bilan des zones à urbaniser à vocation d'habitat permet de constater qu'il reste peu de surfaces libres pour une urbanisation future. En effet, sur un total en surface de 140.5 ha en 1AU seulement 54.5ha sont disponibles et 50.2ha réellement constructibles sans intégrer les zones humides. Le site de Fétan Blay à l'Ouest de la ville qui totalise une surface constructible de 17 ha en fait partie. De plus, d'importantes opérations urbaines sont actuellement en cours sur les deux sites stratégiques Kerbiquette et Beaupré la Lande respectivement au Nord et au Sud de la ville. Ils équivalent environ à 20 ha constructible. Ce qui laisse sur le territoire quelques opportunités éparses de petites tailles en renouvellement et en extension. Il existe également une réserve classée en 2AU de 12.2ha mais qui pose aujourd'hui question du fait de sa nature de sols, de sa situation et de l'impact qu'une future urbanisation pourrait engendrer.



CITADIA

Zonage AU à vocation d'habitat

2. Des disponibilités importantes en renouvellement « dans le diffus »

Le référentiel permet d'identifier les différents types de gisements représentant un potentiel de construction à l'intérieur de l'enveloppe urbaine. Ces gisements se distinguent en plusieurs catégories, regroupant **les gisements fonciers** qui ont été identifiés à un instant t par rapport à l'orthophoto de 2013 et qui comprennent : les dents creuses, les cœurs d'îlots, les parcelles densifiables (+ de 1 000m²) et les fonds de parcelles



Espace urbain non bâti entre deux zones bâties

Espace compris à l'intérieur d'un îlot urbain qui se compose de terrains nus et de fonds de parcelles (jardins, garages,

Espace compris à l'arrière de plusieurs parcelles bâties qui sont potentiellement divisibles, occupées par des jardins.

Parcelle qui est potentiellement divisible car considérée comme sous-occupée (c'est-à-dire constructibilité permise par le règlement, densité moyenne inférieure à celle du tissu urbain, etc.) = Parcelle de plus de 1000 m²

Il est important de préciser que l'identification de ces gisements n'a été réalisée qu'en vue de disposer d'une estimation du potentiel constructible « diffus » sur la ville. Il ne s'agit en aucun cas d'une préfiguration de la mise en œuvre d'outils d'acquisition foncière par la ville.

3. Une capacité de densification importante

Le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) du projet de SCoT de Vannes Agglo affirme l'objectif suivant : « Renforcer la capacité d'accueil dans l'enveloppe urbaine existante, en particulier dans les centralités de villes, bourgs et quartiers ». L'objectif affiché par le SCoT est d'accueillir dans l'enveloppe urbaine existante environ 54% des nouveaux logements prévus à l'échelle de Vannes Agglo.

Il est également précisé au SCoT que « *cet objectif global d'accueil des logements dans l'enveloppe urbaine existante ne constitue pas une limite et est amené à être dépassé si la capacité globale des communes du territoire le permet. Il est décliné en indicateurs moyens par bassin de vie, à adapter par les communes qui prendront en compte la qualité des paysages et du patrimoine architectural, pour identifier les espaces dans lesquels les plans locaux d'urbanisme analyseront les capacités de densification et de mutation effectivement mobilisable.* »

Pour le pôle Cœur d'agglomération (comprenant la ville de Vannes, mais aussi Saint-Avé, Séné, Plescop et Arradon), le pourcentage est affiché à 64%.

L'identification des espaces permettant d'accueillir une densification de l'enveloppe urbaine sur la ville de Vannes regroupe deux typologies d'espaces différents :

- Les gisements de renouvellement « dans le diffus »
- Les gisements de renouvellement présentant une superficie suffisante pour y envisager de véritables opérations d'aménagement d'ensemble, et qui font l'objet d'Orientations d'Aménagement et de Programmation.

Les gisements de renouvellement « dans le diffus »

		Nombre d'unités	surface en ha retenue	Hypothèse basse Densité 28 logt/ha	Hypothèse haute Densité 40 logt/ha
Type de gisement	Dents creuses	369	20,7	579	826
	Cœurs d'îlots	141	7,9	221	316
	Parcelles densifiables	763	49,5	1 387	1 981
	Fonds de parcelles	126	6,9	192	275
Total pour les gisements		1 399	85,0	2 379	3 398

Après une analyse cartographique réalisée sur l'ensemble de l'enveloppe urbaine de la ville, il ressort un certain nombre de dents creuses, cœurs d'îlots, parcelles densifiables et fonds de parcelles qui sont potentiellement mobilisables pour densifier l'urbanisation. Au regard des formes urbaines et architecturales des quartiers au sein desquels ces gisements fonciers se situent, deux hypothèses de densité pour ces gisements ont été appliquées, allant de 28 à 40 logements par hectare. Ainsi, la capacité de densification et de mutation des espaces bâtis (appelés ici « enveloppe urbaine ») dans le diffus est estimée sur les dix années d'application du PLU entre 2400 et 3400 logements environ. En comparant avec les tendances passées, il peut être estimé qu'un rythme d'environ 180 logements par an créés dans le diffus pourrait se maintenir à Vannes dans les prochaines années. A ce potentiel dans le « diffus » vient s'ajouter le potentiel de densification des sites de projets, faisant l'objet



d'Orientations d'Aménagement et de Programmation. Au total, environ 2600 logements y sont programmés au sein de l'enveloppe urbaine, portant l'estimation du nombre total de logements créés en « densification » à environ 4 400 logements.

Les points faibles	Les points forts
<ul style="list-style-type: none"> ✘ Des ruptures dans les liaisons et espaces publics, plus particulièrement pour le quartier du centre-ville, la Madeleine et la gare. ✘ 7% de la superficie communale totale consommée en 11 ans qui représente 235 ha consommés dont 168 ha en extension ✘ Les opérations concernant l'activité se situent plutôt en extension de l'enveloppe urbaine et consomment donc de nouveaux espaces ✘ Plus de réserves conséquentes en zonage 1AU qui permettraient d'accueillir un projet d'habitat de grande ampleur de typologie individuelle 	<ul style="list-style-type: none"> ✘ Des secteurs à la morphologie urbaine identifiable avec un tissu qui évolue ✘ Une dynamique de comblement de l'enveloppe urbaine, notamment en ce qui concerne l'habitat ✘ Des opportunités foncières importantes en renouvellement ✘ Un tissu patrimonial important et structurant ✘ Une diversification des espaces publics ✘ Un environnement naturel privilégié ✘ Des espaces publics en nombre et de qualité
<p>Les enjeux et besoins induits</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✘ Adapter le projet et notamment le règlement à la diversité de tissus urbains et de ses fonctions ✘ Maîtriser la consommation d'espace par la poursuite de la densification du tissu urbain notamment ✘ Intégrer et mettre en valeur le patrimoine et les linéaires remarquables en dehors du PSMV



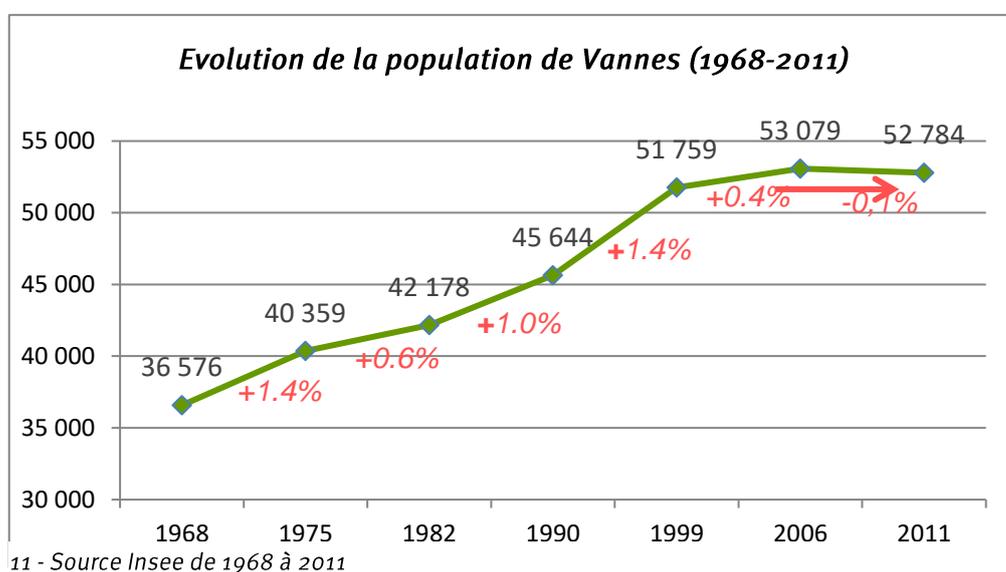
2. DIAGNOSTIC SOCIO - ECONOMIQUE

Des tendances démographiques qui évoluent

Vannes est une ville dynamique et attractive qui ne cesse de s'accroître et de rayonner sur les autres territoires dans des domaines multiples, ce qui a un impact non négligeable sur les mouvements de populations à une plus large échelle. Mais elle doit aussi faire face à certains phénomènes tels que la baisse démographique, le vieillissement de la population, le desserrement des ménages et la périurbanisation.

4. Un changement de dynamique de la population

La ville de Vannes a vu sa population augmenter d'environ 29% entre 1968 et 1999 avec le passage de 36 576 à 51 759 habitants, correspondant à une croissance de l'ordre de 0.9% par an en moyenne. Après cette grande période de croissance, la ville de Vannes voit sa population se stabiliser entre 1999 et 2011. Au recensement de 2011, sa population est de 52 784. L'agglomération de Vannes a vu en parallèle sa population doubler entre 1975 et 2011.



Définition : Le Taux de Croissance Annuel Moyen (TCAM) est un indice démographique qui identifie le rythme moyen d'évolution de la population entre deux recensements.

Source : INSEE

Alors que sur la dernière décennie, la commune de Vannes connaît un ralentissement de sa croissance démographique, les territoires à l'échelle supra-communale tels que Vannes aggro

ou encore le département du Morbihan connaissent une augmentation constante de leur population, voire-même une accélération. Ils connaissent respectivement pour cette période entre 1999 et 2011 un taux de croissance annuel moyen de 1,8% et 0,9%.

	1975	1982	1990	1999	2006	2011	TCAM entre 1999 et 2011
VANNES	40 359	42 178	45 644	51 759	53 079	52 784	0,2%
VANNES AGGLO	66 137	76 370	87 058	98 692	112 940	126 266	1,8%
MORBIHAN	540 474	563 588	590 889	619 838	643 873	694 821	0,9%

12- Evolution de la population entre 1975 et 2011 - Insee de 1975 à 2011

5. Un solde migratoire en baisse

L'évolution de la population est le résultat de 2 composantes :

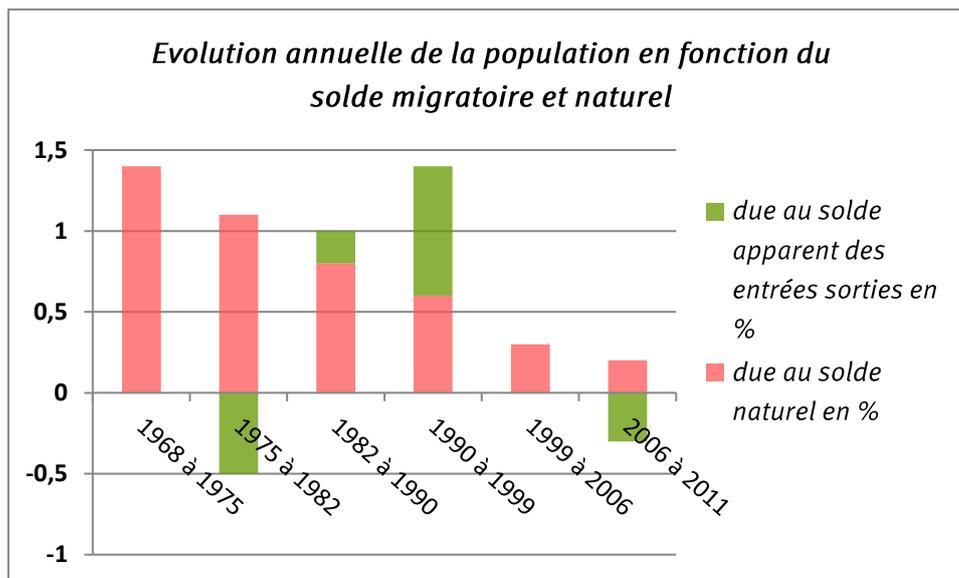
- **Le solde naturel**, différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès. Il est généralement positif (le nombre de naissances étant souvent supérieur à celui des décès).
- **Le solde migratoire**, différence entre le nombre de personnes entrées sur le territoire et le nombre de personnes qui en sont sorties, au cours d'une période donnée.

La croissance démographique observée de 1968 à 1999 ainsi que la stabilisation de cette croissance entre 1999 et 2011 s'explique au travers de trois périodes :

- **Entre 1968 et 1982** : Malgré un solde migratoire nul ou négatif (-0,25 en moyenne) le solde naturel élevé permet de compenser largement avec une moyenne de (1,3%) et assure de cette façon la croissance démographique de la ville.

-**Entre 1982 et 1999** : Avec un solde migratoire positif de 0,5% en moyenne malgré un solde naturel qui baisse progressivement, la ville de Vannes continue sa croissance démographique. Elle attire à partir de 1982 des populations venant de l'extérieur.

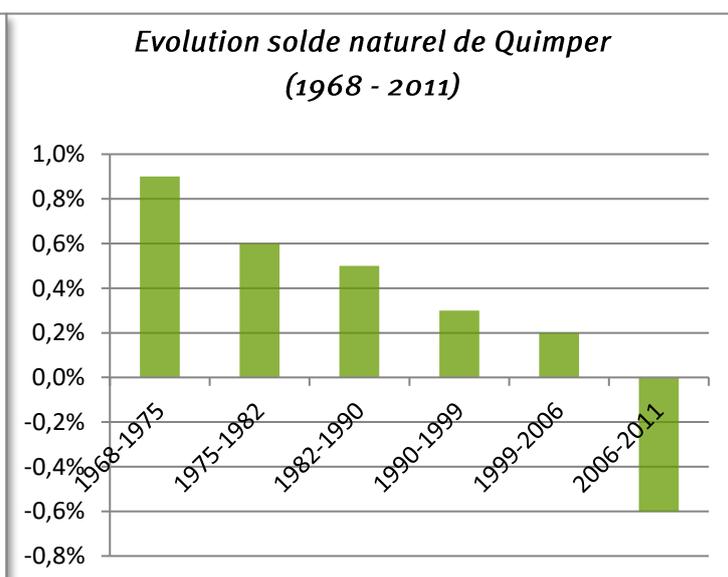
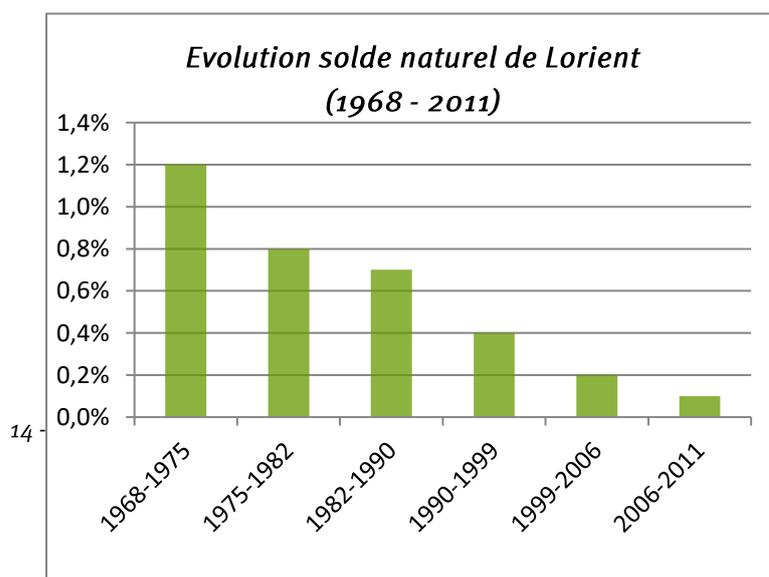
-**Entre 1999 et 2011** : Le solde migratoire est de nouveau nul ou négatif (-0,15% en moyenne) avec un nombre de départs plus important que le nombre d'arrivées ce qui ne permet pas le renouvellement de la population, alors que le solde naturel continue de baisser pour atteindre 0,2% en 2011. Entre 2006 et 2011 le solde naturel ne suffit plus pour garder un solde global positif. Ce qui correspond à la période de stagnation de la population et à la légère baisse entre 2006 et 2011.



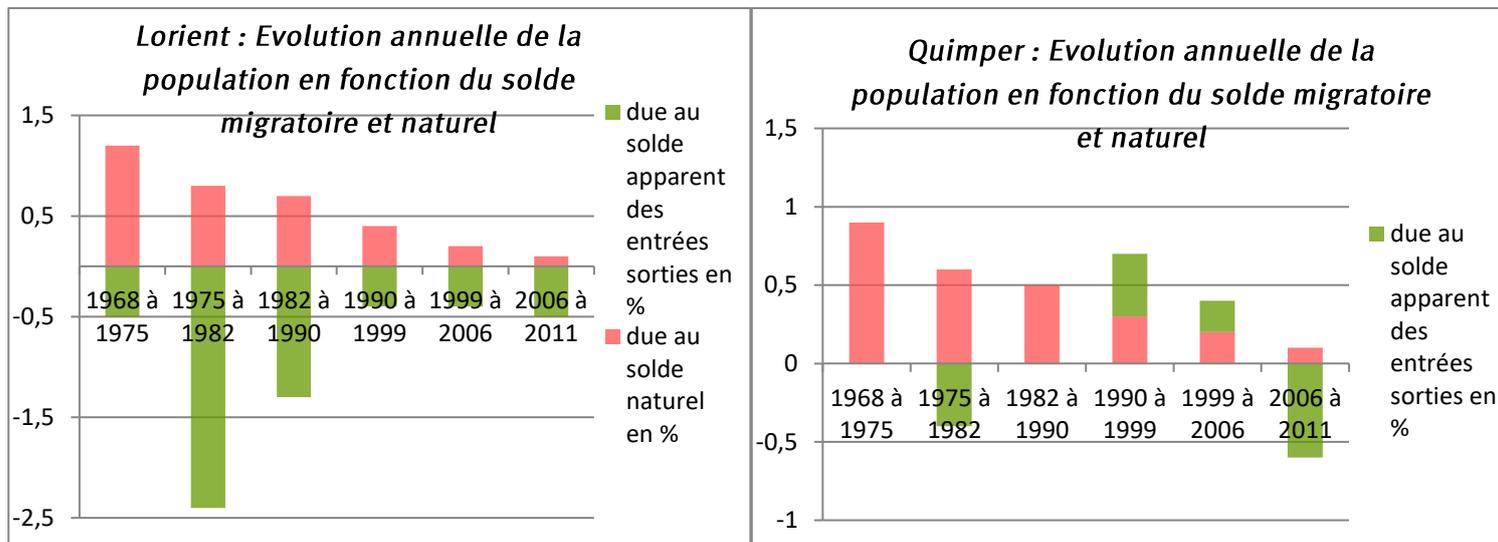
13 - Source : Insee de 1968 à 2011

De façon générale, le solde naturel, bien que positif depuis 1968, diminue progressivement jusqu'à arriver à son plus faible taux en 2011. Ce phénomène s'observe sur d'autres territoires aux caractéristiques proches de celles de Vannes telles que Lorient ou Quimper. (cf : tableaux ci-dessous)

Située à moins d'une heure de route de Vannes, la commune de Lorient et de Quimper sont prises comme territoire de référence. Vannes, Lorient et Quimper revêtent en effet des caractéristiques communes : grand pôle urbain de leur propre aire urbaine, ayant un poids démographique semblable et elles sont toutes les deux communes littorales, etc



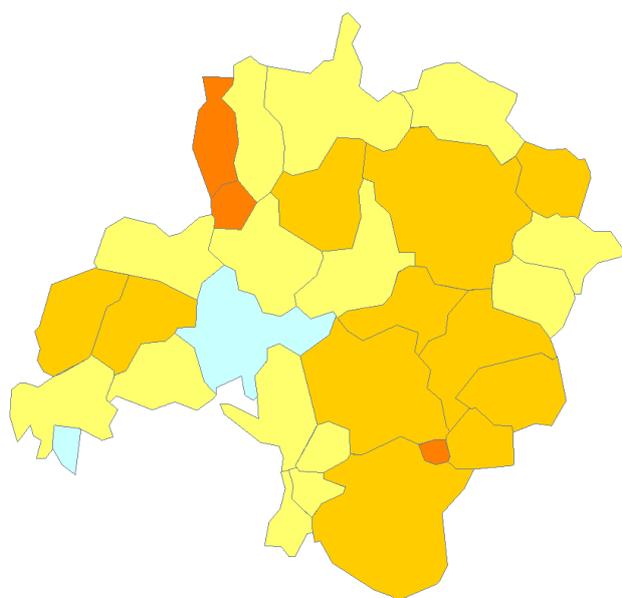
Cette observation de la baisse constante du solde naturel peut également être constatée au niveau d'autres communes similaires telles que Lorient et Quimper.



6. Le phénomène de périurbanisation

Vannes est une ville dense sur un territoire où les distances pour accéder à son travail ou à toutes les commodités quotidiennes et hebdomadaires sont courtes. Ses communes limitrophes bénéficient à la fois d'un coût de l'immobilier moindre, de terrains possiblement plus grands et des déplacements dans le pôle urbain qui reste acceptable au quotidien.

Variation annuelle moyenne du solde migratoire des communes de l'aire urbaine de Vannes entre 1999 et 2009



De ce fait, Vannes a vu un remplacement progressif de certaines tranches types de sa population pouvant être plus marquées tel que les jeunes familles au profit de personnes plus âgées ayant plus de capacité d'investissement.⁶

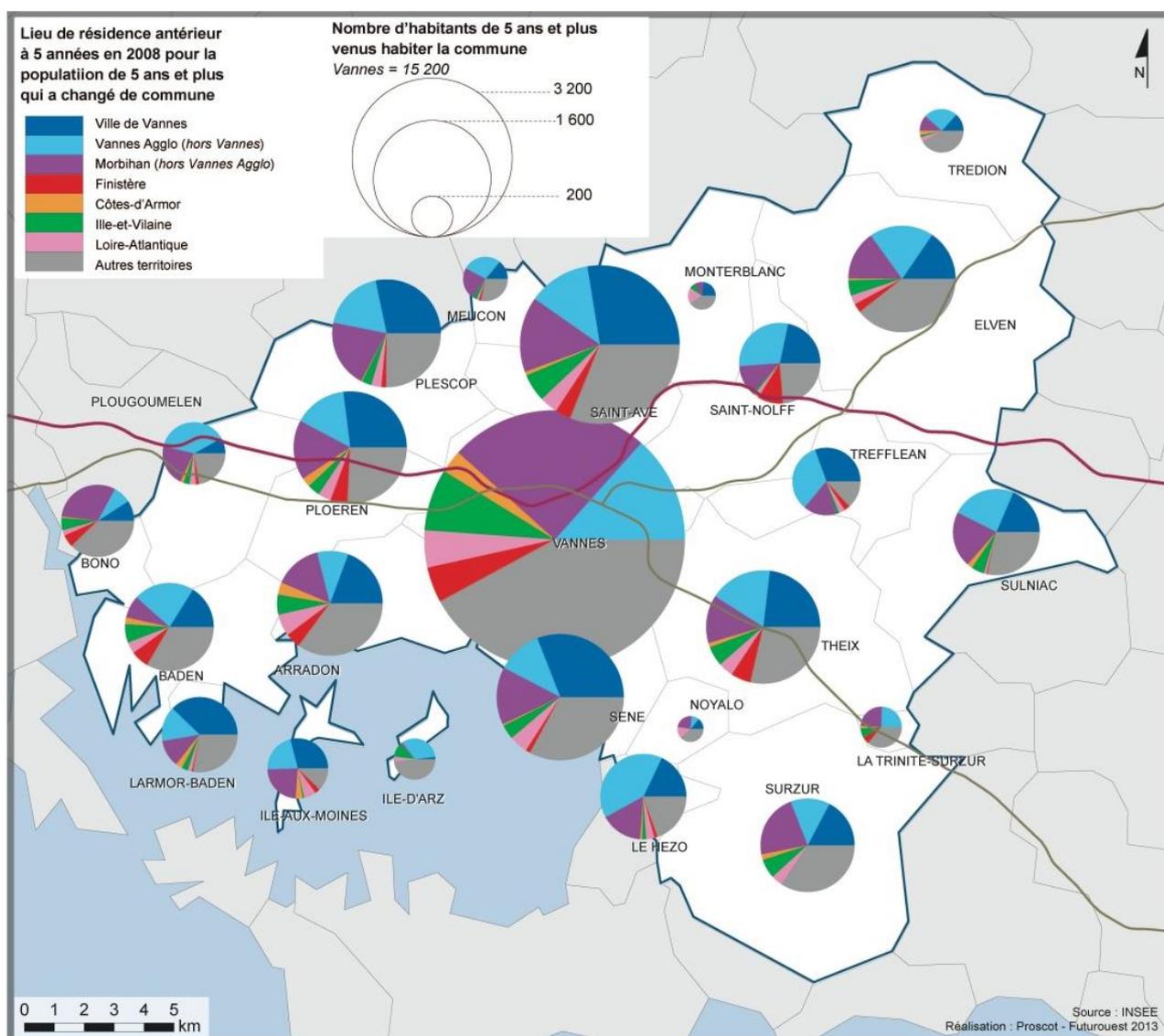
La carte de l'évolution annuelle moyenne du solde migratoire entre 1999 et 2009, montre que les communes qui appartiennent à l'aire urbaine de Vannes ont un solde migratoire annuel moyen positif. Tandis que la commune de Vannes présente un solde migratoire négatif. Vannes subit une perte de

⁶ L'armature urbaine bretonne – Juillet 2012 - Un travail collaboratif du réseau des agences d'urbanisme et de développement de Bretagne

population plus importante que ses communes périphériques, mais reste très attractive si l'on s'attache au nombre d'habitants venus habiter sur la commune. (cf. : carte 14)

Ce phénomène de périurbanisation est observable à l'échelle de Vannes Agglo lorsque l'on cible la population ayant changé de communes en 2008 depuis 5 ans et qui résidait depuis 5 ans et plus sur sa commune d'origine. Chacune des communes limitrophes et même à l'échelle de Vannes Agglo ont recueilli environ un quart de Vannetais par rapport à l'ensemble de la population qui arrive.

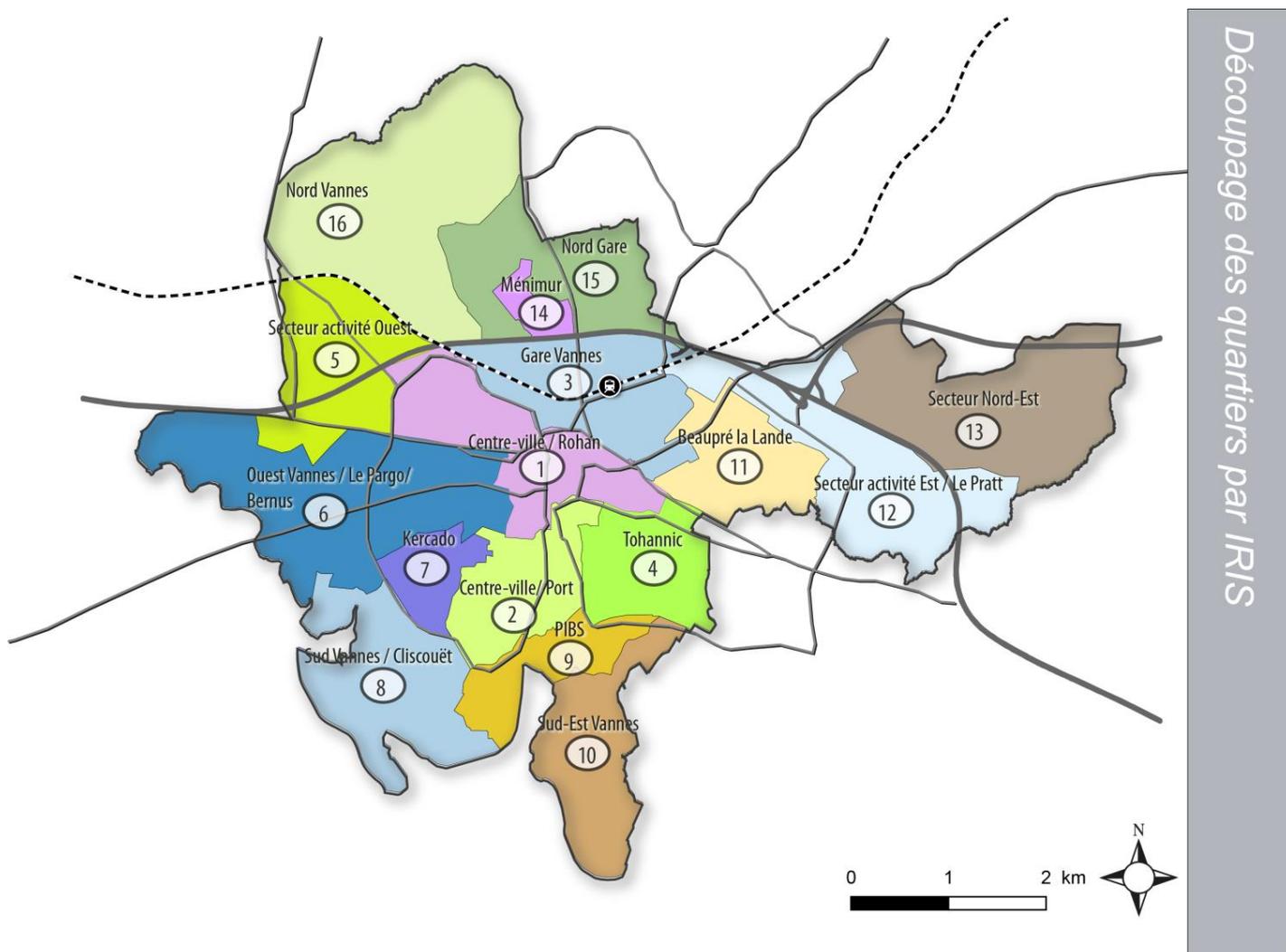
Cependant Vannes continue à accueillir malgré cette « perte » de population, un nombre important de nouveaux habitants, notamment ceux n'étant pas originaire de Bretagne et elle maintient une position forte au niveau de Vannes Agglo.



15 - Origine des populations venues habiter dans les communes de Vannes Agglomération (2008) - Source : Insee/ Proscot - Futuroouest 2013

7. Répartition géographique de la population à l'échelle de la ville

Les communes d'au moins 10 000 habitants sont découpées par l'INSEE en Ilots Regroupés pour l'Information Statistique (IRIS). Ils constituent la brique de base en matière de données infra-communales. Dans le cadre de l'analyse démographique, ces îlots ont été regroupés en 16 quartiers, selon le découpage ci-contre.



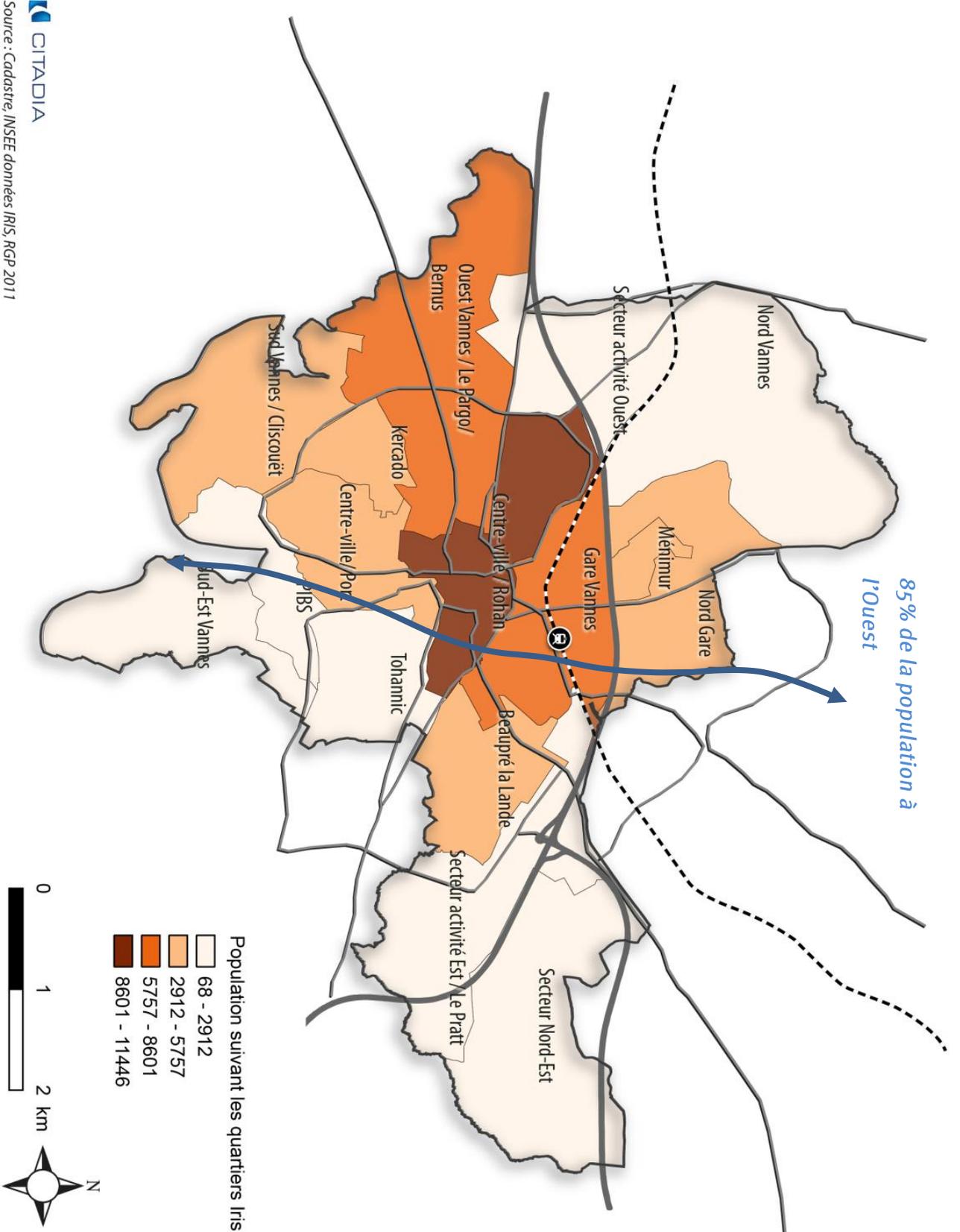
Le quartier du Centre-ville – Le Rohan dont la ville close fait partie, concentre environ 20% de la population communale de 2011 avec 11 446 habitants. Cela s'explique naturellement par la présence de services, commerces et de formes urbaines plus denses. Vient ensuite les quartiers Ouest Vannes-Le Pargo – Bernus avec 6 972 habitants (13.2%) ce qui est dû à la superficie importante de celui-ci ainsi que l'inclusion d'une partie du centre-ville. Puis le quartier Gare Vannes avec 6 096 habitants (11.5%).

Deux quartiers rassemblent une population importante : Kercado 4 253 (8.1%) et Ménimur 3 006 (5.7%) pour une petite superficie. Cela correspond aux quartiers classés Zones Urbaines Sensibles (ZUS) contenant de grands ensembles et ayant une densité plus importante avec une majorité de collectifs. Mais l'élément le plus marquant à souligner est que le territoire dans sa

distribution de population se trouve déséquilibré. En effet, si l'on prend en compte la rive droite du port, le centre-ville, la partie du quartier de la Gare et Ménimur, **85% de la population se retrouve dans la partie Ouest.**

n° - nom quartier	Population	Part de la population communale
1- Centre-ville- Mairie - Rohan	11446	21,7%
2- Centre-ville - Port	4581	8,7%
3- Gare Vannes	6096	11,5%
4- Tohannic	2841	5,4%
5- Secteur d'activité Ouest	453	0,9%
6- Ouest Vannes - Le Pargo -Bernus	6972	13,2%
7- Kercado	4253	8,1%
8- Sud Vannes -Cliscouët	4475	8,5%
9- PIBS	87	0,2%
10- Sud-Est Vannes	68	0,1%
11- Beaupré la Lande	3754	7,1%
12- Secteur activité Est le Prat	149	0,3%
13- Secteur Nord-Est	237	0,4%
14- Menimur	3006	5,7%
15- Nord Gare	3813	7,2%
16- Nord Vannes	553	1,0%
TOTAL	52784	100,0%

Répartition de la population par quartiers IRIS



CITADIA
Source : Cadastre, INSEE données IRIS, RGP 2011

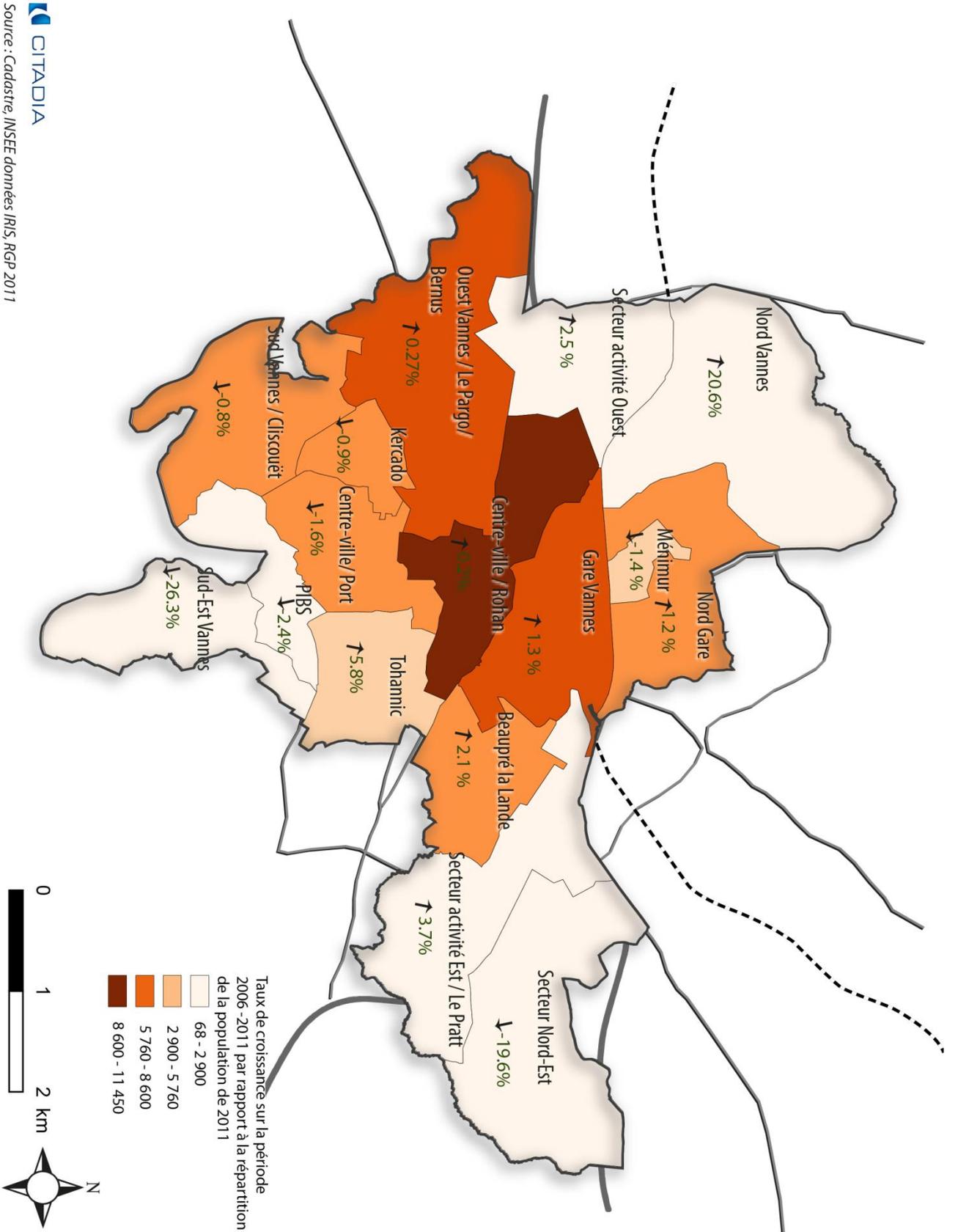
L'évolution de la population au sein de Vannes et de ses quartiers, s'est faite de façon non homogène. Des disparités sont effectivement remarquables notamment entre le Sud-Ouest et l'Est. Différentes phénomènes expliquent ce fait :

- ✗ Les quartiers tels que Nord Gare, Tohannic ou Beaupré La Lande sont en plein développement et accueillent à eux seul 1 277 habitants entre 2006 et 2011.
- ✗ Les quartiers où se concentrent déjà le plus la population, tels que le quartier Ouest, le centre-ville/Rohan et Gare Vannes, continuent d'accueillir de la population avec 779 habitants supplémentaires entre 2006 et 2011
- ✗ Ménimur affiche la plus grande perte de population, moins 707 habitants. Cette fuite peut s'expliquer en partie par le lancement du PRU en 2010 qui pour des raisons opérationnelles a nécessité le relogement d'un certain nombre des occupants du quartier

Enfin le TCAM est à relativiser suivant les quartiers et en particulier avec ceux qui ont le moins d'habitants. Le tableau ci-dessous permet de voir les changements réels de population effective qui ont été observés entre 2006 et 2011.

n° quartier	n° - nom quartier	Variation de population 2006-2011	TCAM 2006 - 2011
1	1- Centre-ville- Mairie -Rohan	133	20,6%
2	2- Centre-ville - Port	-381	-4,1%
3	3- Gare Vannes	545	1,2%
4	4- Tohannic	702	2,5%
5	5- Secteur d'activité Ouest	53	27,0%
6	6- Ouest Vannes - Le Pargo -Bernus	101	0,2%
7	7- Kercado	-199	-0,8%
8	8- Sud Vannes - Cliscouët	-186	-0,9%
9	9- PIBS	-11	-1,6%
10	10- Sud-Est Vannes	-245	-26,3%
11	11- Beaupré la Lande	364	5,8%
12	12- Secteur activité Est le Prat	-31	1,3%
13	13- Secteur Nord-Est	-469	2,1%
14	14- Menimur	-707	-3,7%
15	15- Nord Gare	211	-19,6%
16	16- Nord Vannes	336	-2,4%
TOTAL	TOTAL	6 275	

Variation de la population (TCAM) 2006-2011



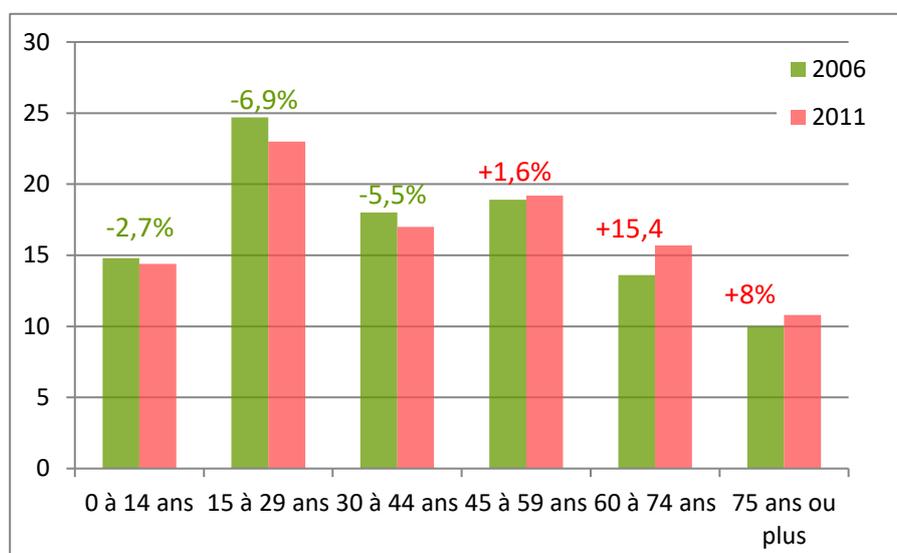
CITADIA

Source : Cadastre, INSEE données IRIS, RGP 2011

8. Un phénomène global de vieillissement mais une jeunesse présente

Entre 2006 et 2011, les tranches d'âge les plus âgées ont connu une hausse de leur représentation dans la population totale, alors que les populations les plus jeunes ont connu une baisse de leur représentation. La commune de Vannes connaît donc un vieillissement de sa population avec notamment une forte augmentation de la part associée aux nouveaux retraités (60 à 74 ans) qui est passée de 13,6% à 15,7% entre 2006 et 2011.

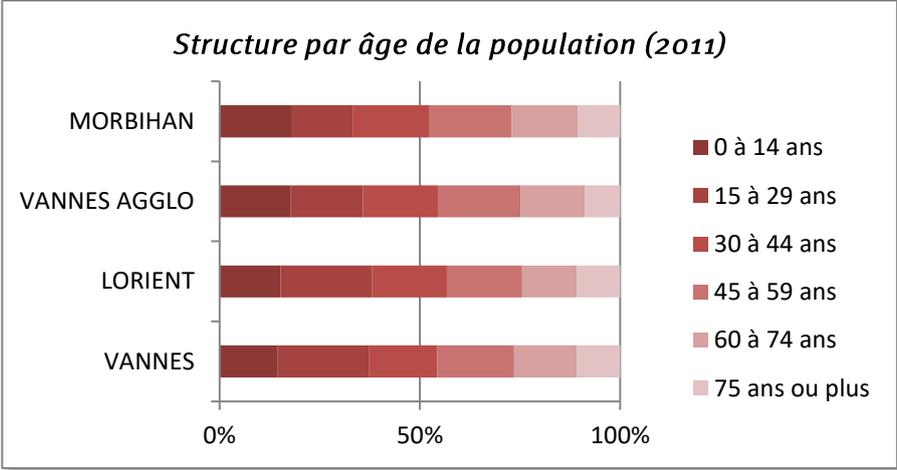
Evolution des tranches d'âge de la population (2006-2011)



16 - Source : Insee recensement 2011

Cela illustre un phénomène global de vieillissement de la population. Ce phénomène s'explique notamment par le départ des plus jeunes ménages vers la périphérie vannetaise (en raison de la possibilité d'accéder à la propriété) ou des jeunes étudiants ou actifs ainsi que de l'arrivée de personnes plus âgées pour bénéficier des services du centre-ville.

Mais ce constat est tout de même à relativiser car la classe d'âge la plus représentée à Vannes est celle des 15-29 ans avec 23% avec ensuite celle des 45-59 ans (19%). Cette part importante de la population des 15 à 29 ans peut s'expliquer par le fait que Vannes accueille de nombreux étudiants. Il en va de même pour Lorient où cette catégorie représente également 23% et accueille également de nombreux étudiants. (Insee 2011)

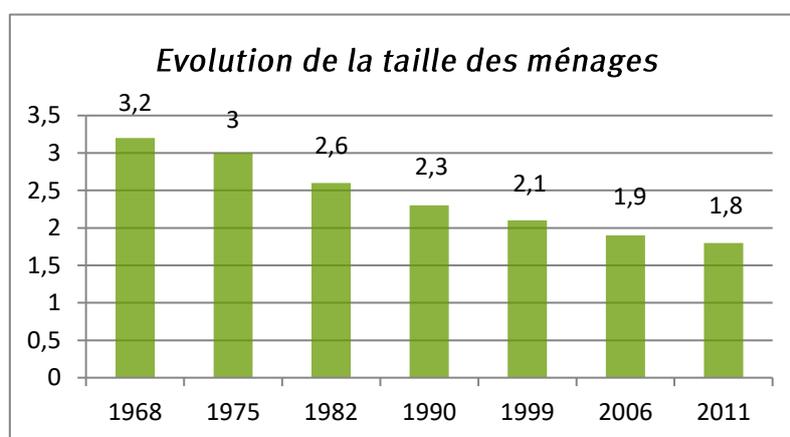


Définition : L'indicateur de jeunesse est le rapport entre la population âgée de moins de 20 ans et celle des 60 ans et plus.

Ce phénomène de vieillissement n'est pas récent. En effet il est possible de l'identifier grâce à l'indice de jeunesse. Cet indice se calcule en prenant le nombre d'habitants âgés de 0 à 19 ans divisé par le nombre d'habitants âgés de 60 ans et plus. Plus cet indice est élevé, plus la population communale est jeune. Sur la ville de Vannes, l'indice de jeunesse a diminué au cours des différents recensements, jusqu'à atteindre son plus faible niveau en 2011. La Commune connaît un vieillissement progressif de sa population comme bon nombre de territoires.

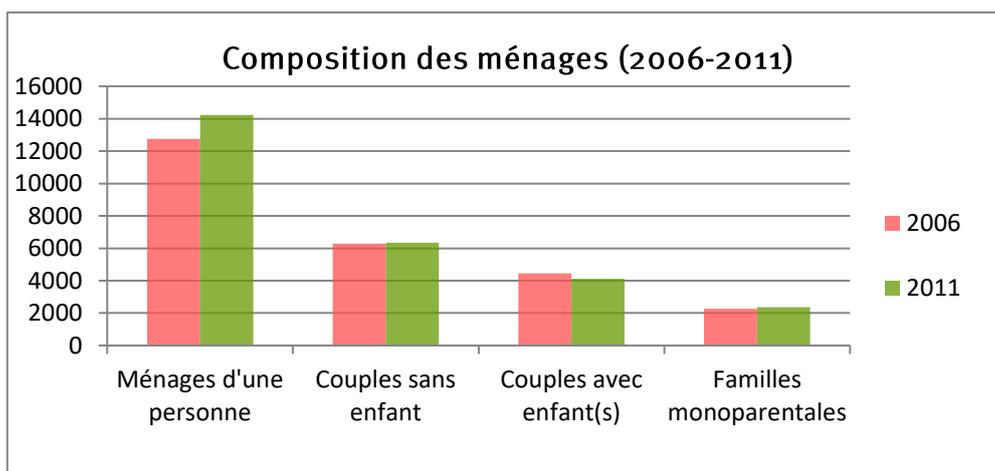
9. Un desserrement et une recomposition des ménages

En 2011, la commune de Vannes compte en moyenne 1,8 personne par ménage alors qu'à la fin des années 60 les ménages étaient composés en moyenne de 3,2 individus. Cette diminution de la taille des ménages n'est pas une problématique simplement locale mais s'observe sur l'ensemble du territoire national. Il s'agit du phénomène de « desserrement » des ménages. Celui-ci s'explique notamment par le vieillissement de la population, par la multiplication des familles monoparentales, par la réduction du nombre moyen d'enfants par ménages et par la décohabitation de plus en plus précoce des jeunes adultes. Ce phénomène a pour conséquence l'augmentation du nombre de ménage et donc inévitablement une demande en logements de petite taille plus conséquente.



17 - Source : Insee recensement 2011

Comme dans la plupart des communes françaises de cette taille, les ménages d'une personne ou les couples sans enfants sont les plus représentés (76% des ménages en 2011). Les ménages d'une personne, qui sont les plus présents, sont en forte augmentation entre 2006 et 2011 (+ 11,6%). Depuis 2006, les familles monoparentales ont légèrement augmenté tandis que dans le même temps, les couples avec enfants ont subi une diminution de leur nombre.



18 - Source Insee 2006-2011

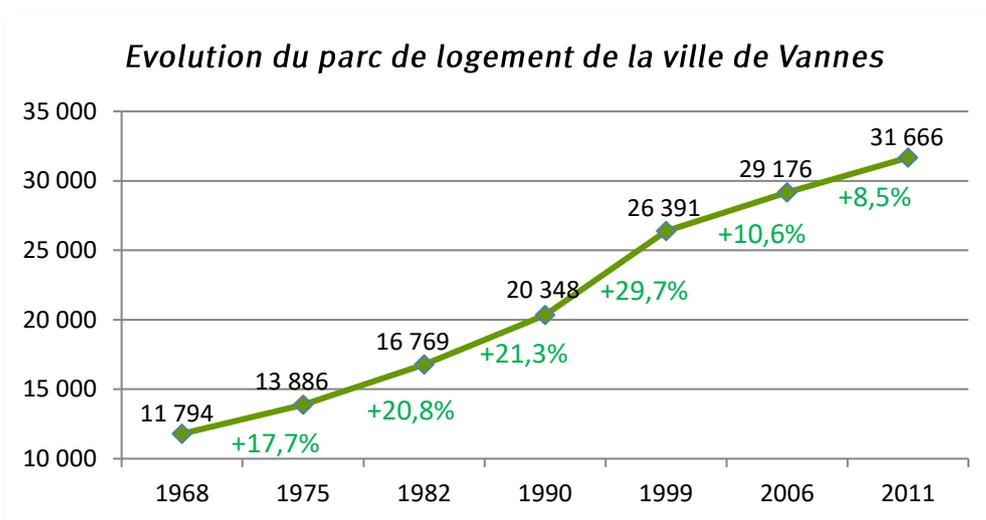
Si on se réfère aux territoires voisins, les communes de Quimper et Lorient comptent respectivement 1,8 et 1,9 individus en moyenne par ménages, des chiffres assez similaires à la ville de Vannes. Tandis qu'au niveau du département ce chiffre est beaucoup plus élevé, 2,2 personnes par ménage en moyenne, révélant ainsi que les ménages de plus grande taille s'installent à l'extérieur des grandes agglomérations morbihannaises. (Insee 2011)

Habitat

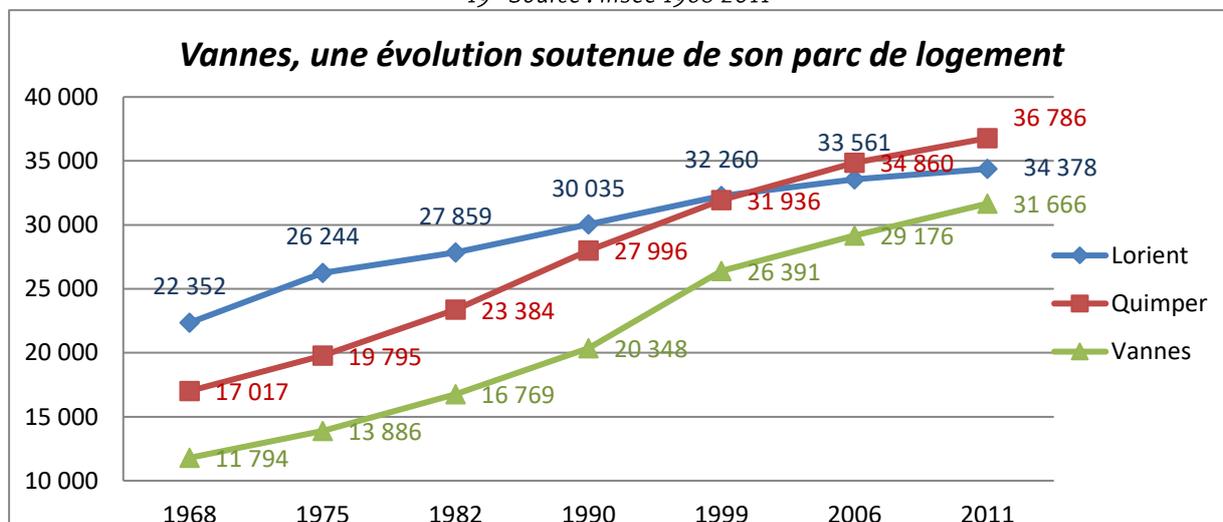
Vannes est une ville attractive qui comme beaucoup de pôles urbains, subit des phénomènes tels que la hausse des prix, les changements de populations, une forte pression immobilière, une multiplication des résidences secondaires motivés par l'attrait touristique... Cette analyse de l'habitat Vannetais permet de mieux comprendre et d'anticiper les besoins et les actions futurs à mettre en place pour contrer ce type de phénomène.

1. Un parc de logement conséquent

Au recensement de 2011, la commune de Vannes comptait 31 666 logements soit une augmentation de 8,5% par rapport à 2006. Pour cette même période, Lorient connaît une augmentation de 2,6% et 5,5% pour Quimper.

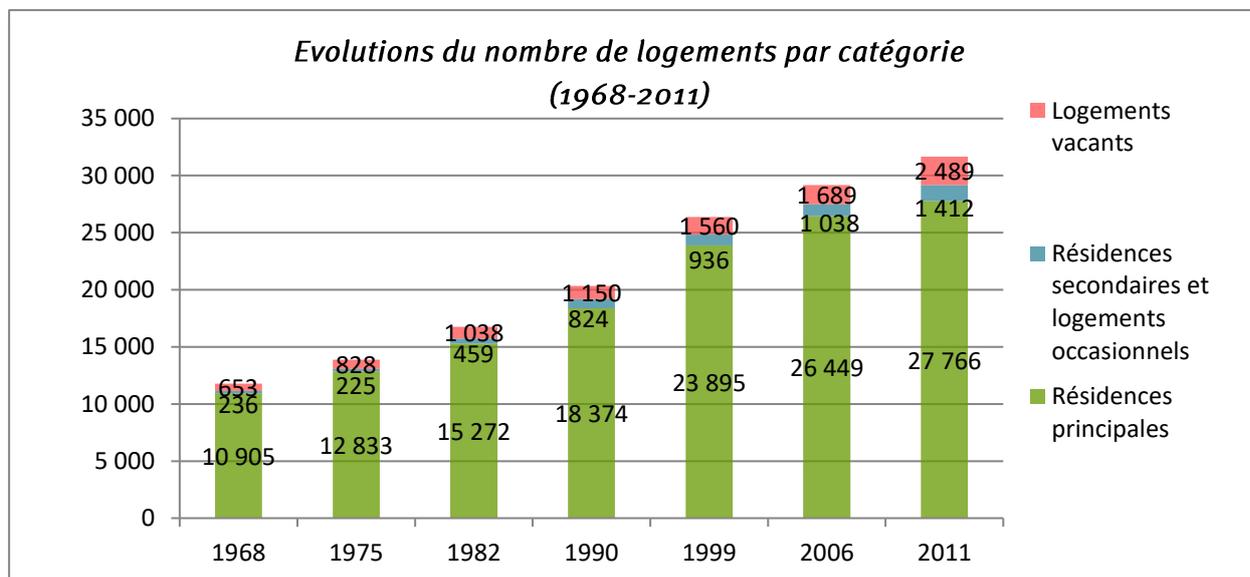


19 - Source : Insee 1968-2011



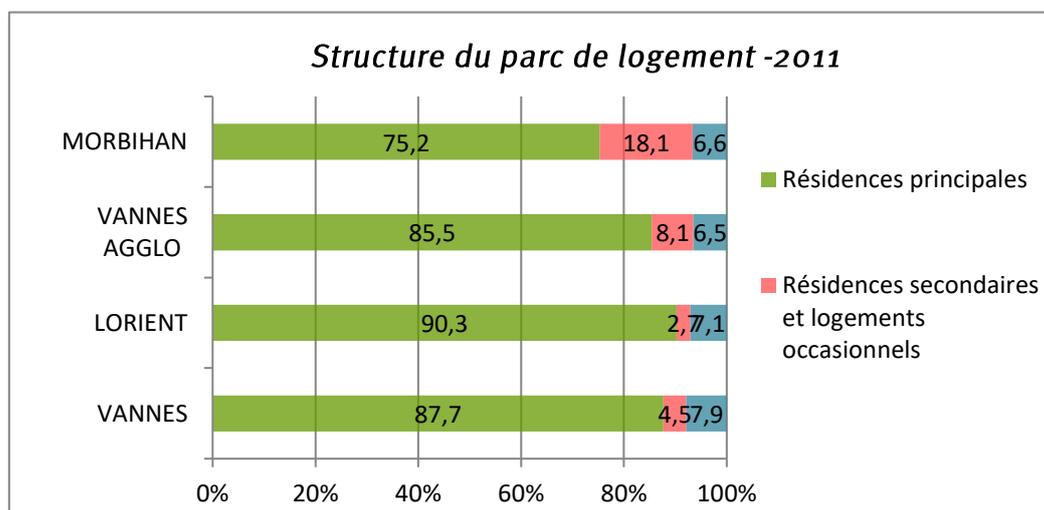
20 - Source : Insee 1968-2011

Il s'agit très majoritairement de résidences principales (87,7% du parc de logements). Les résidences secondaires représentent 4,5% du parc de logements et les logements vacants 7,9%. (Insee 1968 – 2011)

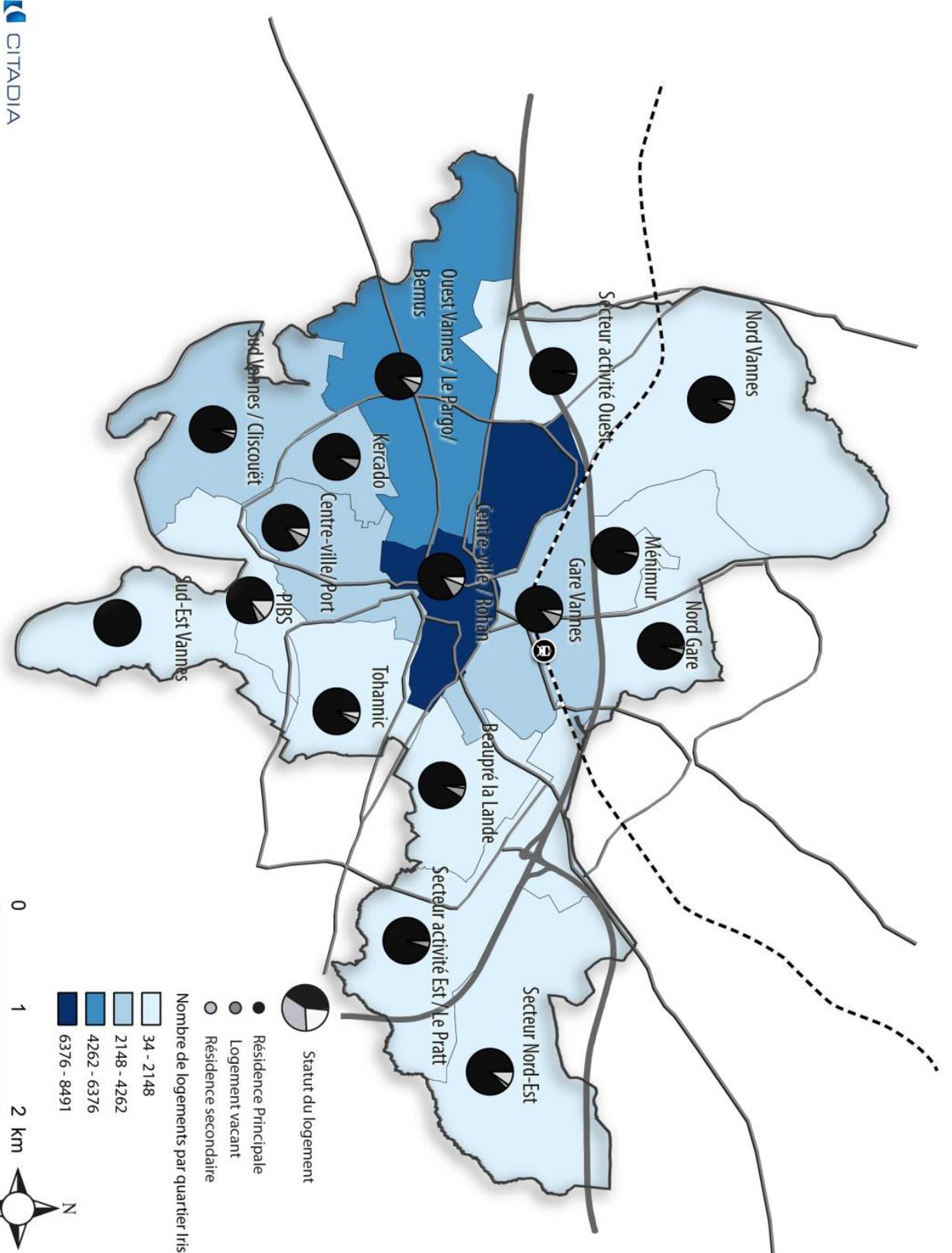


21 - Source Insee 1968-2011

Les résidences secondaires tiennent une part plus importante dans le parc à l'échelle de Vannes Agglo et du département du Morbihan qui sont respectivement à 8.1% et 18.1% contre 4.5% pour Vannes. Le taux de vacance à Vannes et à Lorient est entre 7,1 et 7,9% et est légèrement plus faible au sein de Vannes Agglo et dans le Morbihan proche de 6,5%.



22 - Source : Insee 2011



CITADIA

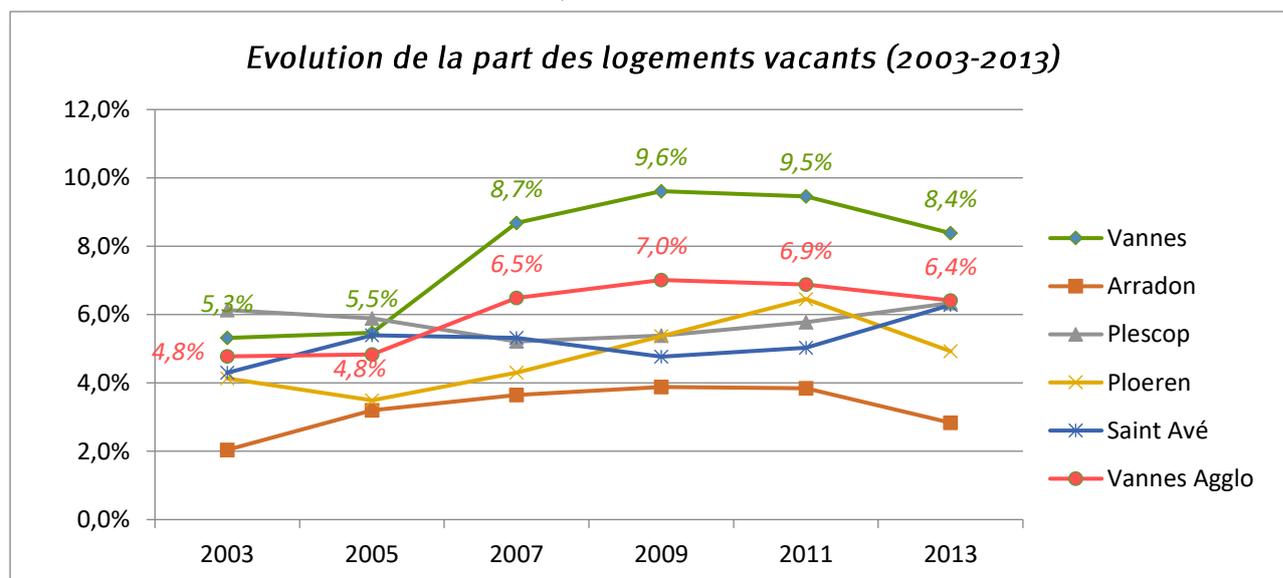
Source : Cadastre, INSEE données IRIS, RGP 2011

Répartition des logements par quartiers IRIS

Trois quartiers se partagent 70% de l'ensemble des résidences secondaires à savoir : le Centre-ville – Mairie – Rohan, le Centre-ville-Port et le quartier Ouest Vannes – Le pargo –Bernus avec une part dans le quartier d'environ 6-7%. Cela s'explique par le fait que le centre-ville de Vannes soit attractif, avec le port qui s'insère au pied de celui-ci, et concentre une activité commerciale favorable au tourisme estival. On retrouve également à l'Ouest des quartiers tels que le Vincin qui bénéficie d'un cadre de vie particulier entre la rivière du Vincin et son affluent qui l'encadre et la pinède qui le constitue avec des résidences de tailles importantes.

2. Une vacance stable après une forte augmentation

Le parc de logement vannetais a vu son nombre de logements vacants presque multiplié par quatre entre 1968 et 2011 pour passer de 653 à 2489. Une récente accélération est à noter entre 2006 et 2011 qui a elle seule est responsable de 50% de l'augmentation de la vacance. Depuis 2014, 200 logements vacants seraient de nouveau occupés selon un récent constat sur l'ouverture des compteurs d'eau dans les logements concernés. Et entre 2011 et 2013 on observe une tendance inverse avec une baisse de 0.9%.



23 - Source : FILOCOM 2003 - 2013, MEDDE d'après DGFIP

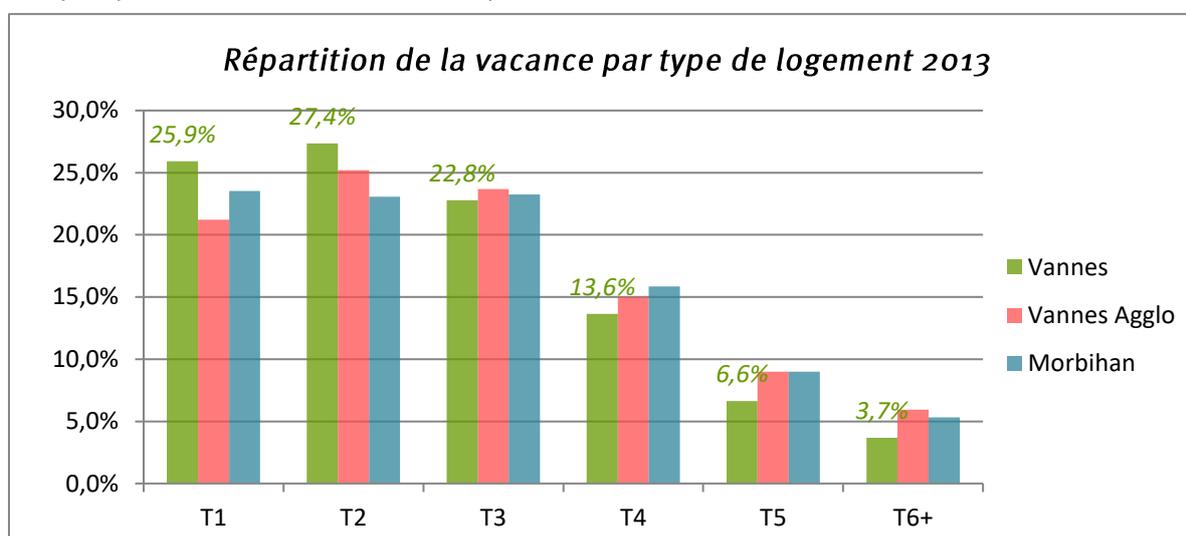
Plusieurs hypothèses à ce chiffre de vacance :

- ✘ Une offre de logements qui peut ne pas répondre entièrement à la demande des différents ménages avec par exemple un nombre de collectifs important construits depuis 2002, environ 80-85 %.
- ✘ Au vu de la construction en masse de collectif, une partie de la vacance pourrait être liée à la non commercialisation de certains logements qui mettent du temps à se vendre.

- ✗ Un allongement des délais de remise en location qui se renforce entre 2012 et 2013 en passant de 34 jours à 48 jours.⁷
- ✗ l'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat – Renouvellement Urbain (OPAH-RU) de Ménimur entre le relogement et les constructions

Comment caractériser ce parc de logements vacants ?

Avec 2 771 logements vacants, la ville de Vannes rassemble à elle seule 57% de la vacance de l'Agglomération (4 819 logements). 86% des logements vannetais vacants sont des collectifs ce qui correspond à l'hypothèse d'un temps de commercialisation plus long au vu de la construction importante en terme de collectif. Concernant les logements individuels seulement 283 sont concernés sur un total de logement sur la commune de 31 666 ce qui est négligeable et indique que l'offre en individuel reste prisée sur Vannes.⁸



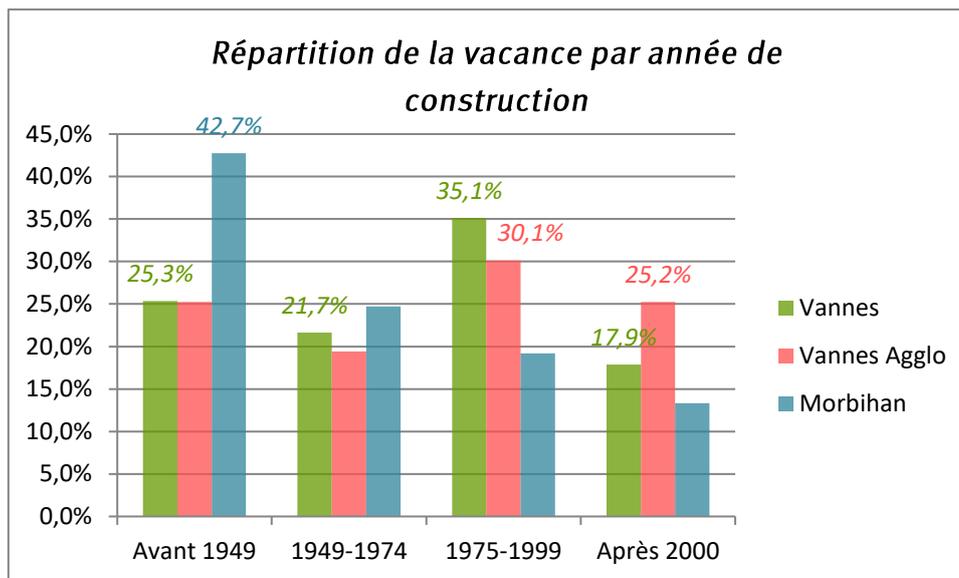
24 – Source : FILOCOM 2003 - 2013, MEDDE d'après DGFIP

La désertification d'une partie du parc est caractérisée par le fort taux de vacance de certains types de logements. De façon générale, que ce soit sur Vannes, l'agglomération ou le département les **logements de types T1, T2 et T3 sont sur représentés dans la vacance (environ 24% tous types confondu)**, et plus spécifiquement pour Vannes les logements de type T1 et T2 respectivement 25.9% et 27.4%.

A l'inverse les logements de types T5 et T6 qui se rapprochent des 5% de vacance de référence pour un marché ayant une bonne rotation ou peut être tendu indiquent qu'il y a une demande pour ce type d'offre à Vannes car 28% du parc de logements correspond à des logements de type T5 et plus.

⁷ Source : Le marché locatif privé dans Vannes Agglo – Juillet 2014 – ADIL56

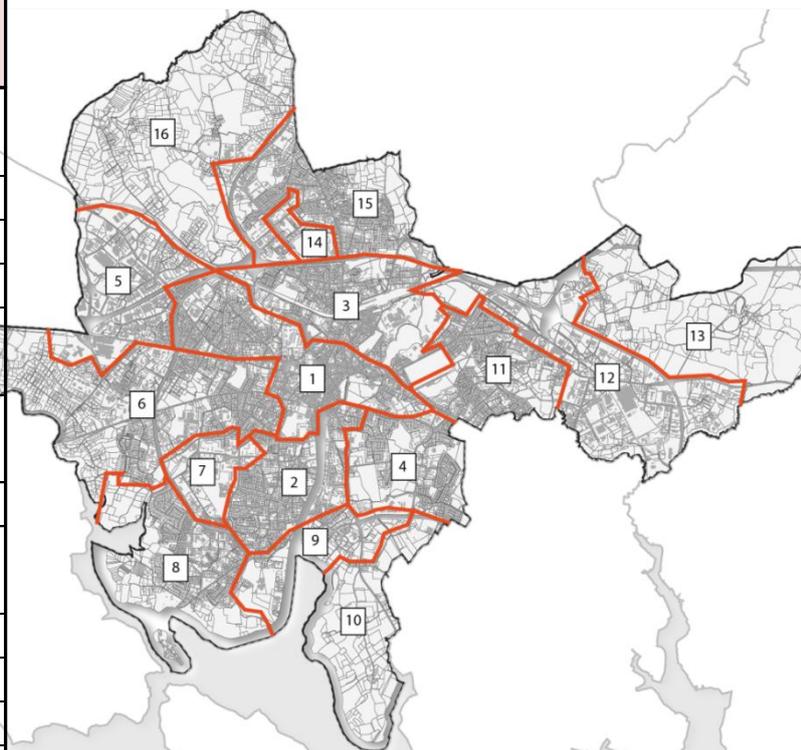
⁸ Source : FILOCOM 2003 - 2013, MEDDE d'après DGFIP



25 – Source : FILOCOM 2003 - 2013, MEDDE d'après DGFIP

Pour Vannes et Vannes Agglo, les logements les plus concernés sont issus de la période de construction 1975-1999 avec respectivement 35 et 30%. Les logements construits après 2000 sont moins touchés par la vacance car généralement plus neufs et plus aux normes.

n° - nom quartier	logement vacant	part dans le quartier	part dans la commune
1- Centre-ville- Mairie -Rohan	898	11%	36%
2- Centre-ville - Port	266	9%	11%
3- Gare Vannes	334	9%	13%
4- Tohannic	81	5%	3%
5- Secteur d'activité Ouest	5	2%	0%
6- Ouest Vannes - Le Pargo -Bernus	355	8%	14%
7- Kercado	157	8%	6%
8- Sud Vannes - Cliscouët	94	4%	4%
9- PIBS	3	5%	0%
10- Sud-Est Vannes	0	0%	0%
11- Beauré la Lande	132	7%	5%
12- Secteur activité Est le Prat	3	5%	0%
13- Secteur Nord-Est	3	3%	0%
14- Menimur	56	4%	2%
15- Nord Gare	87	5%	4%
16- Nord Vannes	12	5%	1%
TOTAL	2 489	8%	100%

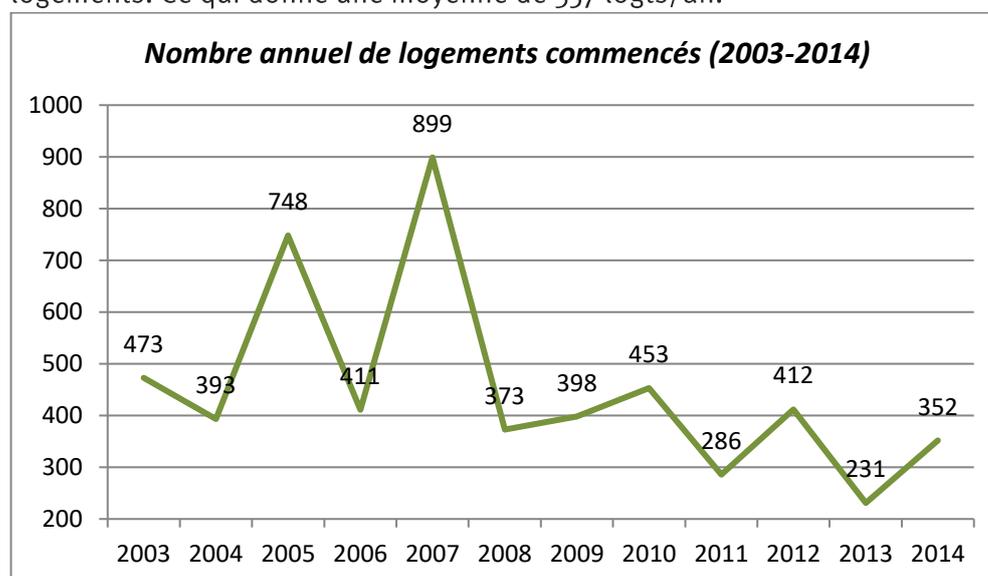


3. Deux périodes de construction

Au cours des années 2000, le rythme de construction a connu des disparités selon les années avec une moyenne de 484 logements commencés par an. Deux périodes se distinguent:

La première entre 2003 et 2008 qui connaît deux pics importants de construction (748 logements en 2005 et 899 en 2007) avec une moyenne de 584 logts/an.

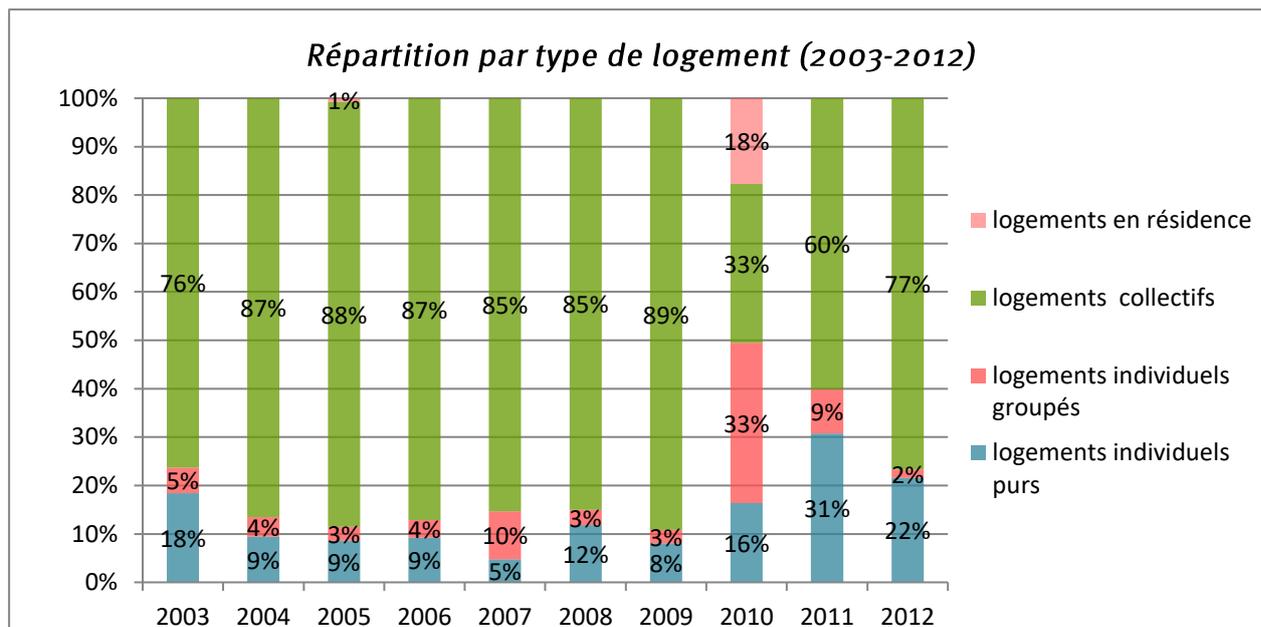
La deuxième entre 2008 et 2014 qui est marquée par la crise de la construction importante dès 2008 et qui connaît sa plus importante baisse en 2011 avec 286 logements. Ce qui donne une moyenne de 357 logts/an.



26 - Sitadel, 2003-2012 – Logements commencés en date réelle

4. Une grande majorité de collectifs dans les constructions neuves

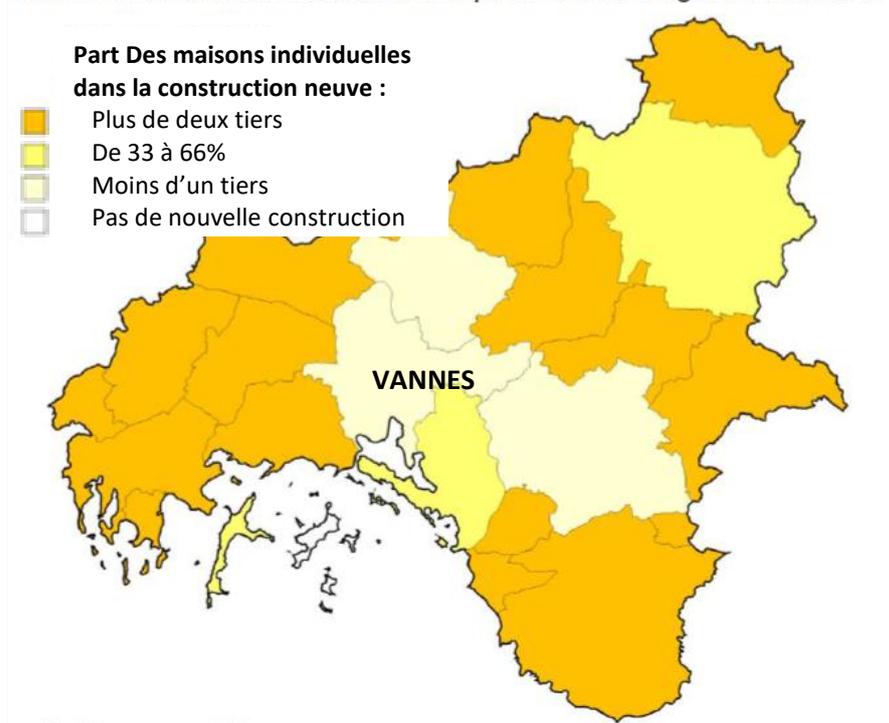
Sur la période 2001-2010, les logements collectifs représentent la part la plus importante des logements commencés (78% de la construction). Mais c'est entre 2003 et 2009 que la construction en collectifs est la plus importante avec 85% en moyenne. Ils sont suivis de loin par les logements individuels purs (14%), les logements individuels groupés (7.6%), et les logements en résidence (2%). Ce pourcentage élevé de types collectifs est en majeure partie issue d'opérations privées de promoteurs. En terme de logements commencés pour des périodes similaires, Lorient a également un fort taux de logements collectifs (75%) qui se maintient et connaît une baisse marquée de sa production avec 186 logts/an entre 2008 et 2013 contre 322logts/an entre 2004 et 2007.



27 - Sitadel - 2003-2012

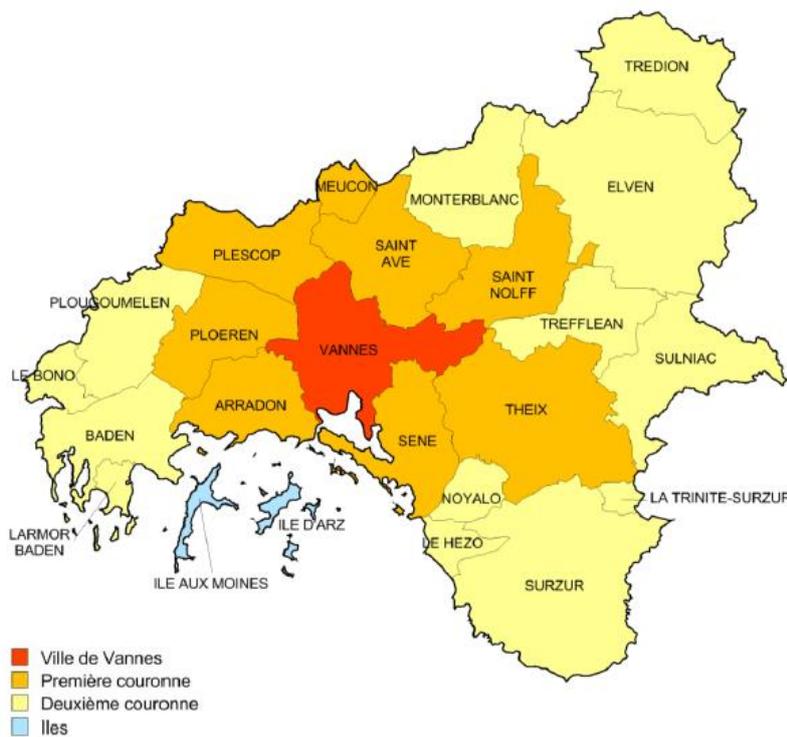
Pour l'année 2014, la part de maisons individuelles constitue la moitié ou les deux tiers de la construction pour Vannes Agglo comme sur le reste du département, contrairement aux communes de Vannes, St Avé ou Theix qui s'apparentent à des communes de cœurs d'agglomération et qui de par la raréfaction du foncier et la pression démographique orientent leurs constructions vers du collectif. Cela équivaut à moins d'un tiers de maisons individuelles en construction neuve.

Part des maisons individuelles dans la production de logements en 2014



28- Les logements autorisés et mis en chantier dans Vannes Agglo - Mars 2015 - Vannes Agglo – ADIL 56

Vannes détient 19% de l'individuel pur des logements commencés en 2014 de l'agglomération sur les 359 logements du même type. Et elle représente également 30% des logements

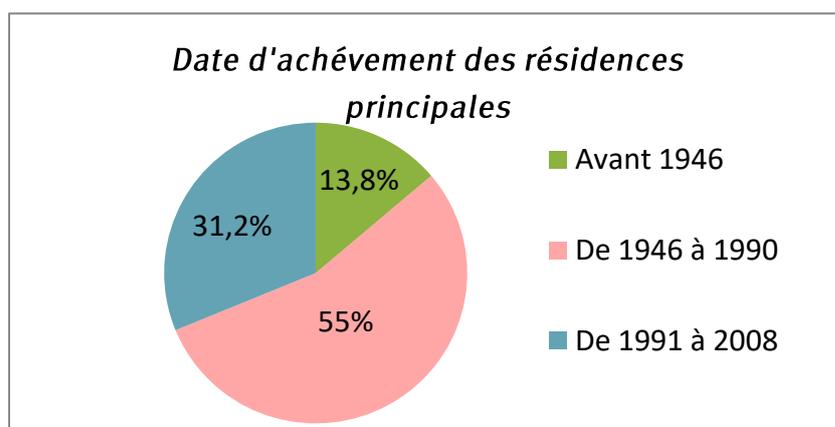


commencés en 2014 sur Vannes Agglo avec une évolution importante contrairement à la première et deuxième couronne entre 2013 et 2014 de 102 logements.⁹

	Logements commencés en 2014	Individuel pur	Individuel groupé	Collectif	Evolution 2013/2014
VANNES	290	68	1	221	102
1ère COURONNE	412	112	14	286	-58
2ème COURONNE	268	177	7	84	-2
VANNES AGGLO	974	359	24	591	42

29 - Les logements autorisés et mis en chantier dans Vannes Agglo - Mars 2015 - Vannes Agglo – ADIL 56

Le parc de logements de Vannes est relativement ancien avec 70% des logements construit avant 1991. En effet, presque un quart des logements a été construit avant 1946 (13.8%). La période de construction d'après-guerre, les 30 glorieuses a été faste pour la ville de Vannes, puisque 55% des logements ont été construits entre 1946 et 1990.

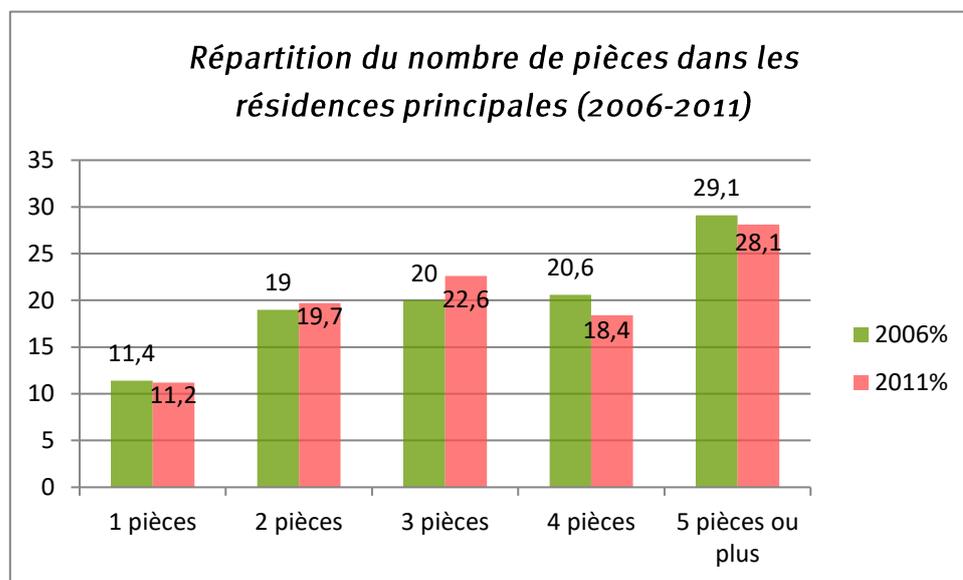


30 - Source : Insee 1946 - 2008

Enfin, 31.2% des logements ont été construits entre 1991 et 2008.

⁹ Les logements autorisés et mis en chantier dans Vannes Agglo - Mars 2015 - Vannes Agglo – ADIL 56

5. Taille et types des logements



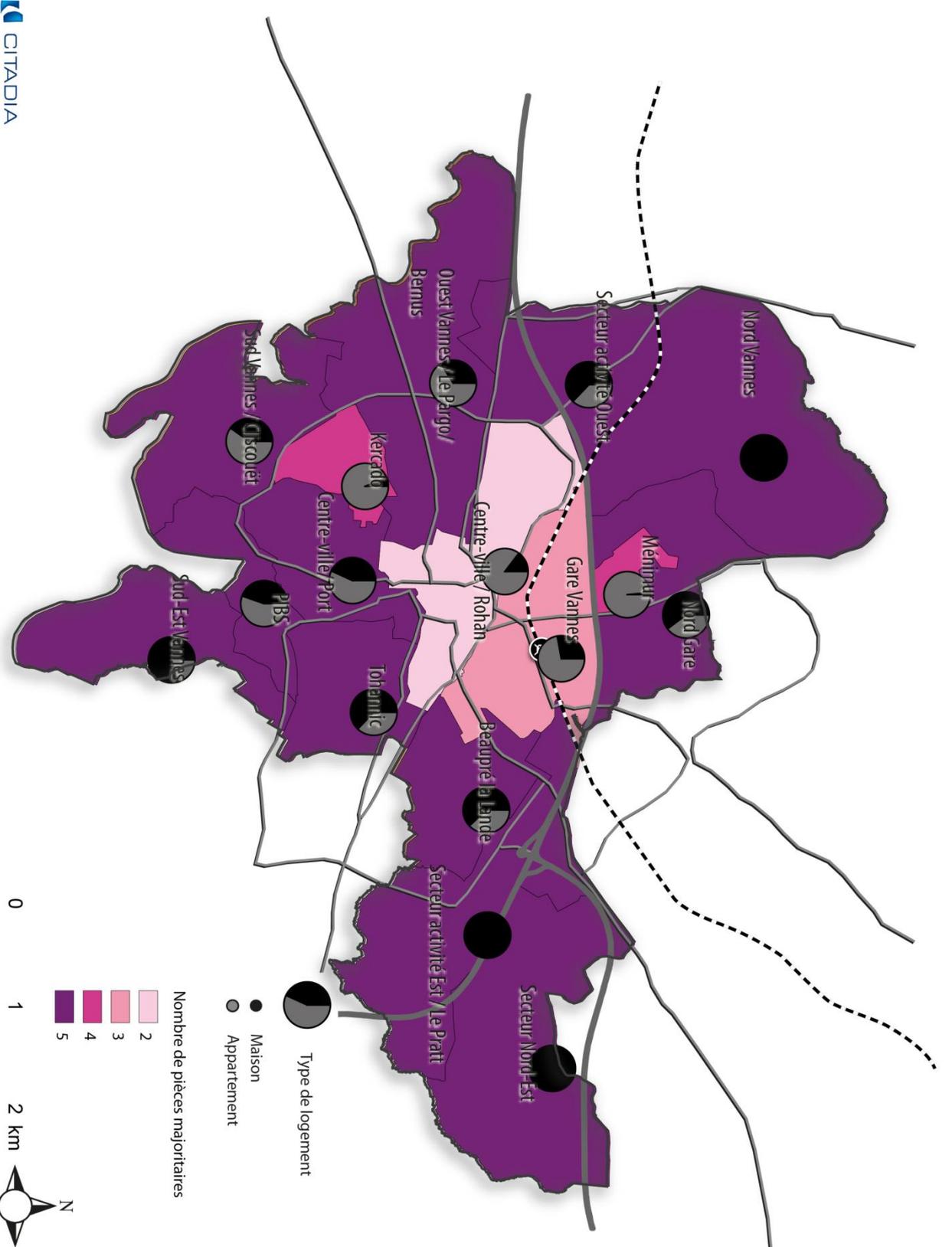
31 - Source : Insee 2006-2011

Depuis 2006 la tendance va vers une diminution du nombre de pièces dans les résidences principales traduisant deux phénomènes déjà évoqués auparavant à savoir, le desserrement des ménages et une tendance des promoteurs à se rapprocher d'un format de logement plus adapté pour des résidences secondaires liées au tourisme ou destiné aux personnes retraitées qui n'ont plus d'enfants à charge.

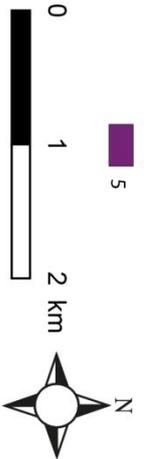
Cette hausse des logements 3 pièces entre 2006 et 2011 peut également s'expliquer par la construction importante de ce type de logement au sein du Projet de Renouvellement Urbain (PRU) de Mérimur. Quartier qui correspond à 8.5% du total de logement de 3 pièces et moins. (cf. : tableau ci-dessous). Cela s'explique également par le nombre important d'appartements qui ont été construits sur Vannes entre 2002 et 2013, avec un nombre moyen de pièces en 2011 pour les appartements de 2.8. (Insee 2011)

	Catégories des résidences en 2011	Nb moyen de pièces
Maisons	9575	5,3
Appartements	21813	2,8

Les quartiers les plus caractéristiques en terme de « petits » logements sont le Centre-ville à hauteur de 27.5% puis le quartier Gare Vannes à 13.7%. Ce sont les deux quartiers les plus anciens de Vannes et ce sont également les plus denses, à l'exception des quartiers de Kercado et Mérimur.



CITADIA
 Source : Cadastre, INSEE données IRIS, RGP 2011



Typologie des logements

6. Une part affirmée de logement sociaux

	Nb de ménages	% des résidences principales	Evolution entre 2010-2011 en %
VANNES	5 465	20%	0,5%
VANNES AGGLO	7 464	12%	1,2%
MORBIHAN	29 537	9%	-0,3%

32 - Tableau de Bord des indicateurs - Observatoire départemental de l'Habitat - édition 2013

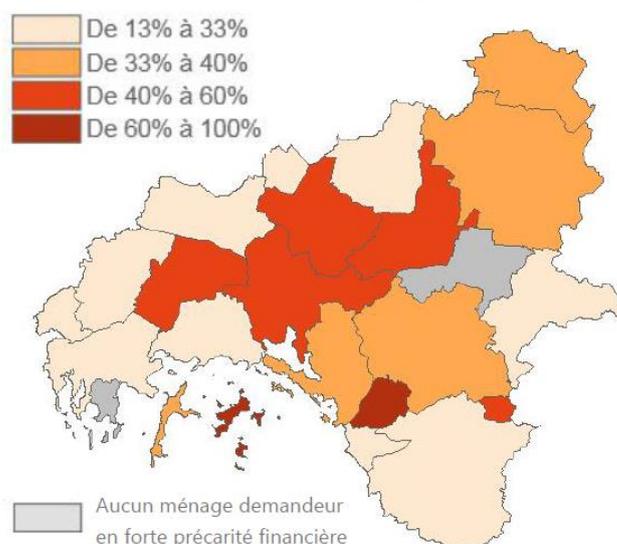
La ville de Vannes dispose de 24% de logements sociaux sur la commune. Elle absorbe d'ailleurs une grande part des ménages ayant accès à un logement social pour l'ensemble de l'agglomération (73%). Vannes connaît une augmentation des ménages en parc locatif social de 0,5% tandis que le département, pour qui les logements sociaux représentent moins de la moitié de ceux de Vannes, connaissent une baisse de -0,3% entre 2010-2011. Sur 1 825 demandeurs, 715 demandes satisfaites en 2013 sur Vannes, dont 619 demandes pour Vannes en choix 1 avec un délai moyen de 12 mois.

Les demandeurs de logements sociaux étant moins motorisés que le reste de la population, cela tend à ce que les demandes se fassent sur un territoire bien desservi et où la mobilité n'est pas un frein total au quotidien, ce qui est le cas de la ville de Vannes par rapport au reste de l'agglomération.

Concernant la situation des ménages disposant de faibles ressources :

Un grand nombre de demandeurs de logement social, sur la commune de Vannes connaît une grande précarité. En effet, **45% de ces demandeurs déclarent un revenu mensuel inférieur à 30% du plafond PLUS**, ce qui équivaut pour une personne seule à moins de 495€ par mois, pour un couple sans enfant à moins de 660€ par mois et pour un couple/famille monoparentale avec 1 enfant à moins de 795€ par mois au 1^{er} janvier 2014.¹⁰

40 Part de ménages demandeurs en forte précarité financière (revenus <30% PLUS) au 1^{er} janvier 2014



¹⁰ Source : demandes de logement social, Vannes Agglo, 1er janvier 2014

Définition : Les ménages pauvres et modestes sont les ménages dont les ressources sont inférieures à 30% et 60% dans plafonds HLM(PLUS)

7. La location privée

Depuis 2007 (13 829logements), les logements locatifs ont connu une hausse jusqu'en 2011 (16 016logements). Le parc de logements locatifs de Vannes agglo en quelques chiffres :

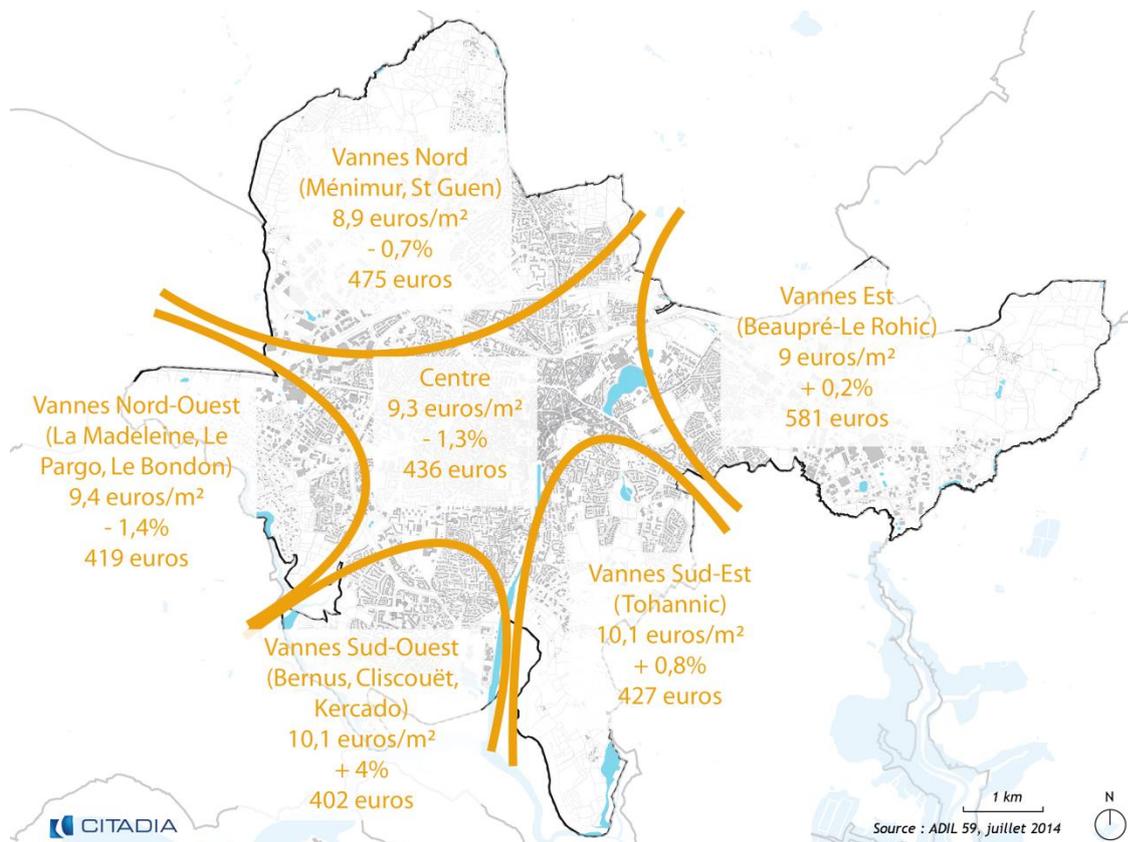
- ✗ 67% en habitat collectif
- ✗ 59% de l'offre locative privée sur la ville de Vannes
- ✗ Durée moyenne d'occupation : 2.4 ans
- ✗ 6 logements locatifs sur 10 sur la ville-centre

Les loyers ont de façon globale légèrement baissé (-0.2% en 2013) dans le parc privé de Vannes Agglo. Dans ce contexte difficile, la vacance des biens est en augmentation et touche notamment les biens en T2 et T3 plus nombreux sur le marché. Les maisons suivent également le même mouvement avec des pavillons de 4 ou 5 chambres en deuxième couronne de Vannes qui se louent difficilement. ¹¹

	Loyer d'ensemble €/m ²	Soit un loyer médian de (€)	Maison €/m ²	Appartement €/m ²	Loyer de marché €/m ²	Evolution 2013/2014
VANNES	9,4	433	8,2	9,6	9	-0,6%
1ère COURONNE	8,6	550	7,5	9,3	8,5	0,5%
2ème COURONNE	8,1	602	8,1	8,3	7,9	-0,7%
VANNES AGGLO	8,9	482	7,7	9,4	8,7	-0,2%

Au 1er janvier 2014, trois quartiers subissent une baisse de leurs loyers médians sur un an, à savoir le quartier Nord, le quartier Nord-Ouest et le centre.

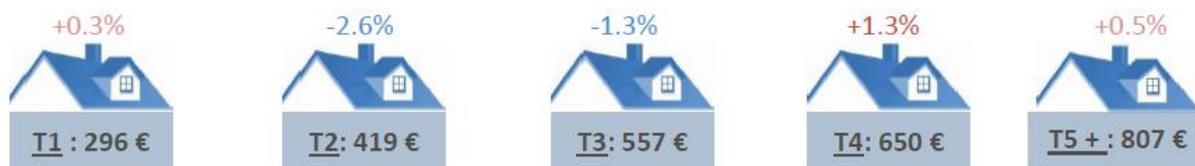
¹¹ Source : Le marché locatif privé dans Vannes Agglo - Juillet 2014 - Vannes Agglo



Concernant le centre-ville, cela provient du fait qu'il est aujourd'hui plus difficile de louer un bien dans le parc ancien que dans le neuf. Et que les logements T2 et T3 sont bien représentés dans ce quartier or leurs loyers sont en baisse (cf : schéma ci-dessous)

Il existe des différences notables de loyer entre les quartiers vannetais par exemple sur le logement T2 sur lesquels on peut observer une différence de 45€/mois entre le quartier Nord (388€) et le quartier Sud-Ouest (433€).

Niveaux de loyers médians sur la ville de Vannes selon la taille des logements au 1^{er} janvier 2014 et évolution du loyer au m² sur un an



34 – Source : Le marché locatif privé dans Vannes Agglo - Juillet 2014 - Vannes Agglo

La variation des loyers permet dans une certaine mesure d'identifier les besoins de la population en terme de type de logement (nombre de pièces). Le besoin se situe plus sur les logements de grandes tailles (T4 et T5) car comme vu précédemment, les logements T2 et T3 sont en nombre conséquent sur la ville de Vannes.

Définition : Les loyers de marché sont des montants médians de loyers hors charges obtenus par un traitement statistique et économétrique à partir de la dernière base de références issue des enquêtes annuelles de l'OLAP.

Le loyer de marché est par convention le loyer des occupants ayant moins d'un an de présence dans leur logement (dont le loyer est celui du bail initial sans indexation annuelle). Source : Observatoire des loyers – Agglomération parisienne

8. Un marché immobilier dynamique

Le marché de l'immobilier à Vannes connaît différents mouvements. D'un côté les ventes dans le neuf dans certains quartiers plus prisés que d'autres ont augmenté de 13% entre 2014 et 2015, le prix des appartements anciens se maintient contrairement à Lorient ou Auray tandis que les prix des maisons dans l'ancien chutent à nouveau de -4% sur cette même période.

	Appartements				Maison			
	Anciens	Evolution 2014-2015	Neufs	Evolution 2014-2015	Anciennes	Evolution 2014-2015	à bâtir	Evolution 2014-2015
VANNES	2130	-1,5%	3240	13%	240000	-4,0%	132000	-5,7%
LORIENT	1580	-5,2%	2800	/	175000	2,9%	/	/
VANNES AGGLO	2330	-0,6%	3280	/	216000	-4,0%	67000	4,5%
AGGLOMERATION LORIENT	1420	-6,8%	2750	1,4%	159000	-0,3%	57300	6%

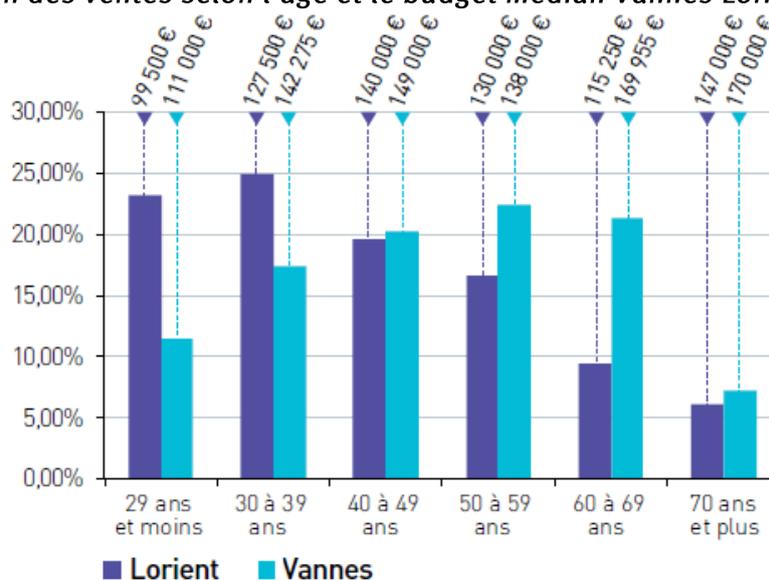
35 - Source : Baromètre des notaires - Février 2015 - Chambre des notaires du Morbihan

Le marché de Vannes connaît des fluctuations notamment sur les maisons anciennes (-4%/1an). Une évolution importante est notable concernant les terrains à bâtir qui chute en un an de -5.7% alors que le foncier disponible et cessible de Vannes diminue ce qui annonce une tendance inverse. Dans un même temps, il faut considérer les nouvelles opérations telles que Kerbiquette qui affiche volontairement un prix de terrain en dessous du marché et peuvent expliquer en grande partie cette baisse récente.

Le potentiel d'achat, quel que soit l'âge des acheteurs, est supérieur à celui des acheteurs de Lorient qui est également un pôle urbain important. Le territoire de Vannes présente ainsi une forte attractivité pour les investisseurs.

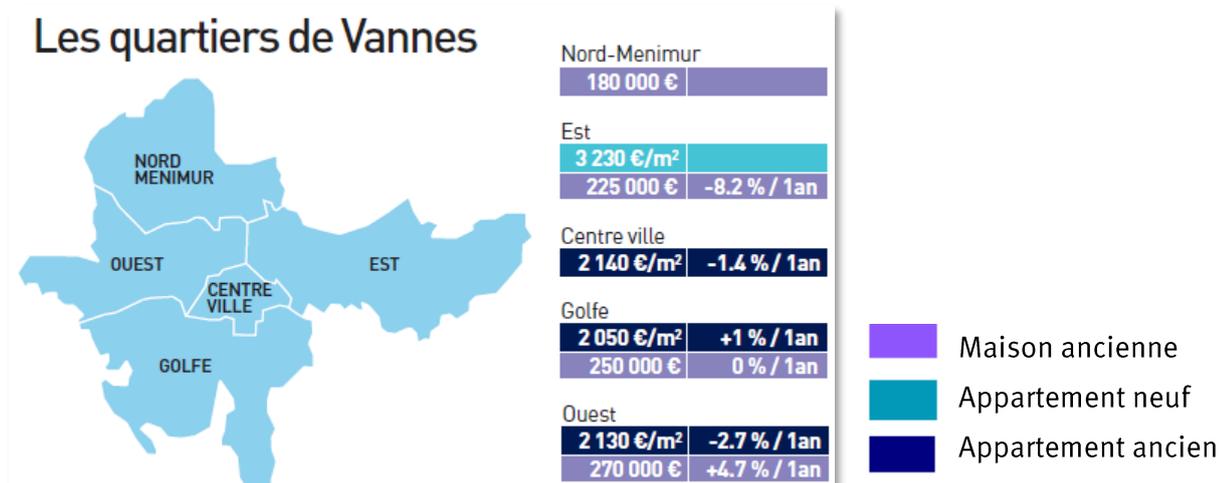
Une première observation de ce phénomène est observable lorsque l'on fait le rapprochement avec Lorient pour qui presque la moitié de ses ventes sont destinées à une population de moins de 40 ans et la différence de budget entre les moins de 30 ans et les plus de 70 ans, est de 47 500€. A Vannes, plus de 60% des ventes se font par une population qui a entre 40 à 69 ans. Enfin la différence entre les mêmes catégories d'âges d'acheteurs que Lorient est de 59 000 €.

Répartition des ventes selon l'âge et le budget médian Vannes Lorient – Fév. 2015



36 - Source : Baromètre des notaires - Février 2015 - Chambre des notaires du Morbihan – Année 2014

La différence la plus marquée concerne d'ailleurs la tranche des 60 à 69 ans, qui est la population en hausse pour Vannes en terme de démographie, avec une différence de budget médian de 54 705€ et cela concerne environ 22% des acheteurs contre 9% pour Lorient. Et Lorient attire des investisseurs plus jeunes, un acquéreur de terrain sur deux à entre 30 et 40 ans et ce sont par exemple les jeunes de moins de 30 ans qui plébiscitent l'appartement ancien (40% des transactions avec un budget médian de 91 500€). Cela pose la question de comment développer une offre suffisante en accession abordable pour favoriser le parcours résidentiel?

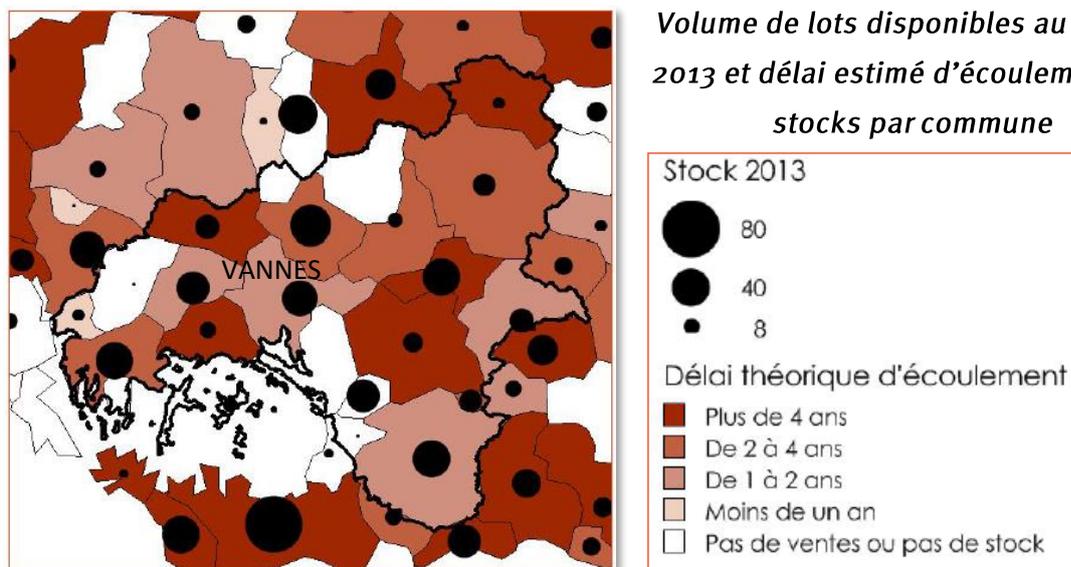


37 - Baromètre des Notaires - Février 2015 - Chambre des notaires du Morbihan – Année 2014

Les différences s'observent également au sein de la ville de Vannes avec par exemple le prix médian des maisons anciennes (en violet ci-dessus) par quartiers. Il y a en effet une différence très marquée de l'ordre de 90 000 € en 2014 entre Nord Ménimur et l'Ouest qui sont deux quartiers limitrophes mais séparés par la route N165 et la zone commerciale. Cet écart se retrouve comme vu précédemment au niveau des loyers.

Si un zoom est effectué sur les terrains à bâtir de Vannes l'ADIL 56 a observé en 2013 l'aliénation de 53 terrains à bâtir sur la commune de Vannes. Il s'agit du plus gros volume réalisé sur Vannes aggro même si la ville enregistre une baisse de ses ventes par rapport à l'année précédente. Les lots vendus sur la commune mesurent en moyenne 364 m², soit la plus petite surface moyenne visible sur Vannes aggro (453 m²) et bien en deçà de la surface moyenne du Morbihan (569 m²).

12



38 - La commercialisation des terrains à bâtir en lotissements et ZAC dans Vannes Agglo - Juin 2014 - ADIL 56

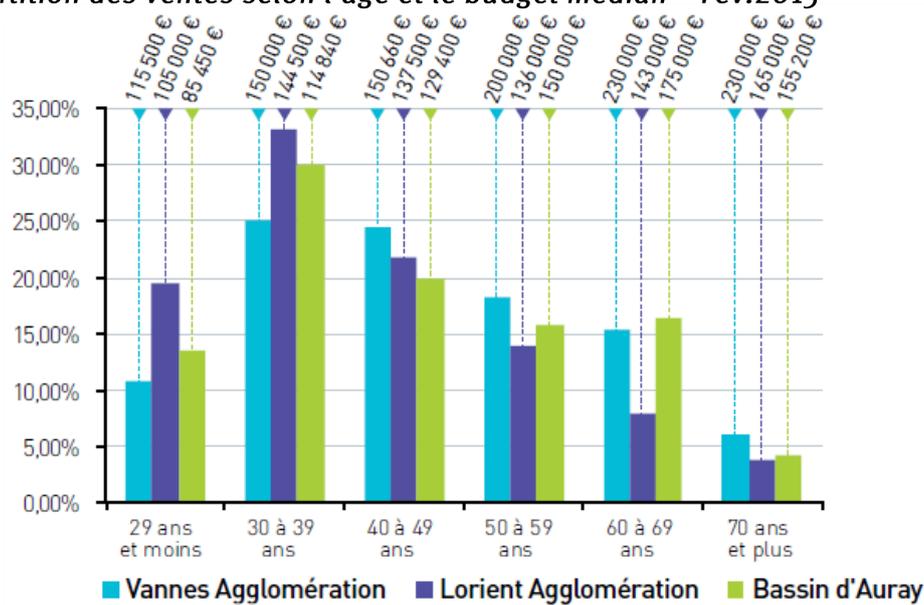
Le délai d'écoulement de ces lots est en nette progression sur Vannes Agglo mais la commune de Vannes reste celle dont les ventes se font le plus rapidement, entre 1 et 2 ans. Ceci peut s'expliquer notamment par la forte pression foncière qui s'exerce sur ce pôle urbain. Cette forte demande n'est d'ailleurs pas freinée par les prix de vente à Vannes (prix médian au m² de 257€) les plus élevés de Vannes Agglo après Arradon (481€ au m²).

L'Agglomération de Vannes se trouve également être un territoire avec des prix de vente élevés lorsqu'elle est comparée avec des territoires limitrophes tels que Lorient Agglomération ou le bassin d'Auray.¹³

¹² La commercialisation des terrains à bâtir en lotissements et ZAC dans Vannes Agglo - Juin 2014 - ADIL 56

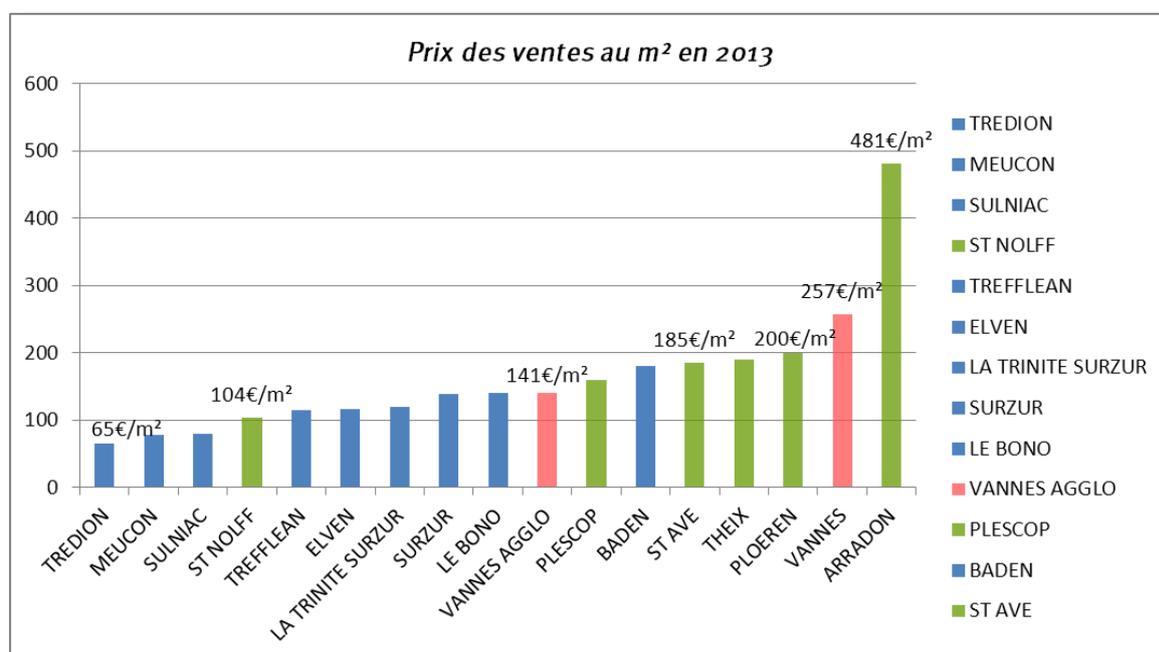
¹³ La commercialisation des terrains à bâtir en lotissements et ZAC dans Vannes Agglo - Juin 2014 - ADIL 56

Répartition des ventes selon l'âge et le budget médian – Fév. 2015



39 - Source : Baromètre des notaires - Février 2015 - Chambre des notaires du Morbihan

Parallèlement, l'optimisation foncière se poursuit. La surface moyenne privative des lots diminue de 14% en un an, 453m² en 2013. A noter que, depuis 2007, la réduction des surfaces des lots est sensible (-38%) dans Vannes Agglo, et même supérieure à l'évolution départementale (-25%). La taille des parcelles augmente au fur et à mesure que l'on s'éloigne du cœur de l'agglomération : 364m² sur Vannes, 434 m² sur la première couronne, 472m² sur la seconde couronne.¹⁴



40 - La commercialisation des terrains à bâtir en lotissements et ZAC dans Vannes Agglo - Juin 2014 - ADIL 56

¹⁴ La commercialisation des terrains à bâtir en lotissements et ZAC dans Vannes Agglo - Juin 2014 - ADIL 56

A l'exception de la commune d'Arradon, les communes limitrophes de Vannes sont plus accessibles en terme de prix d'achat au m² (colonnes en vert) jusqu'à 2.5 fois moins pour la commune de Saint-Nolff. Différence qui se retrouve à l'échelle globale de Vannes Agglo avec un prix de vente moyen de 141 €/m². Cet élément permet également de comprendre la tendance à la périurbanisation d'une part de la population qui préférerait investir sur un territoire à proximité de Vannes tout en bénéficiant de ses atouts.

9. Les besoins des publics spécifiques

Vannes Agglo dispose d'un Programme Local de l'Habitat dont la dernière révision a été approuvée en 2016. Les points majeurs qui y sont soulevés sont les suivants :

- Personnes âgées :
 - Une population nombreuse, et des perspectives de fort accroissement.
 - Une offre en hébergement assurée par de nombreux établissements, aux prix parfois très élevés.
 - Le maintien à domicile bien structuré, à renforcer à l'avenir avec des besoins en adaptation
 - des demandes toujours nombreuses à satisfaire.
- Plus démunis :
 - une capacité d'accès au logement limité pour environ 16 000 personnes dans l'agglomération et le maintien d'une précarité bien présente dans certains quartiers (notamment de politique de la ville).
 - Un recours aux aides indispensable pour de nombreux foyers.
 - Une offre de moyens, services et hébergement structurée et animée en partenariat.
 - Le renforcement à prévoir de logements très sociaux, et notamment de l'offre dans le parc privé pour les jeunes en insertion et en hébergement collectif.
- Gens du voyage :
 - une politique maîtrisée par l'agglomération qui poursuit le développement de l'offre de terrains et qui gère désormais les terrains d'accueil.
 - Des aménagements à prévoir dans l'accueil estival : La question d'un terrain pérenne pour l'accueil des missions évangéliques.

Le programme d'actions du PLH de 2016 vise à répondre à ces besoins spécifiques. Le présent PLU s'inscrit dans la continuité de ce Programme Local de l'Habitat.



Les points faibles	Les points forts
<ul style="list-style-type: none"> ✗ Une stabilisation de la population depuis 2006 alors que Vannes Agglo et le département du Morbihan continuent a gagner des habitants : des migrations de jeunes ménages depuis Vannes vers les communes de première et deuxième couronnes autour de la ville centre afin d'accéder à la propriété (prix des terrains plus attractifs notamment). ✗ Un solde migratoire négatif depuis 2006 et un solde naturel positif mais qui baisse ✗ Un taux de vacance important ✗ Une tendance au logement T2-T3 dans le centre et T5 et plus dans le reste du territoire mais peu d'offre entre les deux ✗ Un ralentissement du rythme de construction ✗ Une offre en individuel pur beaucoup plus importante dans la première et la deuxième couronne ✗ Un parc majoritairement constitué de logements collectifs ✗ Des différences de loyers et de prix de ventes importants entre les quartiers ✗ Des prix de terrains élevés et peu d'acquisitions par des jeunes ménages 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Vannes attire de nombreux nouveaux arrivants et reste le premier point d'arrivée sur l'Agglo de Vannes ✗ Un solde naturel qui reste positif malgré une baisse depuis 1968. ✗ Un taux de vacance en diminution depuis 2009 ✗ Une dynamique de construction de logements portée par le logement collectif (diversification des formes urbaines) ✗ Un parc de logements locatifs sociaux important ✗ Une opération de rénovation menée pour améliorer le parc de logements à Ménimur ✗ Un parc de logements sociaux important, 73% de ceux de Vannes Agglo – Environ 5 460 ménages en 2013 ✗ Des prix élevés mais qui trouvent des acquéreurs ✗ Taux de résidences secondaires plus faibles que sur Vannes Agglo et le Morbihan ✗ Un parc de logement majoritairement récent
<p>Les enjeux et besoins induits</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Développer une offre en logements en adéquation avec les besoins de la population (vieillesse, réduction du nombre de personne par ménage, mixité sociale et générationnelle) ✗ Continuer la dynamique de construction neuve, pour offrir des logements adaptés aux habitants actuels et pour pouvoir accueillir de jeunes ménages afin d'assurer un renouvellement de la population ✗ Poursuivre la diversification des types de logements et des formes urbaines dans la production de logements afin de répondre aux besoins et attentes d'un plus grand nombre de ménages mais aussi aux objectifs de réduction de la consommation d'espace. ✗ Mobiliser des outils afin de jouer sur les prix du foncier ✗ Développer des opérations d'amélioration et de réemploi du parc existant ✗ Favoriser les opérations de renouvellement urbain et la diversification des formes urbaines

Activités économiques

La centralité des emplois, des pôles commerciaux, des pôles économiques au sens général sur la ville de Vannes la confortent en tant que pôle d'emploi attractif et dans le rôle économique majeur qu'elle tient au sein de son agglomération et dans son département du Morbihan.

1. Une population active

La ville de Vannes constitue un pôle d'emploi important. Les 40 774 emplois vannetais comptabilisés en 2011, représentent :

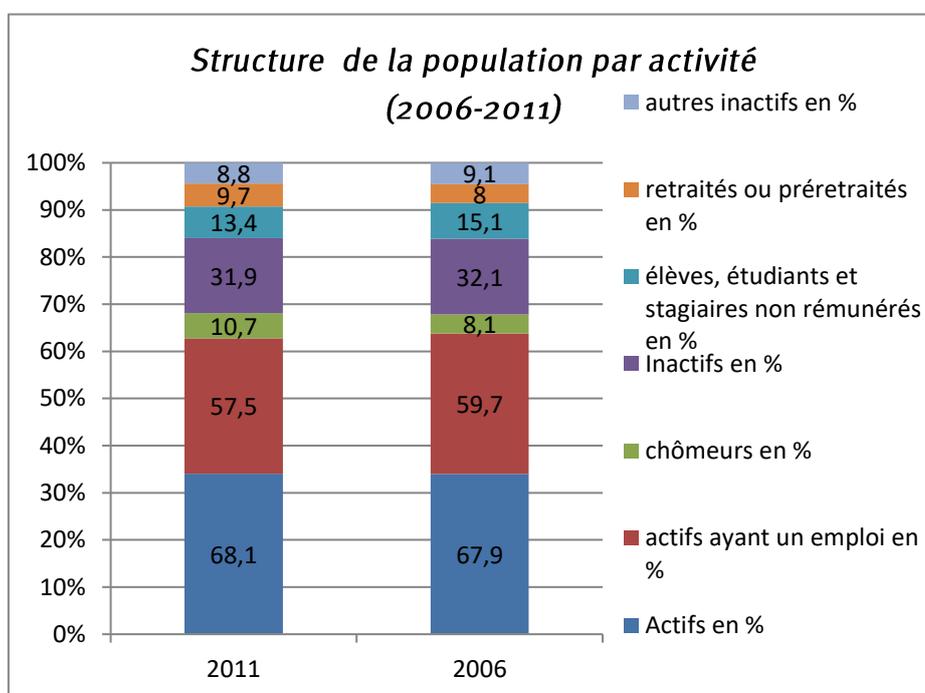
- ✗ 15% des emplois du département ;
- ✗ 83% des emplois de l'aire urbaine de Vannes ;
- ✗ 65% des emplois de Vannes Agglo (62 812 emplois en 2011).

	Nombre d'emplois dans la zone		Evolution annuelle des emplois 2006-2011	Nombre d'actifs ayant un emploi résidant dans la zone		Evolution annuelle des actifs 2006-2011	Différence emplois/actifs 2006-2011	Indicateurs de concentration de l'emploi	
	2006	2011		2006	2011			2006	2011
VANNES	40 397	40 774	0,2	21 172	20 095	-0,9	-0,2	190,8	203
LORIENT	35 513	35 783	0,1	21 808	22 127	0,2	0,5	162,8	162
Aire Urb. De VANNES	47 711	48 840	0,4	30 817	30 326	-0,3	-1,4	154,8	161
MORBIHAN	272 115	279 081	0,4	280 541	288 285	0,4	0,9	96,8	97

La baisse du nombre d'actifs est notamment due à l'augmentation du chômage lié à la crise de 2008 et au fait qu'une partie des actifs ayant un emploi et résidant à Vannes en 2006 quitte Vannes pour sa périphérie. C'est pourquoi Vannes conserve son statut de pôle d'emplois avec un indicateur de concentration en hausse qui passe de 190.8 à 203 entre 2006 et 2011. Ainsi, pour 100 actifs occupés, la ville comptabilisait 203 emplois en 2011. Cela sous-tend bien que des migrations pendulaires importantes ont lieu de la périphérie (autres villes de la communauté d'agglomération et plus largement de l'aire urbaine) vers la ville-centre (cf. partie transport et mobilité).

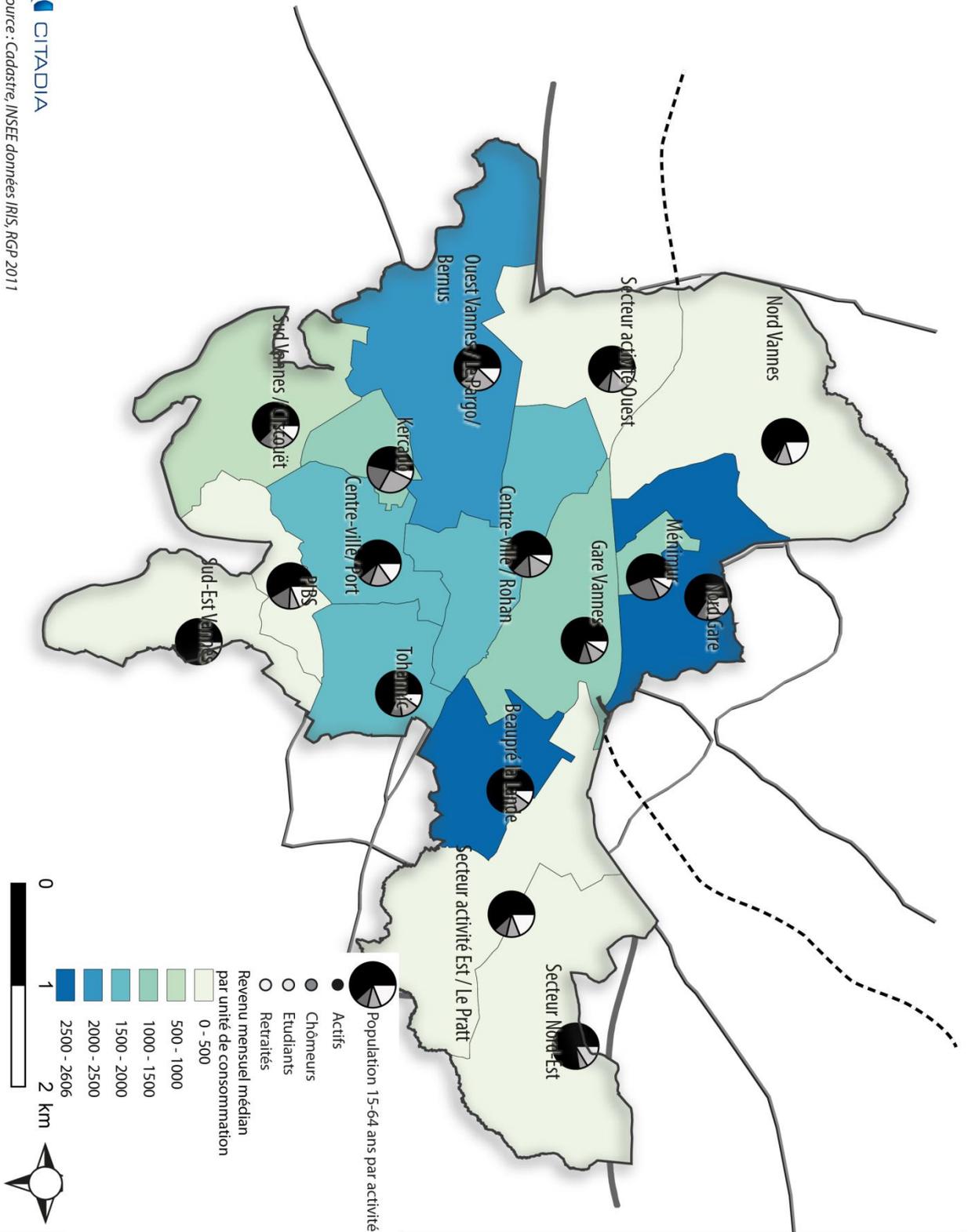
Définition : La population active regroupe la population active occupée (appelée aussi « population active ayant un emploi ») et les chômeurs. La mesure de la population active diffère selon l'observation statistique qui en est faite. On peut actuellement distinguer trois approches principales : au sens du BIT, au sens du recensement de la population, au sens de la Comptabilité nationale. Source : Insee

La structure de la population active de Vannes n'a pas connu de changement très marqué à l'exception de deux catégories. La part des retraités qui passe de 8 à 9.7% entre 2006 et 2011 quand Vannes Agglo est à 10.9% en 2011 et celle des chômeurs (de 8.1 à 10.7%). Cela s'explique à la fois par la crise de 2008 responsable d'une partie de l'augmentation du chômage et d'autre part, à une partie de la population nouvelle qui s'installe sur Vannes, à savoir la catégorie des préretraités et retraités. (cf : partie démographie).



41 - Source : Insee 2006-2011

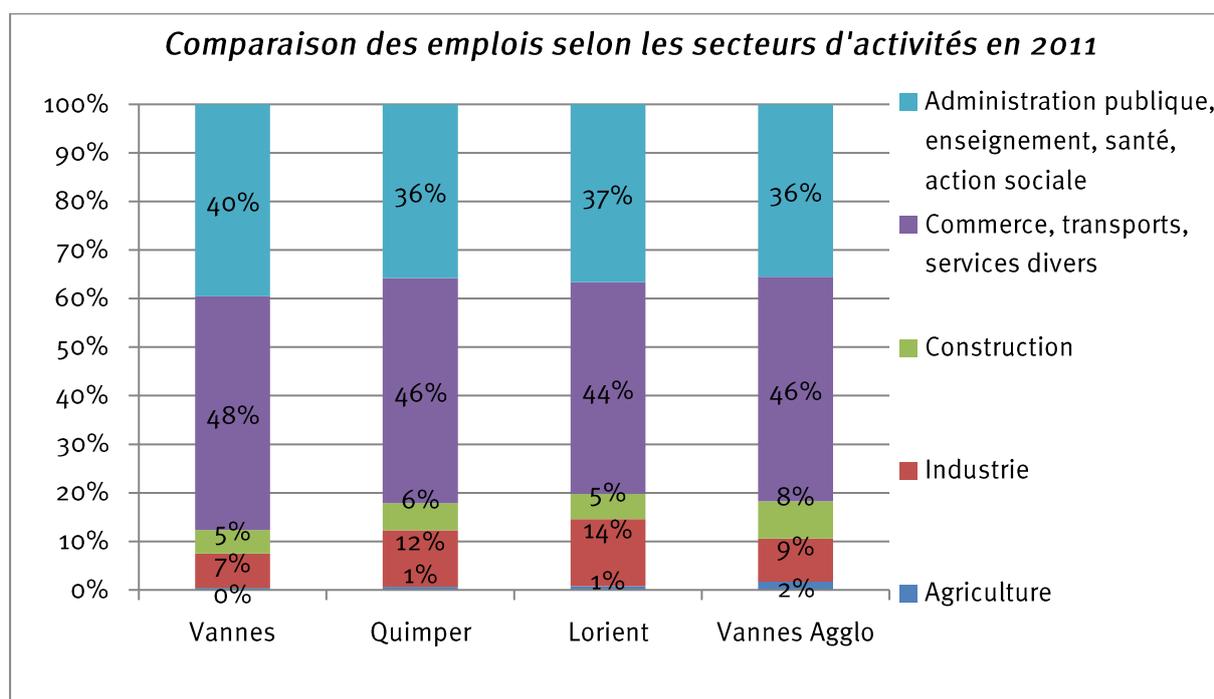
CITADIA
 Source : Cadastre, INSEE données IRIS, RGP 2011



Répartition de la population par activité et revenu

2. Une économie basée sur le tertiaire

En 2011, près de 9 sur 10 emplois de la ville de Vannes sont des emplois tertiaires (administration publique, enseignement, santé, action sociale, commerce, transports, services divers) ce qui s'explique en partie par le rôle de ville préfecture. Si les domaines des commerces, transports et services divers représentent un poids plus important dans l'emploi de la ville (47.5% en 2006 et 48.2% en 2011), en raison notamment de la prédominance des services et de leur fort développement, ceux de l'administration publique, de l'enseignement, de la santé et de l'action sociale sont quant à eux restés constant aux alentours de 40%.

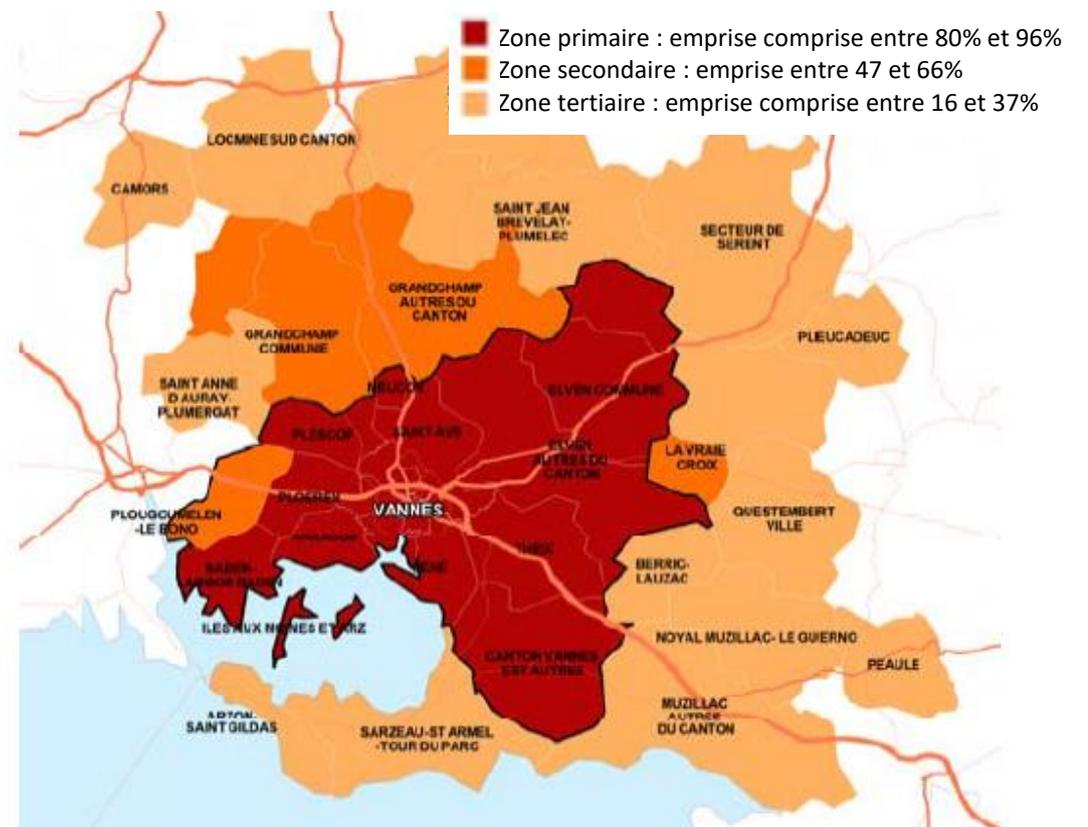


42 - Source : Insee 2011

3. Un rayonnement et une diversité commerciale qui conforte le statut de ville-centre

Vannes concentre une large partie de l'appareil commercial de Vannes Agglo et ce constat est appuyé par la zone de chalandise des commerces identifiés qui se concentre en très grande partie dans le périmètre de la ville de Vannes visible sur la carte ci-dessous. ¹⁵

¹⁵ CCI Morbihan - Analyse des flux de consommation des ménages morbihannais 2012 - Traitement AID observatoire



43 – Zone de chalandise globale des commerces du territoire du SCoT- CCI Morbihan – AID Observatoire La sti

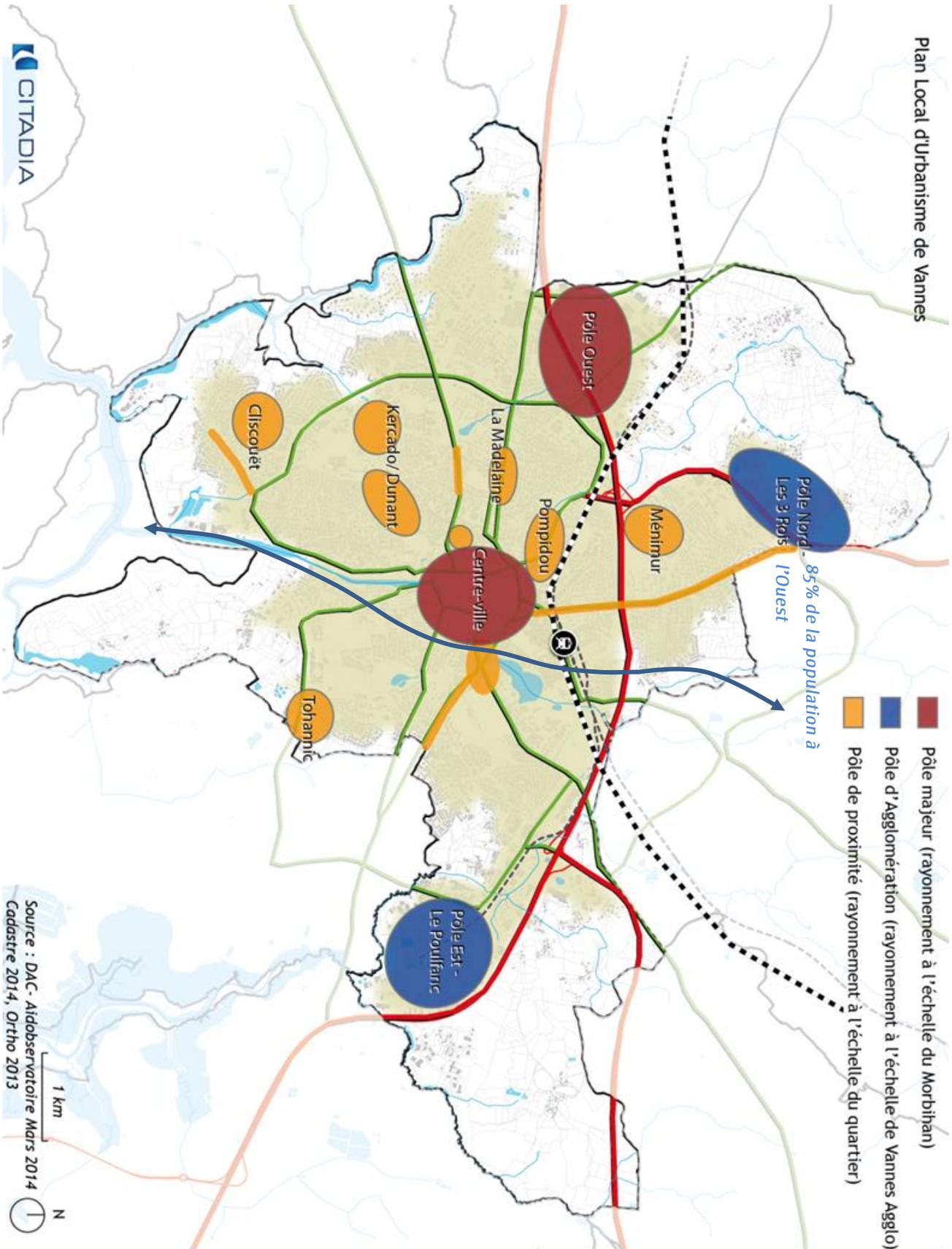
le plus souvent, suivant les échelles, regroupés autour d'une centralité urbaine ou dans un secteur dédiés uniquement à l'économie. Ces pôles commerciaux ont été identifiés en trois catégories, à savoir¹⁶ :

- ✗ Les pôles majeurs qui ont un rayonnement à l'échelle du département du Morbihan
- ✗ Les pôles d'Agglomération qui ont un rayonnement à l'échelle de Vannes Agglo
- ✗ Les pôles de proximités qui se situent à l'échelle du quartier

¹⁶ CCI Morbihan -Analyse des flux de consommation des ménages morbihannais 2012 - Traitement AID observatoire

Les pôles commerciaux structurants

Plan Local d'Urbanisme de Vannes



LES POLES MAJEURS :

✘ Le centre-ville :

Ce pôle, de 34 632m² surfaces commerciales, est constitué principalement par des services et équipements à la personne (26% chacun) qui correspondent à plus de la moitié de l'offre du centre-ville. Viennent après les cafés, hôtels et restaurants à 17%. Sachant que l'équipement à la personne à lui seul représente 56% du chiffre d'affaire.

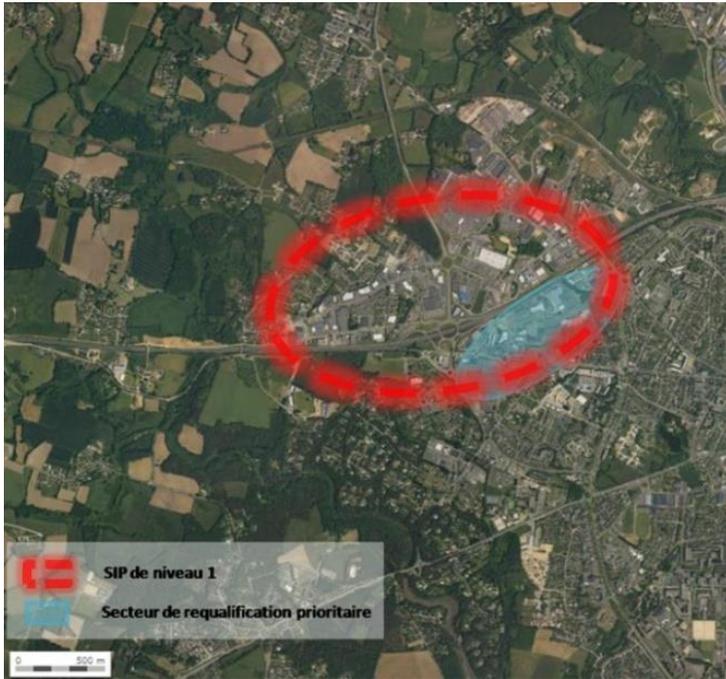
Cette offre commerciale est principalement concentré dans l'enceinte intra-muros et le long des axes qui le desservent : rue du Mené, rue Hoche, rue St Nicolas...etc. Et s'ouvre au Sud sur les ports là où se concentrent d'avantage les offres alimentaires et touristiques dans un cadre qualitatif avec le réaménagement du Port.¹⁷Ce pôle commercial permet de renforcer l'attractivité du centre-ville face à l'essor des pôles périphériques, notamment autour de l'axe Port, du centre ancien et de la gare, tout en concrétisant l'implantation d'enseignes sur la rue du Mené et d'amorcer les phases suivantes.

44- Organisation commerciale du centre-ville - Cercia – FISAC - 2012



¹⁷ Etude Cercia, FISAC Centre-ville, 2012

✗ Le Pôle Ouest :



45 - Périmètre du Pôle Ouest coupé par la RN 165 - Source : Géoportail

Le Pôle Ouest correspond en très grande partie à la zone d'activité périphérique de part et d'autre de la RN 165 qui rassemble (Fourchêne, Parc Lan et Luscanen) sur la commune de Vannes. Il représente à lui seul 40% des surfaces commerciales de Vannes Agglo et 58% de son chiffre d'affaire.

La zone Ouest concentre désormais la grande majorité des locomotives et les principaux projets de développement commercial et de loisirs de l'agglomération et elle bénéficie de plus par sa position en entrée de ville d'une bonne visibilité et d'une attractivité commerciale

forte.¹⁸ Il serait souhaitable de limiter son développement afin d'éviter de saturer d'avantage le secteur de Vannes Ouest mais de favoriser le renouvellement urbain en travaillant à l'apport de mixité sur le secteur Sud notamment.

A eux seul, les deux pôles majeurs de commerces représentent 75% du chiffre d'affaire de l'agglomération et représentent presque la moitié de la surface commerciale de l'ensemble des pôles de l'Agglomération.

LES POLES D'AGGLOMERATION :

✗ Le Pôle Est (Pouffanc/ Atlantheix) :

¹⁸ Etude Cercia, FISAC Centre-ville, 2012

Ce double pôle complémentaire, Atlantheix pour l'équipement de la maison et le bricolage et Poulfanc pour l'offre commerciale à dominante alimentaire, est situé à la limite entre Vannes et Theix, le long de la N165 et D779 en entrée de ville de Vannes. Il concentre 57 212 m² de surface d'enseignes plus spécialisé dans l'équipement de la maison (28%) et les services (21%).

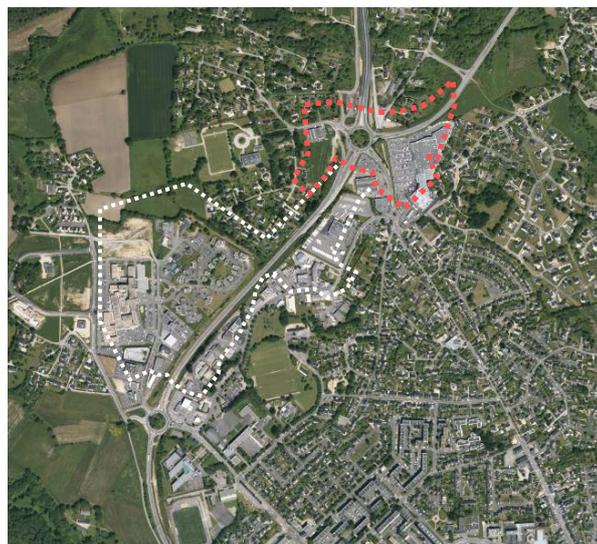


De plus sa position en entrée de ville Est est un atout en terme de visibilité et il est aujourd'hui très attractif pour les achats réguliers et occasionnels lourds mais il souffre d'un manque de diversité commerciale et d'enseignes nationales attractives.¹⁹

46 - Site le Poulfanc et Atlantheix le long de la D779 - Source : Géoportail

✘ Le Pôle Nord (les 3 Rois) :

Avec 6 263 m² surfaces commerciales, le pôle des 3 Rois concentre essentiellement des activités de services à 75%. Il est situé à l'entrée Nord le long de la voie D767 et principalement sur Vannes à l'exception d'une partie du pôle Super U qui se trouve sur la commune de Saint Avé. Le pôle en continuité le plus au Nord est mixte et rassemble à la fois une activité de santé, services, artisanat et commerces. Le pôle périphérique Nord est situé sur les flux domicile-travail d'un grand nombre d'habitants du secteur (secteur dynamique sur le plan démographique).



47 - Pôle Super U au Nord et pôle mixte D767 - Géoportail

Cet emplacement commercial de qualité est toutefois contraint en matière de développement car inséré dans un tissu urbain relativement dense. Il bénéficie néanmoins du développement du pôle Santé.

Les pôles majeurs ainsi que les pôles d'agglomération ont un rayonnement important à l'échelle de Vannes mais également à celle de Vannes Agglo ou encore celle du département. Ils sont placés sur des axes stratégiques et plutôt en entrée de la ville-centre pour capter le plus de flux et avoir une bonne visibilité.

¹⁹ Etude Cercia, FISAC Centre-ville, 2012

	Secteur	Zone de chalandise	Poids chiffre d'affaire sur l'agglomération (%)	Nombre surface commerciale	Proportion surface commerciale de tous les pôles
Pôle majeur	Centre-ville	180 000	17%	34 632	11,30%
	Pôle Ouest	240 000	58%	119 001	40%
Pôle d'agglomération	Pôle Est (Pouffanc/ Atlanteix)	145 000	13%	57212	18,80%
	Le Pôle Nord (les 3 Rois)	40 000	6%	6263	2,10%

LES POLES DE QUARTIERS STRUCTURANTS :

Les pôles de quartiers se concentrent essentiellement sur la partie Ouest de Vannes et suivent la logique de la répartition de la population qui est à plus de 85% dans cette partie. Ils sont caractérisés par des commerces de proximité de type pharmacie, superette, laverie...et l'alimentaire représente au minimum 60% de l'offre.

✘ *Tohannic*

Le pôle commercial Vannes Tohannic est implanté en vitrine de l'avenue de Kerviler au cœur d'un quartier en cours de structuration. Il s'organise autour d'un supermarché Carrefour Market accompagné d'une galerie marchande composée principalement d'activités de proximité (laverie, pressing, pharmacie, etc.). L'enjeu principal de ce pôle consiste à renforcer son attractivité commerciale en limitant la vacance et en diversifiant l'offre. Dans le cadre d'une urbanisation du secteur en accord avec l'évolution de ce quartier et dans le respect de ces formes urbaines.

✘ *Pompidou*

Offre commerciale de quartier positionnée sur un axe de passage. Des activités de proximité et des services se sont implantés en complément de l'Intermarché le long de l'avenue Pompidou. L'enjeu consiste à conforter la dynamique commerciale de ce secteur.

✘ *Cliscouët*

Organisé autour de la place Fareham, l'appareil commercial du quartier de Cliscouët propose une offre diversifiée et attractive qui est portée par une locomotive alimentaire de 1 240 m². Il s'agit maintenant de conforter son attractivité commerciale en veillant à combler les discontinuités commerciales au gré des projets.

✘ *Ménimur*

Localisé au cœur du quartier de Ménimur, ce centre commercial sera entièrement restructuré dans le cadre d'un PRU. L'ensemble du tissu commercial a été réorganisé et s'appuie sur des espaces requalifiés et des bâtiments neufs. Les premiers aménagements ont permis d'ouvrir le centre commercial sur les axes de circulation, favoriser l'arrivée d'une nouvelle population par diversification de l'offre, d'accueillir des nouvelles activités commerciales et des services publics (médiathèque). Tout l'enjeu maintenant est de finaliser la restructuration urbaine de ce pôle de proximité pour améliorer son attractivité et son image, et de pérenniser la présence d'un centre commercial au sein de l'opération de renouvellement urbain aux surfaces commerciales plus onéreuses.



48 - Centre commercial de Ménimur - Ville de Vannes 2014

✘ *Kercado / Dunant*

L'offre commerciale sur ce quartier se répartit sur deux polarités commerciales qui disposent chacune d'une locomotive :

- Le centre commercial de Kercado qui est inséré au cœur du quartier. Ce dernier cumule un certain nombre de dysfonctionnements avec un chiffre de la vacance élevé en comparaison des autres pôles 29% (projet de restructuration en cours de définition)
- Et un linéaire marchand situé sur la rue Henri Dunant

Un projet de restructuration du centre commercial est en cours.

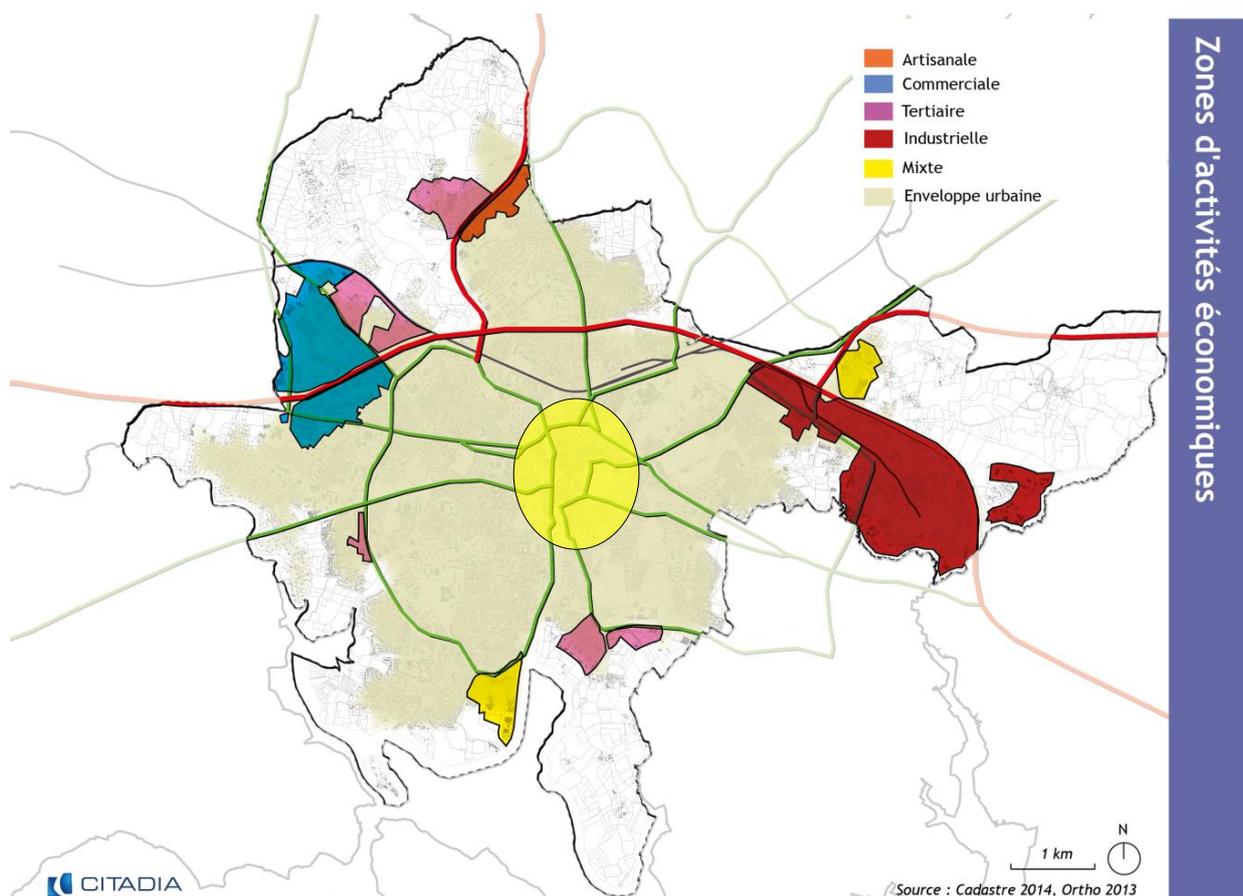
✘ *La Madeleine*

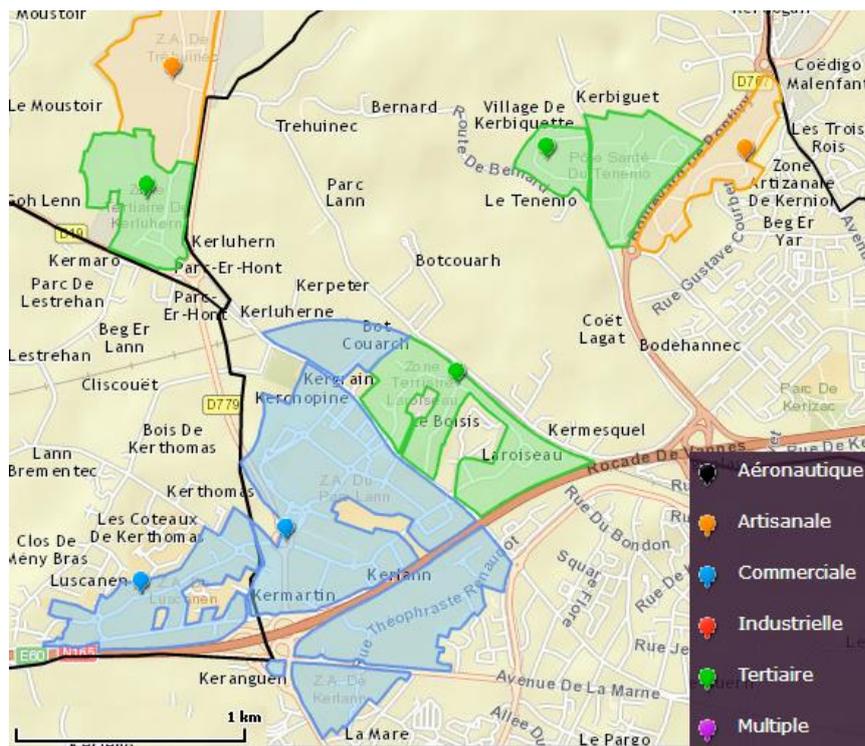
L'offre commerciale du quartier de la Madeleine est disséminée sur l'avenue de la Marne et la place de la Madeleine. L'enjeu pour ce pôle serait de conforter son offre commerciale de proximité et de la réorganiser si nécessaire en privilégiant les polarités plutôt que l'étalement linéaire.

	Secteur	zone de chalandise	population du quartier	densité moyenne (nb de commerces/1000 hab.)
Pôle de proximité (de quartiers) structurants	Tohannic	20 000	4 500	3,5 ‰
	Pompidou	30 000	5 200	4,6 ‰
	Cliscouët	15 000	4 000	3,3 ‰
	Ménimur	10 200	4 000	5,6 ‰
	Kercado / Dunant	nc	4 800	5,2 ‰
	La Madeleine	nc	4 800	5,2 ‰

4. Les dernières zones dédiées à l'activité économique bientôt commercialisées

Les Zones d'activités à vocation économiques sur Vannes représentent 380 ha au total et ont presque chacune une spécialité dominante (artisanat, commerce, industriel..).





Elles se situent, pour les plus importantes en taille, en périphérie le long des grands axes routier et aux entrées de Vannes. Elles sont également en continuité avec les Zones d'Activités des communes limitrophes.

Créé à partir de 1999, le Parc d'innovation de Bretagne Sud (PIBS) 1 et 2 situé entre le port de

49 - Des zones d'activités sur Vannes Agglo limitrophes - Source : site internet Vannes agglo

Vannes et Séné, fait état en

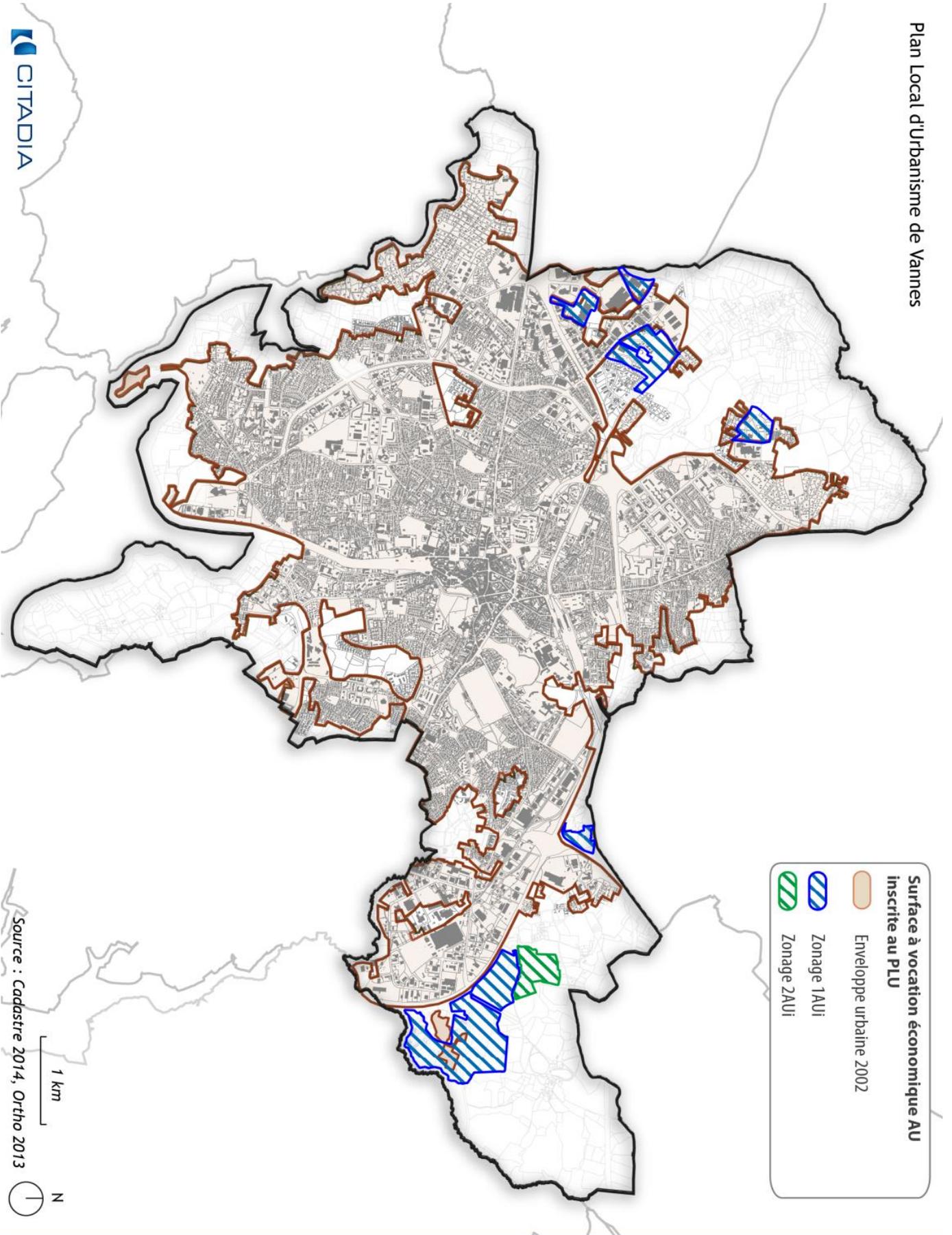
2009 de 75 entreprises et près de 1 500 salariés évoluant dans les secteurs de la recherche, des technologies de pointe et du tertiaire supérieur. Il est implanté à proximité du site universitaire et du laboratoire de recherche UBS, ce qui ancre plus encore ce secteur comme un secteur de développement et de recherche complet. Le PIBS est des plus un parc communautaire aménagé par Vannes Agglo tel que le parc industriel de Pentaparc installé à l'Est de la ville de Vannes. De l'autre côté du port, le Parc du Golfe à lui aussi une situation privilégiée. Il accueille 28 entreprises à vocation multiple.



50 - Parcs communautaire de Vannes Agglo - Source : site Vannes Agglo

Le bilan de la commercialisation des Zones d'Activités, toutes spécialités confondues, en 2014 établit que sur 285 ha des surfaces cessibles dans les zones d'activités en cours de commercialisation plus de 65% sont commercialisées sur l'agglomération de Vannes.

A l'échelle de Vannes, sur environ 58 ha de surfaces cessibles sur les zones d'activités en cours de commercialisation, **il reste à commercialiser environ 8 ha (~14%)**. Sachant qu'en l'espace de 11 ans entre 2002 et 2013, 113 ha ont été consommés sur Vannes pour de l'activité économique. L'ensemble de cet espace consommé concerne en grande partie les ZA. **La disponibilité foncière en ZA sera insuffisante pour la durée du futur PLU.**



5. Activité agricole

La ville de Vannes, comme vu précédemment, est une ville urbaine dense où l'agriculture n'est pas dominante dans le paysage. Mais elle tient tout de même une place importante et marque à la fois le paysage et le volet économique de la ville de Vannes d'où l'importance de conserver au maximum cette activité agricole.

L'enjeu fondamental qui se dégage de la Charte de l'Agriculture et de l'Urbanisme du Morbihan datant du 24 janvier 2008 est la gestion de l'espace de manière économe, notamment en préservant les terres agricoles et en étant vigilant sur les espaces intermédiaires (zones périurbaines et littorales). Cela se traduit suivant 4 enjeux principaux :

- ✗ Reconnaître l'activité agricole comme étant avant tout une activité économique : elle recherche en priorité la rentabilité économique et la viabilité de l'exploitation agricole.
- ✗ Favoriser la gestion économe des espaces agricoles et naturels à long terme.
- ✗ Préserver l'agriculture notamment dans les espaces périurbains et littoraux où elle est la plus menacée.
- ✗ Renforcer la cohabitation entre les agriculteurs et les autres habitants et usagers du territoire.

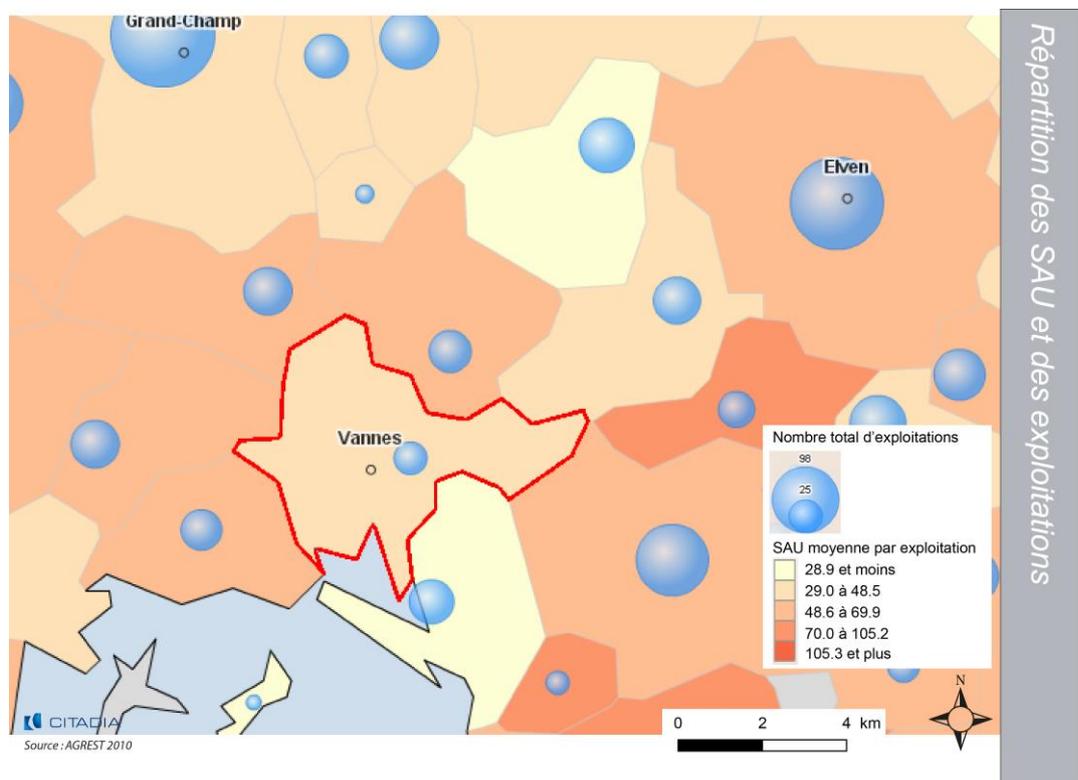
Chiffres clés pour Vannes :

	1988	2000	2010
Nombre total d'exploitations	77	31	10
Nombre de chefs d'exploitation et de coexploitants	77	31	10
Nombre total d'actifs équivalent temps plein	111	26	16
SAU totale des exploitations (en ha)	861	532	420
SAU moyenne par exploitation (en ha)	11	17	42
Terres labourables (en ha)	480	473	266
Superficie toujours en herbe (en ha)	358	56	152
Superficie de culture permanente (en ha)	2	0	0

51 - Source : Recensement agricole 2012

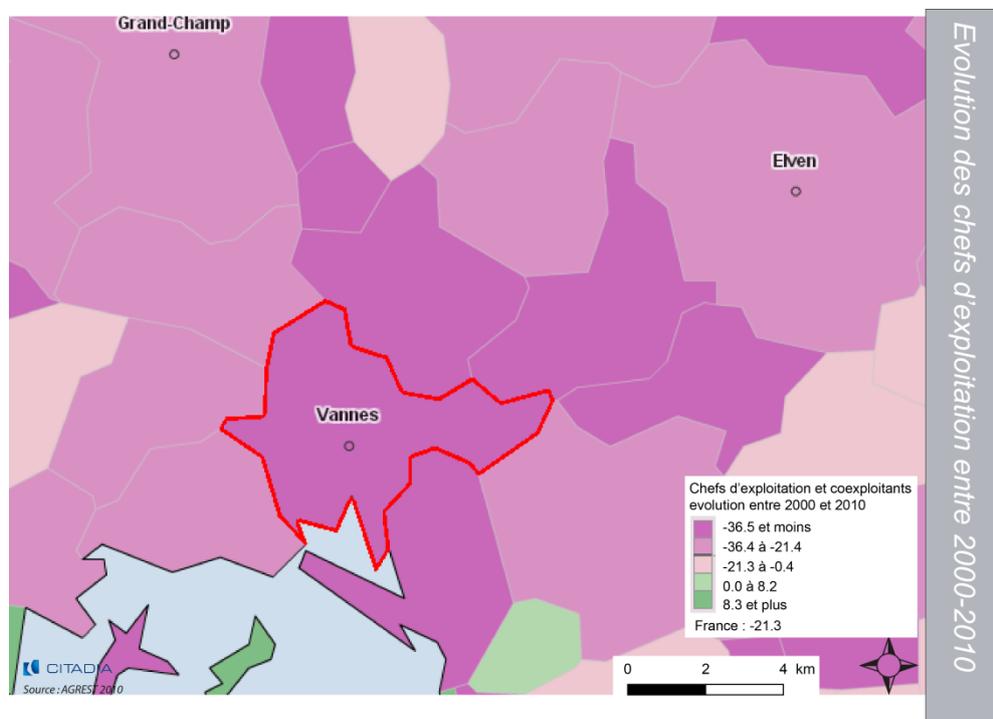
Le nombre d'exploitation en 22 ans a été divisé par 7 et en parallèle seulement 17% des actifs équivalent à temps plein sont présents en 2006. Cela est induit d'une part par l'industrialisation extrêmement développée sur cette période et d'autre part par la baisse du nombre d'exploitation et de leurs chefs d'exploitation car la tendance est au rachat des petites exploitations par les plus importantes. L'orientation technico-économique principale de la commune est l'élevage de bovins mixte.

Vannes a su maintenir une activité agricole dans une agglomération à dominante agricole avec des Surfaces Agricoles Utiles supérieures. Elle compte en 2010, 10 exploitations pour 42 ha de SAU moyenne par exploitation.

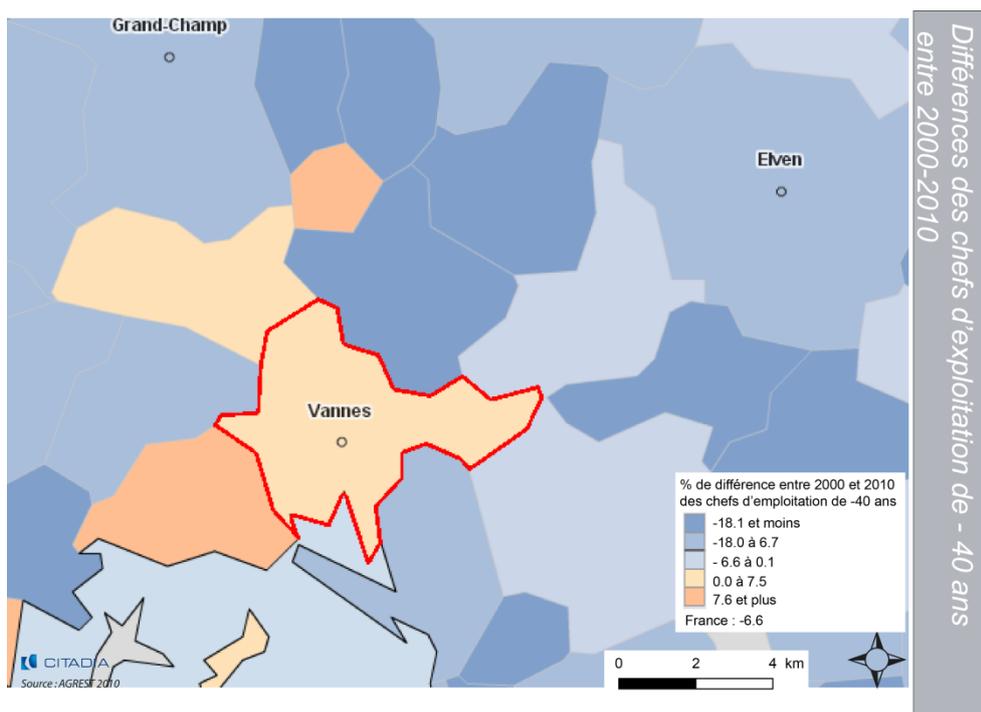


En parallèle de l'agrandissement des exploitations les cheptels se voient divisés par deux en 22 ans (905 à 463 entre 1988 et 2010). La Surface Agricole Utile a également baissée de moitié en 1988 et 2010 (respectivement 861 ha et 420 ha) mais la baisse a franchement ralenti entre 2000 et 2010 (21% contre 38% entre 1968 et 2000). A noter que la Surface Agricole Utile (SAU) des exploitations est beaucoup plus faible que les surfaces cultivées sur la commune, la localisation des sièges d'exploitations se situe donc à l'extérieur de Vannes sur les communes limitrophes.

Le nombre de chefs d'exploitations et de coexploitants ont fortement chuté sur l'agglomération vannetaise mais Vannes connaît la plus importante entre 2000 et 2010 avec -63.6%. La valeur élevée de ce résultat peut être expliqué par le fait qu'il y a peu d'exploitants sur Vannes et si une exploitation ferme cela est plus visible en pourcentage.

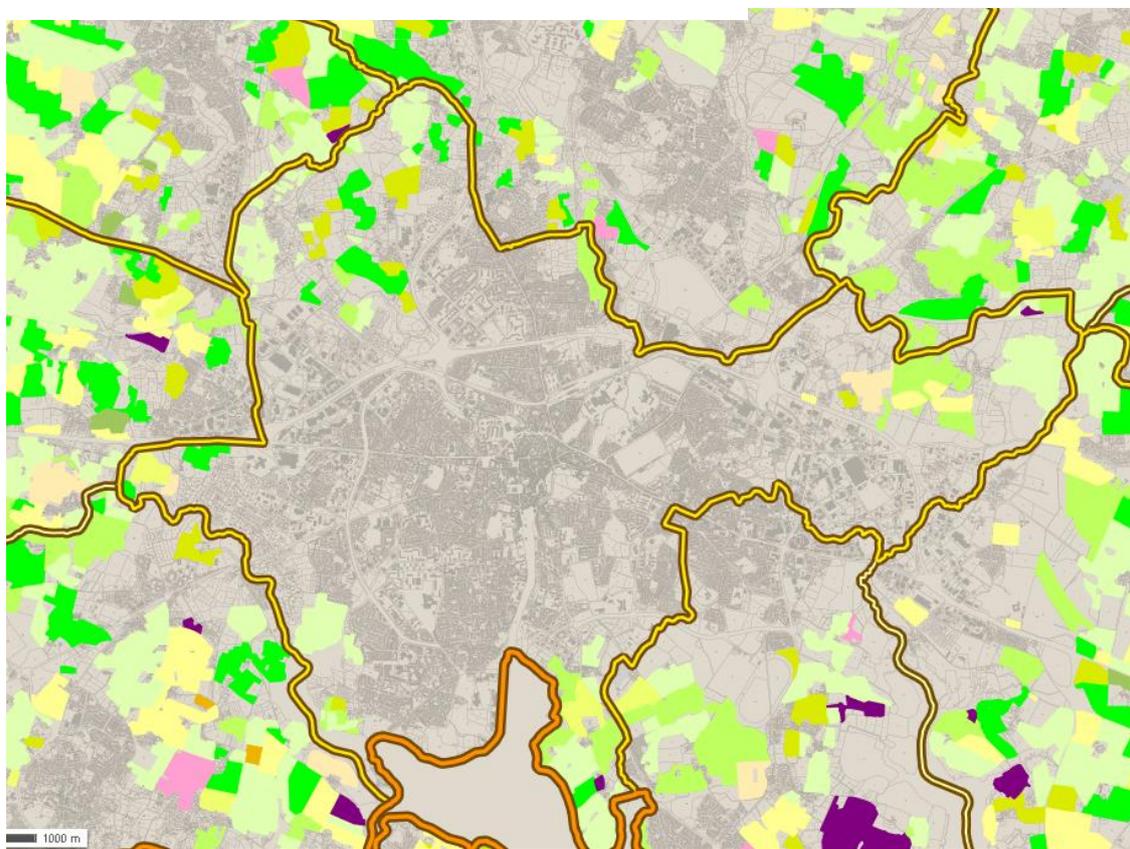


Vannes est l'une des rare commune où l'évolution du nombre de chefs d'exploitation à fortement augmenté entre 2000 et 2010 avec 7% d'augmentation contre -6.6% à l'échelle nationale.



Registre parcellaire graphique : zones de cultures déclarées par les exploitants en 2012.

- Blé
- Maïs grain et ensilage
- Orge
- Autres céréales
- Colza
- Tournesol
- Autre oléagineux
- Protéagineux
- Plantes à fibres
- Semences
- Gel (Surfaces gelées sans production)
- Gel industriel
- Autres gels
- Riz
- Légumineuses à grains
- Fourrage
- Estives landes
- Prairies permanentes
- Prairies temporaires
- Vergers
- Vignes
- Fruit à coque
- Oliviers
- Autres cultures industrielles
- Légumes-fleurs
- Canne à sucre
- Arboriculture
- Divers



53 - Source : Registre parcellaire graphique (RPG) 2012

Répartition par type de culture en ha sur Vannes en 2012

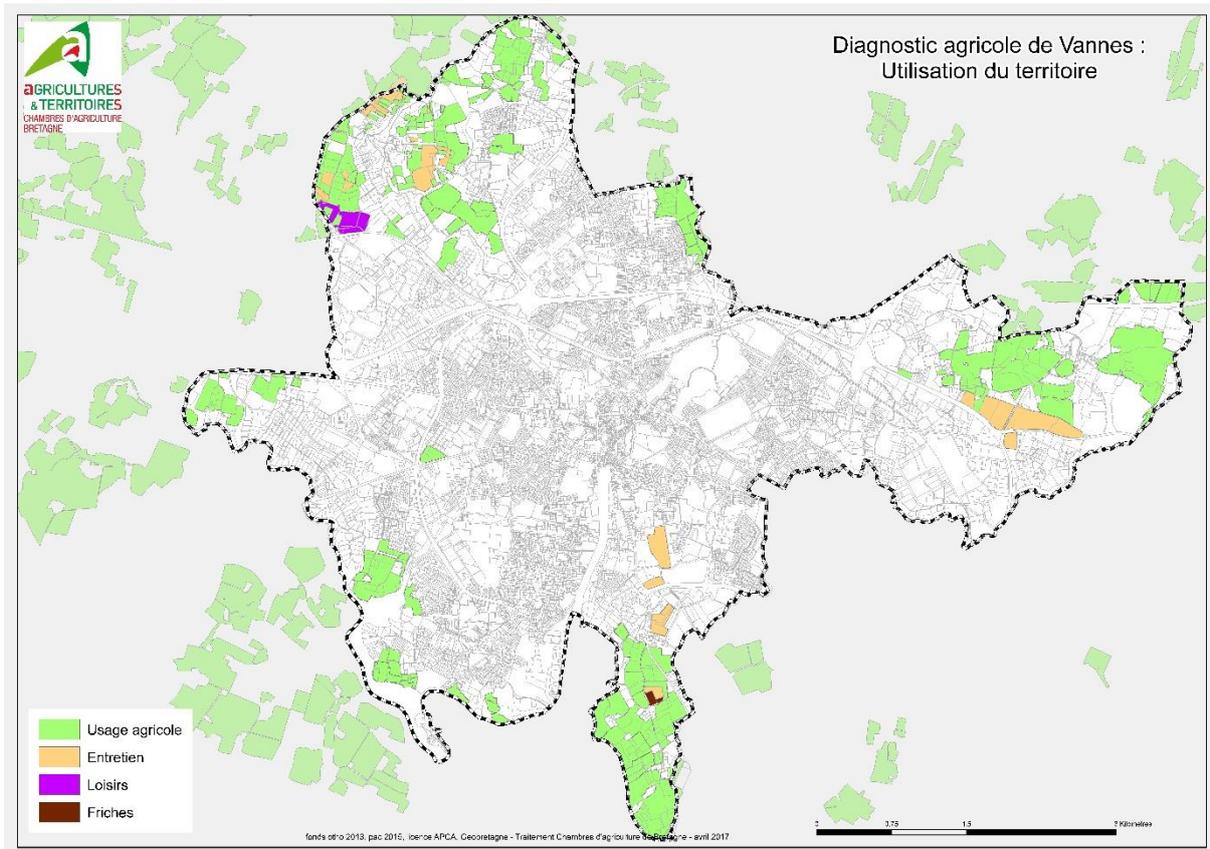
	Surface (en ha)
BLE TENDRE	52,1
MAIS GRAIN ET ENSILAGE	135,9
ORGE	52,4
AUTRES CEREALES	76,4
COLZA	27,0
AUTRES GEL	3,6
PRAIRIES PERMANENTES	260,8
PRAIRIES TEMPORAIRES	416,6
DIVERS	13,4
TOTAL	1038,2

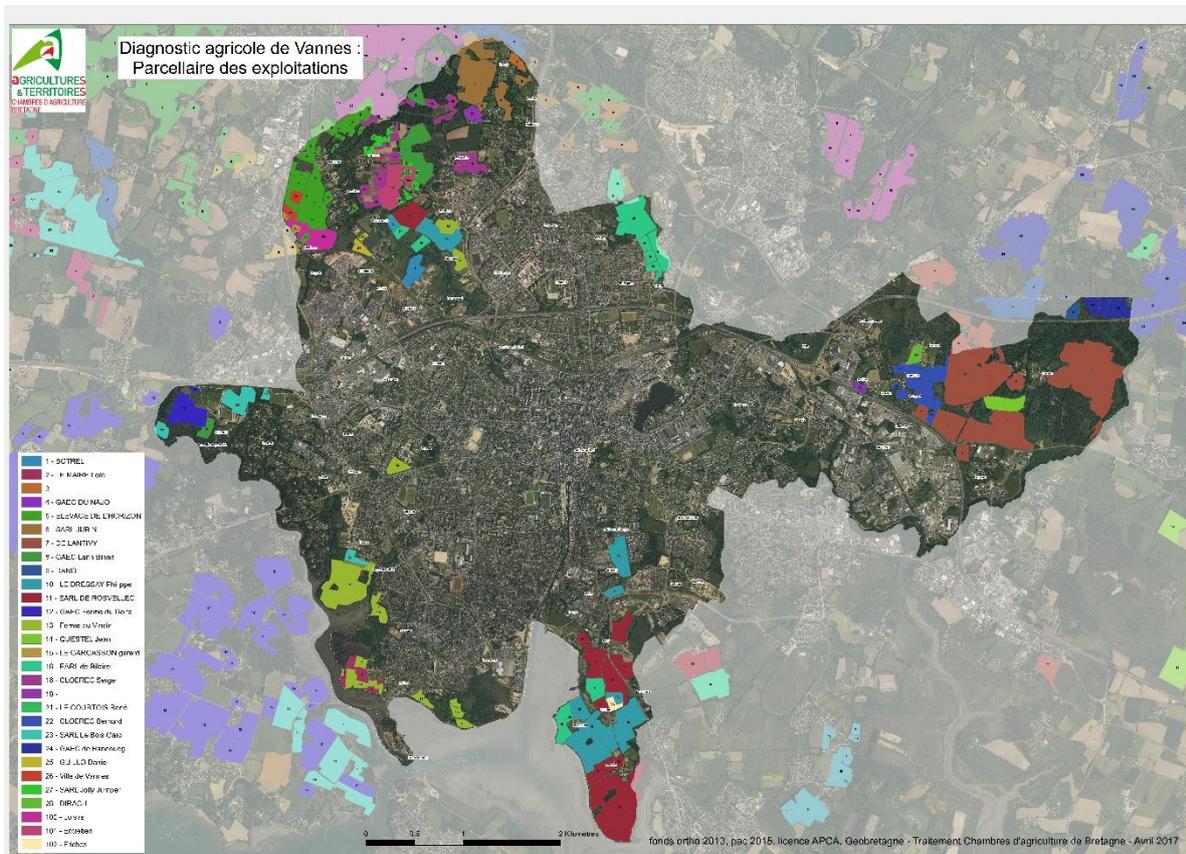
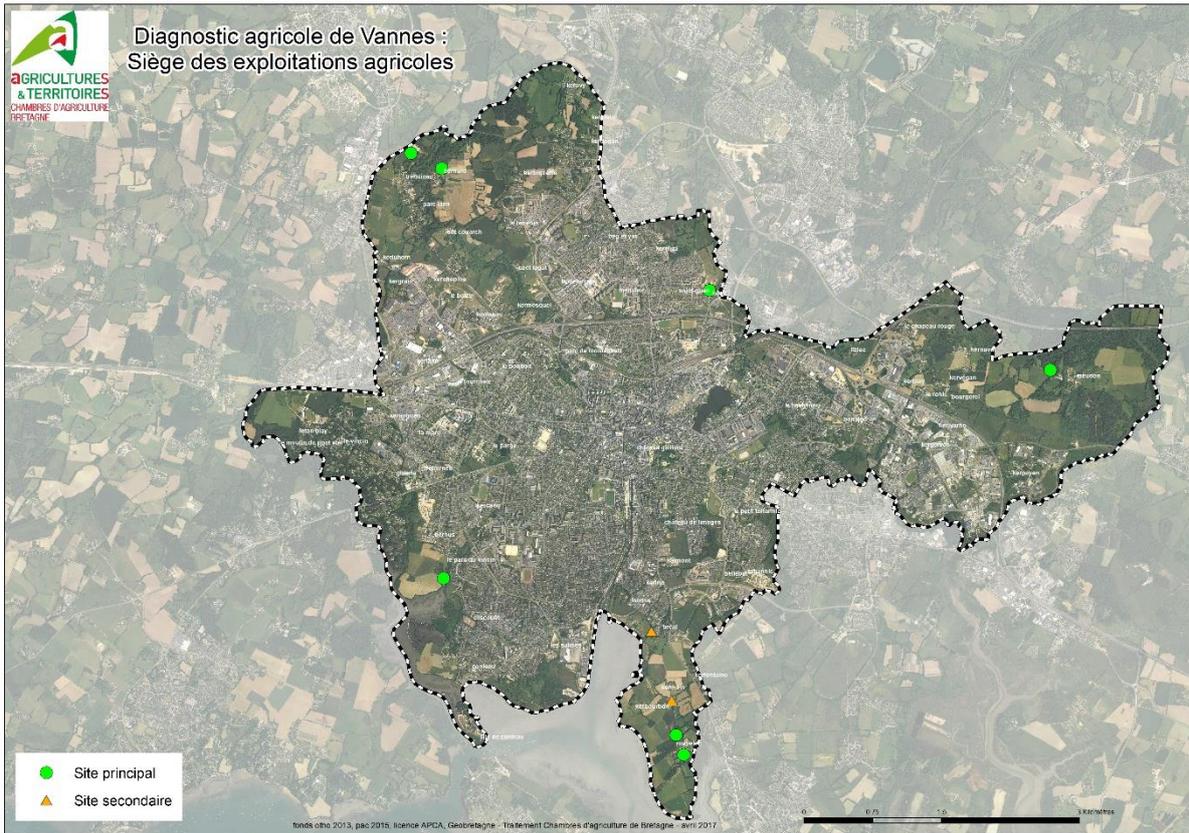
52 - Source : Recensement agricole 2012

Définition réglementaire des prairies permanentes (ou "pâturages" permanents) : terres hors rotation, consacrées à la production d'herbages (ensemencés ou naturels) sur une base permanente (tout au moins sur une période de cinq ans ou plus). (Une prairie qui est labourée et ressemée dans l'année, conserve son caractère permanent : il y a continuité de culture herbacée).

En 2012, les cultures équivalent à environ 30% de la commune de Vannes, à savoir 1 038 ha. La majorité des cultures sont plus ou moins liées à l'élevage, activité dominante sur Vannes, avec 667 ha de prairies permanentes et temporaires et 136 ha pour le maïs en grain et l'ensilage à destination de fourrage pour les bêtes d'élevage. Cela représente déjà 78% de la culture totale. On note également que les surfaces de cultures sont en nombre important dans la première couronne de Vannes. (cf : carte au-dessus)

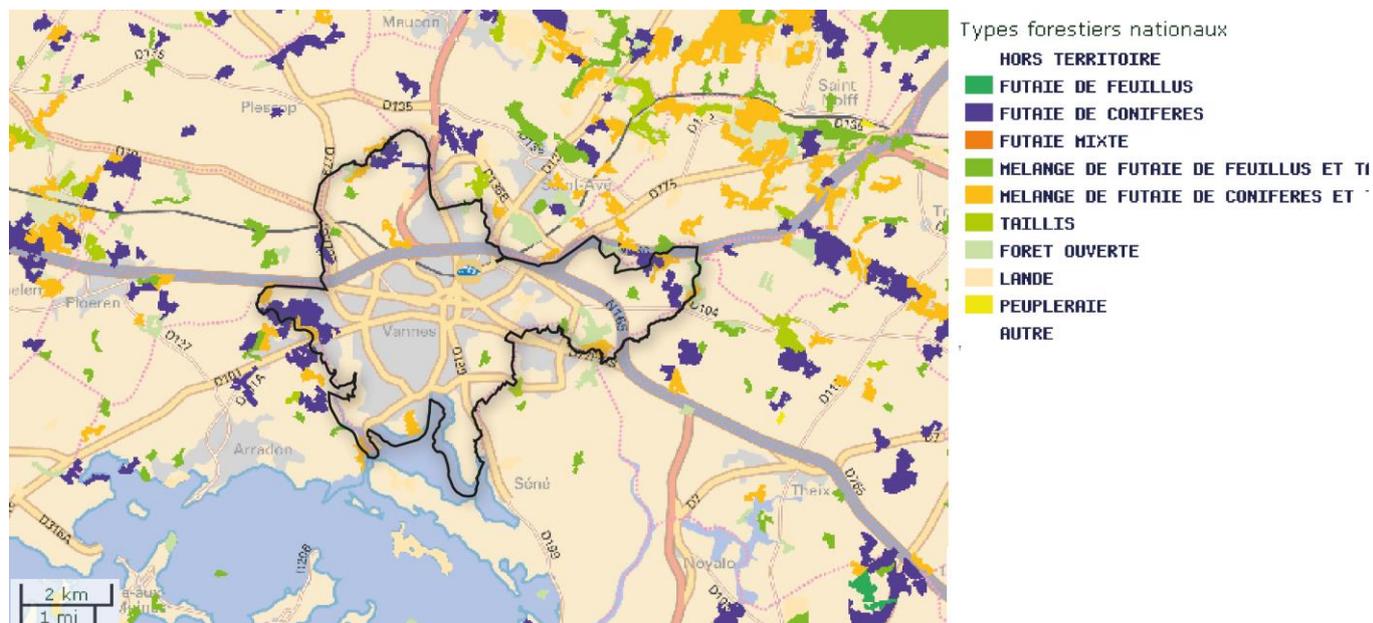
Il est à noter le fait que la Chambre d'Agriculture du Morbihan a réalisé au printemps 2017 un diagnostic agricole actualisé de la situation des exploitations sur la commune de Vannes. Les cartes présentées sur les pages suivantes synthétisent les principales informations qui émanent de ce diagnostic.





7. Développement forestier

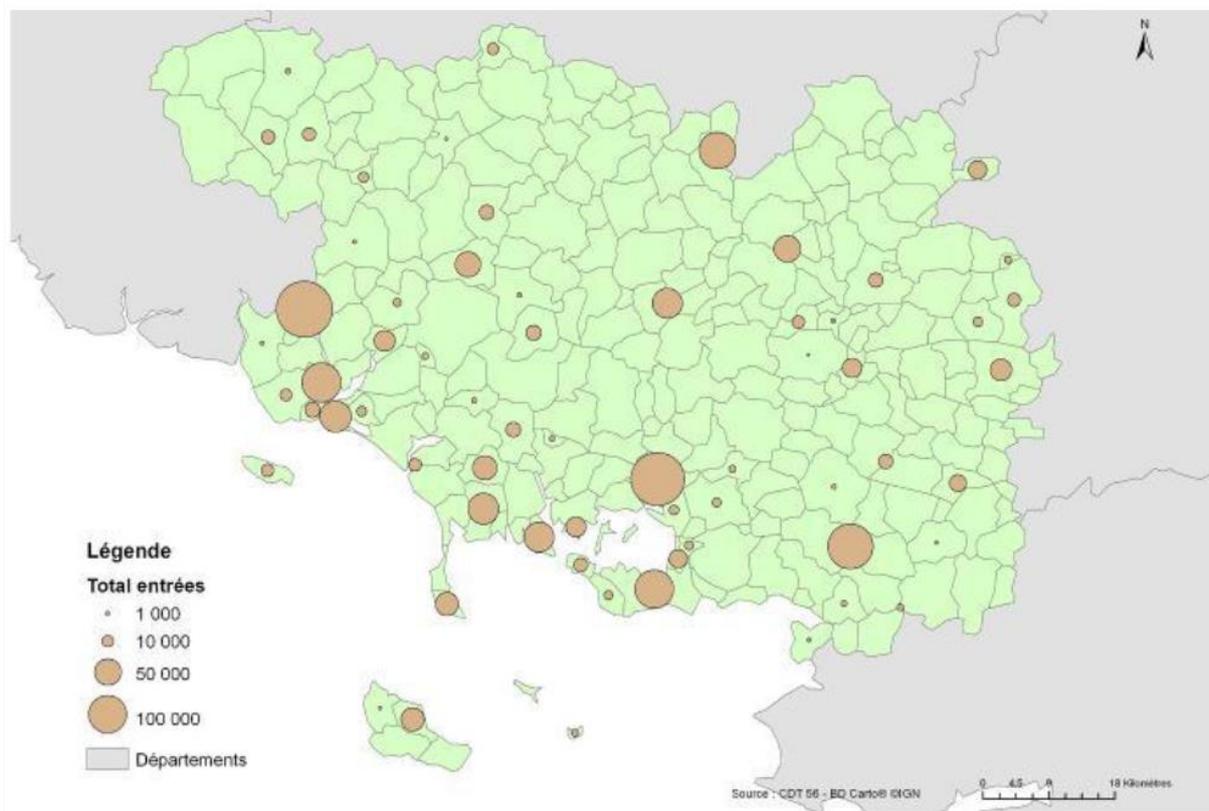
Le type forestier majoritaire sur le territoire de Vannes est la futaie de conifères mais dans l'ensemble la masse forestière est peu présente sur Vannes à l'exception de la zone du Vincin très caractéristique ainsi qu'une partie vers Trehuinec.



8. Activité touristique

Vannes est une ville qui attire chaque année un grand nombre de touristes et cette attractivité est visible sur le département du Morbihan avec plus de 100 000 entrées en 2009 référencés sur 77 sites sur le département du Morbihan.

Répartition par commune du nombre d'entrées enregistrées dans les 77 sites morbihannais interrogés en 2009



54 - Source : Atlas du tourisme en Morbihan de mai 2011

Vannes a été labélisée à 3 reprises pour son cadre de vie, son patrimoine, son urbanisme, sa gestion et présence des espaces verts..etc. Elle est reconnue comme station classée, Ville d'art et d'histoire de Bretagne et comme ville fleurie.

Elle est une station classée depuis 2010, au côté d'Arradon et Lorient, et ce pour 12 ans alors qu'il n'y a que 13 stations classées sur tout le département. Cela permet pour Vannes d'en faciliter sa fréquentation, de permettre son développement par des travaux d'équipement, d'entretien.. Cela peut également motiver l'embellissement ou l'amélioration des conditions d'accès, de séjour ou de circulation ainsi que la conservation des monuments et des sites.

Labélisée par le Ministère de la Culture, Vannes est une « Ville d'art et d'histoire de Bretagne » qui se définit par l'existence d'un patrimoine d'architecture et d'urbanisme de qualité et d'une tradition culturelle forte. Organisée depuis 1984 en association régionale, elles se sont imposées mutuellement une charte de qualité, pour faire de chacune d'entre elles une destination touristique à part entière.

Enfin Vannes a été labélisée en 2010 « ville fleurie » avec la note maximum de la note de 4 fleurs. Ce label récompense les communes et les particuliers qui ont su faire évoluer leurs pratiques pour un embellissement cohérent, maîtrisé et durable, soucieux de l'environnement.

DES SITES ET EVENEMENTS CLES TOURISTIQUES

✗ *LE PARC DU GOLF : un site mixte de développement touristique*

Le parc du Golf porte une grande part de l'activité économique dédié au nautisme mais a su développer un attrait touristique notamment au travers de :

L'implantation de l'Aquarium du Golfe à Vannes avec 98 820 visites recensées en 2014²⁰
(Source : chiffre clés 2014 Comité régional tourisme Bretagne)

Le positionnement du centre des congrès ainsi que d'hôtels permettant d'organiser des événements importants.

La présence de la gare maritime avec l'embarcadère réhabilité permettant l'ouverture et la desserte du Golfe du Morbihan. Sachant que la fréquentation du Golfe du Morbihan qui n'a cessé d'augmenter depuis 1995 avec par exemple l'île d'Arz, 107 119 en 1995 pour 172 394 en 2008.²¹



56 - Embarcadère pour le Golfe du Morbihan - Citadia

55 - Traversée piétonne et accès aux embarcations



Les aménagements aux abords de l'embarcadère, les cheminements piétons et les installations de borne Vélocéa permet de faire des liaisons avec le reste du territoire et de rendre plus accessible et agréable ce secteur. De plus il offre une vue particulière sur l'entrée du Golf et les côtes environnantes. Le projet de casino pourrait également y attirer plus de monde et une part de la population Vannetaise ou extérieur différentes.

✗ *LE PORT : La continuité du centre-ville*

Grâce à un projet de requalification et d'embellissement qui est déjà bien avancé, le port voit sa fréquentation augmenter depuis. La particularité du port de Vannes qui s'insère au cœur de la ville et forme une continuité avec le centre-ville est vraiment mise en valeur. Il y a une réelle

²⁰ Source : chiffre clés 2014 Comité régional tourisme Bretagne

²¹ Source : Atlas du tourisme e Morbihan – mai 2011

continuité de lecture du port en terme de visibilité, d'architecture et aménagement, et de cheminements piétons.

L'implantation de l'office de tourisme sur le Quai Tabarly rive droite appuie cette centralité touristique du port, lieu de passage incontournable après le centre-ville historique. Le projet d'aménagement et de réhabilitation futur concernant la rive gauche devrait permettre de développer l'image et l'attractivité du port en ce sens.



57 - Réaménagement du port rive droite – Citadia

✘ LE CENTRE-VILLE : L'histoire de Vannes

Le centre-ville de Vannes est un lieu touristique incontournable de Vannes. Cette cité médiévale historique entourée en grande partie de remparts compte 272 édifices classés à l'inventaire des Monuments historiques. C'est là où se joue d'ailleurs le grand rassemblement des fêtes historiques de Vannes qui rassemblent 150 000 personnes sur trois jours chaque année au mois de mai.²² (Événements de références : filets bleus 50 000 – Mille sabord à Arzon (62 000)). Elle a pour but de faire revivre la cité sous une note médiévale et de mettre en valeur tout son potentiel patrimonial. De nombreuses visites et animations sur le patrimoine et la ville en dehors de cet événement sont mis en place par la ville de Vannes tout au long de l'année. Le secteur

²² Source : Comité régional du tourisme de Bretagne - 2010

sauvegardé créé en 1982 et modifié en 2013 délimite en grande partie le centre-ville, il est un véritable atout touristique et historique.



58 -Source : Toscanana Juillet 2013



✘ *CONLEAU : La presqu'île de Vannes*

Pour la vingtième année consécutive la ville de Vannes a obtenu le Pavillon bleu pour Conleau qui récompense cinq grands thèmes liés à l'environnement et sa gestion :

- Qualité des eaux
- Confort de baignade
- Tri/gestion des déchets
- Accessibilité aux personnes à mobilité réduite
- Éducation à l'environnement/ sensibilisation (Maison de la Nature).

Conleau offre une situation et une vue sur le Golfe et sur la Marne exceptionnels avec des aménagements et une desserte adaptés pour les touristes dans le respect de l'environnement. Cela accompagne la mise en valeur du littoral ainsi que celle de la protection de l'environnement dans la lignée du PNR.



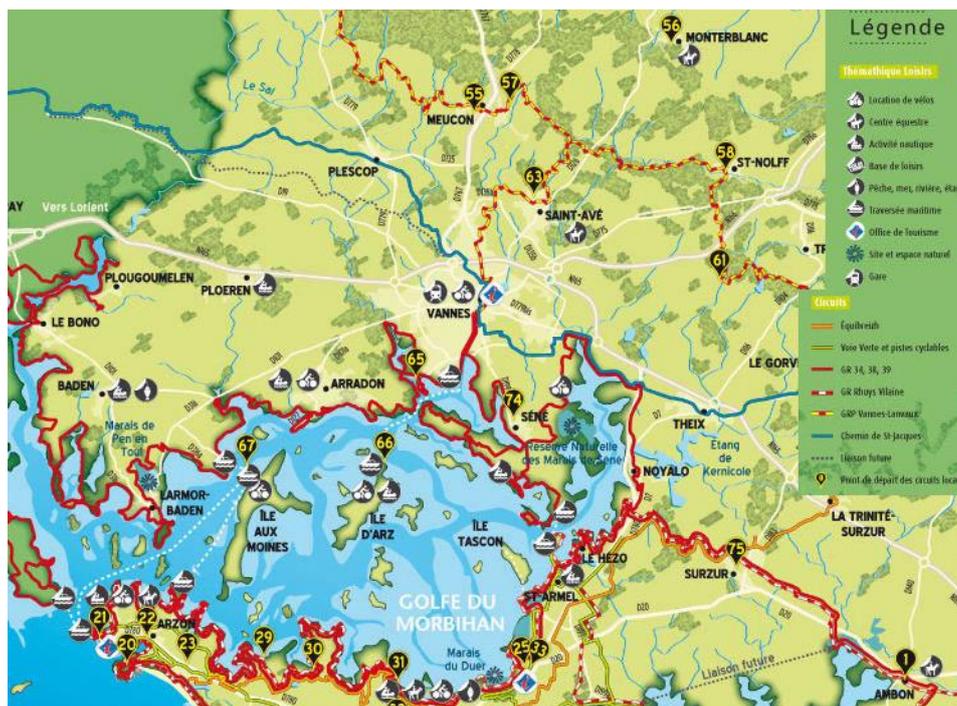
60 - Vue du passage pour Conleau - Citadia

59 - Vue aérienne de Conleau - Site ville de Vannes



✗ **RANDONNEES : Piétonnes et à vélo**

La ville de Vannes a développé ses circuits touristiques principalement piétons et à vélo en lien avec le reste du territoire avec des accès à des sentiers côtiers importants. Et c'est une volonté de la ville de continuer ce développement.



61 - Source : Site Randonnées en Pays de Vannes

OFFRE EN HEBERGEMENT

COMMUNES	VANNES	ARRADON	SENE	TREFFLEAN	LORIENT
	2014	2014	2014	2014	2014
LOCATIONS SAISONNIERES FNAIM	0	0	0	0	0
HEBERGEMENTS COLLECTIFS	172	0	80	0	260
CHAMBRES D'HÔTES (Gîtes de France)	9	16	0	12	4
CHAMBRES D'HÔTES (Clévacances)	39	8	0	4	9
Chambre d'hôtes Référentiel chambres d'hôtes	51	8	7	0	0
Chambre d'hôtes autres labels	0	0	0	0	0
Chambres d'hôtes FLEUR DE SOLEIL	0	0	0	0	0
Chambres sans classement ni label	10	0	0	0	0
GÎTES RURAUX (Gîtes de France)	4	60	5	28	0
MEUBLES (Clévacances)	51	43	22	4	8
Meublés autres labels	7	0	0	0	0
MEUBLES CLASSES NON LABELLISES	47	147	29	4	25
Meublés non classés non labellisés	10	0	0	0	2
HÔTELS	2288	120	50	0	1214
CAMPINGS	756	1799	483	0	0
RESIDENCES et RESIDENCE DE TOURISME	207	0	0	0	0
HEBERGEMENT MARCHAND TOTAL	3651	2201	676	52	1522
RESIDENCES SECONDAIRES source INSEE au 1er janvier 2012	6410	2850	1915	150	4140

62 - Capacités d'accueil en hébergement marchand en Morbihan - 2014 - Morbihan tourisme

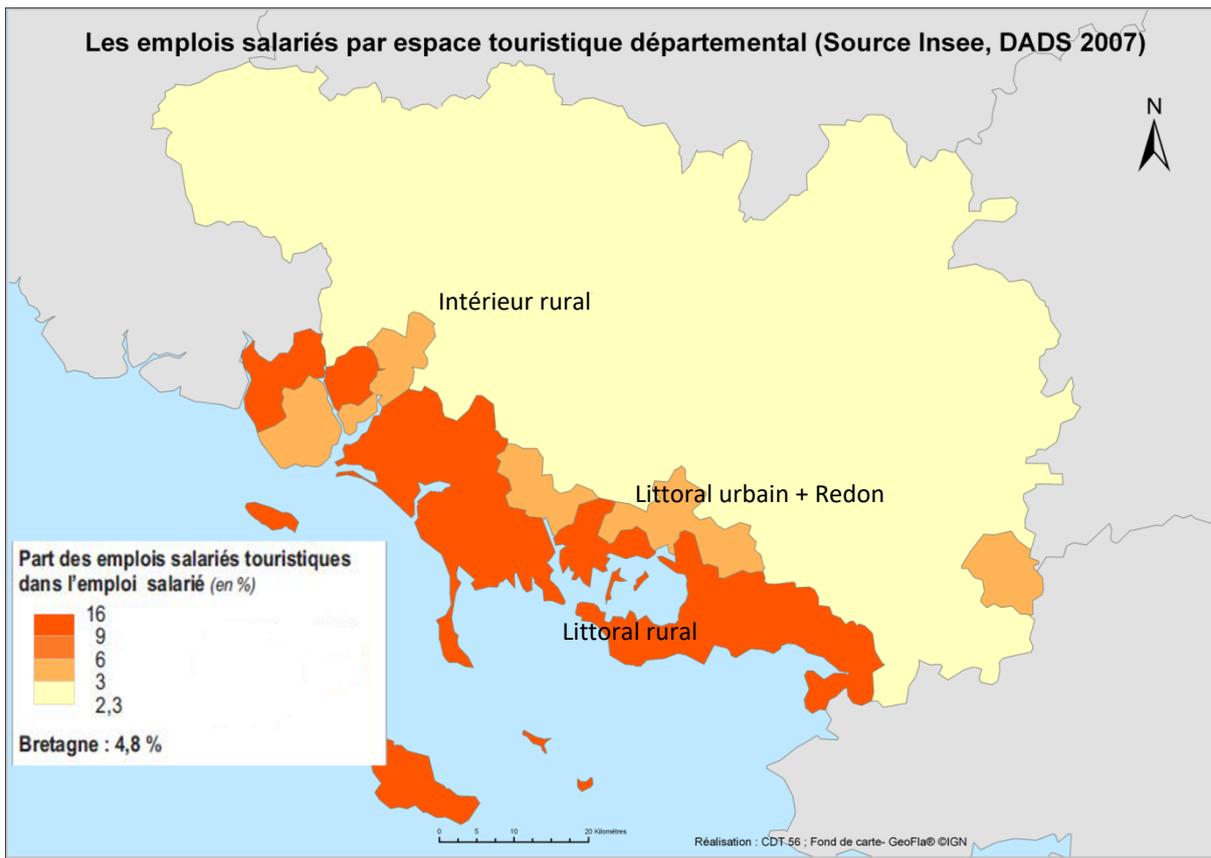
L'offre d'hébergement pour la ville de Vannes est bien développée avec 3 651 hébergements marchands au total contre 1 522 à Lorient ou encore 2 201 à Arradon qui comme vu précédemment est une commune littorale développée vers le tourisme avec un nombre important de résidences secondaires et des prix immobiliers élevés.

Cette offre est composée principalement grâce aux 22 hôtels présents sur Vannes, 1 046 lits, avec une offre variée. Un camping municipal unique de trois étoiles sur Vannes offre 254 emplacements au 1er janvier 2014. (Source : Insee 2014). Il est muni également d'une aire d'étape ouverte toute l'année située à l'entrée réservée aux camping-cars. Des chambres d'hôtes et gîtes ruraux répartis sur le territoire en complément de l'offre.

EMPLOIS LIES AU TOURISME

Vannes se situe dans le littoral urbain tel que le définit l'observatoire du Morbihan.²³ Il est un pôle touristique pour le département et concerne environ 5% de la part des emplois touristiques du département du Morbihan.

²³ Source : L'emploi salarié dans le tourisme en Morbihan - Source : Morbihan Observatoire 2012



63 - Source : Insee, DADS 2007

Les points faibles	Les points forts
<ul style="list-style-type: none"> ✗ Déplacements domicile-travail importants de la périphérie vers la ville-centre. ✗ Une baisse du nombre d'actif de 2.2% entre 2006 et 2011 ✗ Peu de disponibilités dans les zones d'activités existantes ✗ Une activité basée en grande partie sur le tertiaire ✗ Des pôles de quartiers qui proposent une offre de commerces et de services très inégale. ✗ Une activité agricole fragile. ✗ Un développement important des zones d'activités sur les communes limitrophe en frange de Vannes ✗ Une fragilisation de l'activité commerciale du centre-ville 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Le plus grand pôle d'emplois de Vannes Agglo : 40 774 emplois en 2011. ✗ Une croissance de l'emploi sur la ville: + 0.2% par an emplois entre 2006 et 2011. ✗ Concentration tertiaire et commerciale. ✗ Les zones dédiées à l'activité principalement situés sur les franges de la commune. ✗ Des pôles commerciaux qui structurent les polarités de quartier répartis principalement sur l'Ouest ✗ Des pôles d'attractivité principaux pour Vannes Agglo ✗ Une concentration de l'offre commerciale structurante sur les grands axes et le centre-ville ✗ Densité et diversité d'offre commerciale en centre-ville. ✗ Absence d'offre concurrentielle forte de grandes agglomérations à proximité de Vannes (malgré la concurrence de Lorient). ✗ Des atouts pour le développement de l'activité touristique.
<p>Les enjeux et besoins induits</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conforter le statut de pôle d'emplois de la ville ▪ Renforcer les pôles commerciaux de proximité de quartier et plus particulièrement à l'Est ▪ Rechercher un équilibre entre le développement des zones commerciales de périphérie / entrées de ville (le pôle Ouest...) et le maintien du commerce en centre-ville et dans les centralités de quartier ▪ Capitaliser sur les atouts du territoire pour mettre en lumière le potentiel touristique de la ville ▪ Conforter l'activité agricole sur la commune et délimiter clairement les limites à l'urbanisation ▪ Améliorer la qualité urbaine, architecturale et paysagère des entrées de ville ▪ A mettre en articulation avec les enjeux soulevés dans le diagnostic de la TVB



3. Equipements – transports et mobilité

Equipements

Vannes bénéficie d'une base d'équipements solide notamment dans les équipements intermédiaires et structurants à l'échelle de l'agglomération. Cependant à l'échelle locale, un déséquilibre s'est développé avec le développement de certains quartiers en particulier. Des projets structurants en cours et futurs vont permettre de rééquilibrer ces pôles d'équipements locaux à terme.

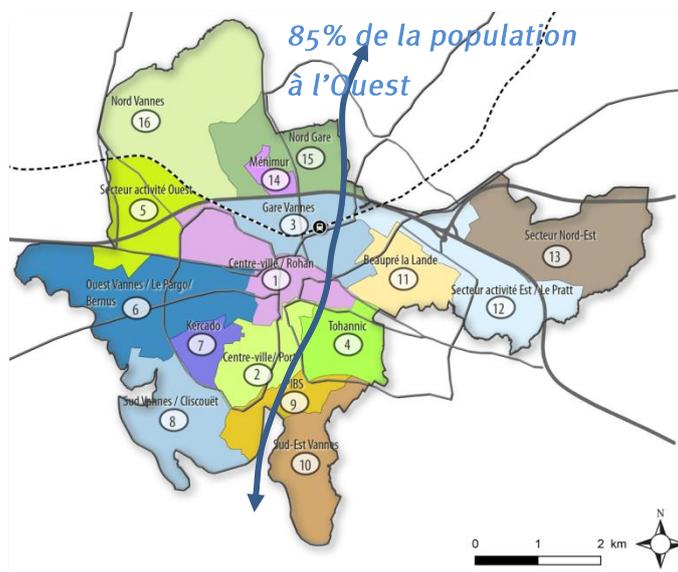
La taille et le rayonnement d'un territoire sont déterminants pour expliquer la présence ou l'absence d'équipements. En effet, le fonctionnement de chaque équipement nécessite un seuil plus ou moins élevé de population. Les équipements peuvent donc avoir des rayonnements qui varient suivant si ils sont de proximité, utilisés fréquemment par les habitants, ou structurants avec une aire d'attractivité dépassant la seule commune de Vannes et pouvant aller jusqu'au département.

1. Des équipements de proximité centralisés dans l'Ouest

L'offre en équipement est très disparate et déséquilibrée suivant les quartiers. De façon générale la partie Ouest comprenant la rive droite, le centre-ville, une partie du quartier de la gare et Ménimur a un accès plus développé aux équipements que ce soient pour les écoles, les bureaux de postes, les équipements sportifs, les maisons de quartiers, les écoles..etc. Et cela se recroise avec le déséquilibre déjà observé avec les pôles de proximité de quartier. Les 5 quartiers qui ont été identifiés sont :

- Le quartier Nord Gare - Ménimur
- Le quartier Est - Tohannic
- Le quartier Centre-ville
- Le quartier Sud-Ouest – Kercado - Cliscouët
- Le quartier Ouest – La Madeleine

Néanmoins les quartiers Tohannic et de Beupré La Lande à l'Est vont être amenés à se développer dans les années à venir au travers d'importantes opérations d'habitat et la commune



affiche la volonté de renforcer ses centralités locales avec la présence et le renforcement d'équipements adaptés.

2. Équipements administratifs

Équipements administratifs de proximité

L'offre locale dans les quartiers est orientée en majorité à proximité du quartier du Centre-ville. Les deux quartiers Kercado et Ménimur ont une offre soutenue en équipements de centralité de quartier notamment avec la présence d'une mairie annexe à Ménimur. Il y a également 5 bureaux de poste sont réparti sur Vannes dans les principaux quartiers :

- St Patern (11 rue St Nicolas) – centre-ville est
- Ménimur (Zone Commercial Les Venetes)
- Vannes – Centre-ville (25 place de la République)
- Carrefour (Centre commercial Continent Le F) – Centre-ville Ouest
- Kercado (Zone Commerciale Kercado)

Équipements administratifs structurants

La présence du tribunal de grande instance et du tribunal de commerce ainsi que celle du conseil générale du Morbihan et de la préfecture du Morbihan assis Vannes dans sa position de chef-lieu dans le département.

3. Equipements scolaires et universitaires

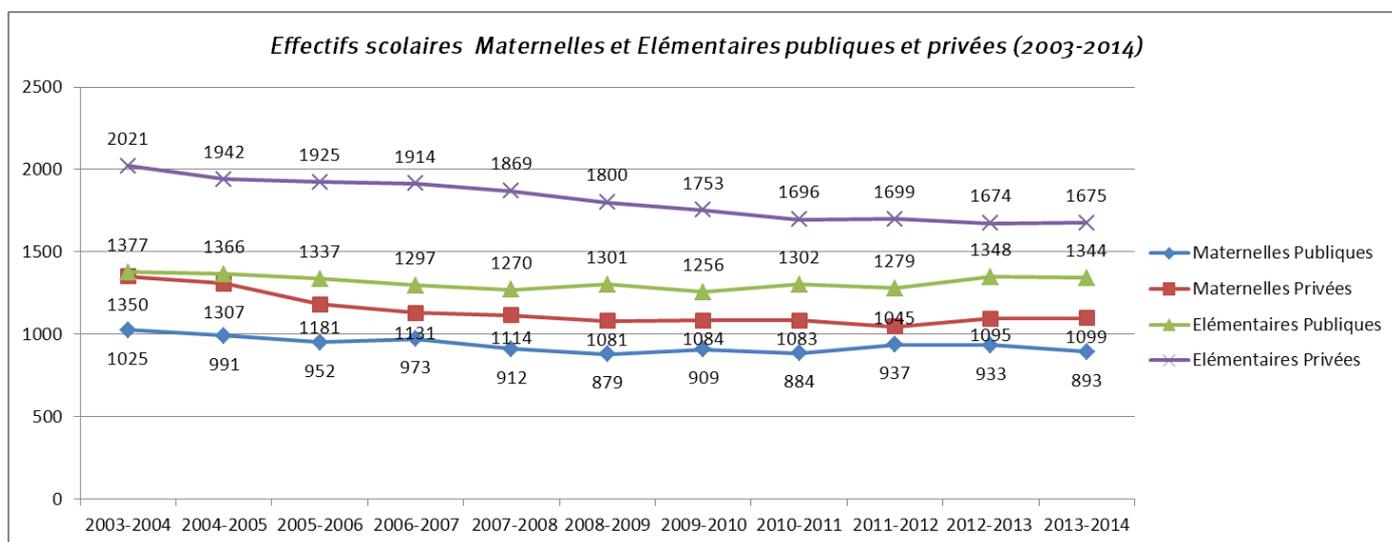
Écoles publiques maternelles et élémentaires

A la rentrée 2013/2014 :

- 13 écoles publiques maternelles avec 893 élèves
- 13 écoles publiques élémentaires avec 1 344 élèves
- 11 écoles privées maternelle et élémentaires avec respectivement 1 675 et 1 099

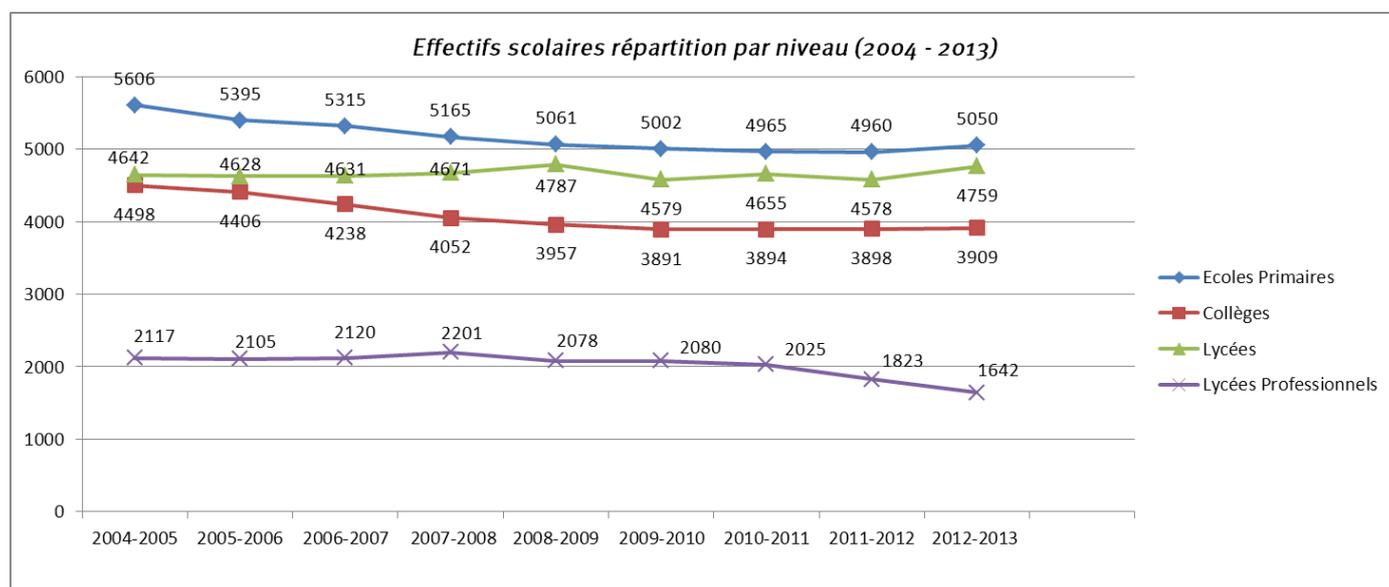
Sur un total de 5 011 élèves en 2013, 55% fréquentent des écoles privées. Il y a une part plus importante d'élèves provenant de l'extérieur de Vannes dans le privé (25%) que dans le public (8%). Les effectifs scolaires pour les maternelles et élémentaires ont connu quelques variations depuis 2003 avec une légère baisse constante mais qui se stabilise depuis 2011. De 2003 à 2013, les effectifs sont passés de 5 773 à 5 011 élèves ce qui représente une baisse de 13% sur 10 ans.

Avec une baisse plus sensible dans les écoles privées qui passe de 2021 à 1675 élèves en 10 ans. Actuellement la capacité d'accueil des élèves sur le territoire est suffisante.



Collèges et Lycées

La commune est équipée de 3 collèges publics Collège public : Antoine de Saint-Exupéry, Jules Simon, Montaigne, et de 4 collèges privés : DIWAN - Scolaj Diwan Ar Mor Bihan, Notre-Dame Le Ménimur et le Sacré-Cœur. Ceux-ci sont situés également dans le centre et l'Ouest de Vannes.

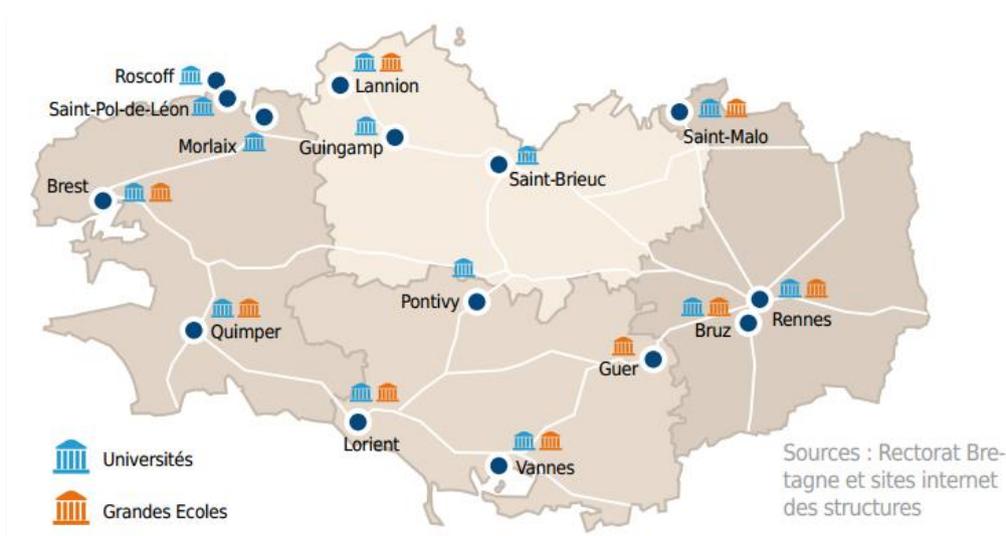


Elle dispose également de 3 lycées publics (Alain-René Lesage, Charles de Gaulle) dont un professionnel (Jean Guehenno) et 3 lycées privés (Polyvalent Notre-Dame Le Ménimur ,Saint-François Xavier). Les effectifs du lycée ont connus peu de fluctuation et une légère augmentation

entre 2004 et 2012 (4 642 à 4 759). Ils se situent dans la partie Ouest de Vannes avec un Lycée à Ménimur.

Équipements universitaires structurants

Vannes tient une place importante dans le département dans le cycle des grandes études car elle se positionne comme le premier pôle étudiant devant Lorient grâce à l'implantation de 3 universités et 3 grandes écoles.



64 - Site CCI Morbihan

Vannes UBS - IUT - IUFM - UCO ENSIBS - IST - FBS (ESC)

Lorient UBS - IUT ENSIBS - EESAB

Guer St Cyr

4. Petite Enfance

Plusieurs types de structures sont présents sur la commune de Vannes. Elles sont réparties sur l'ensemble du territoire avec un rassemblement entre Kercado et Cliscouët. Avec un accueil unique enfance mise en place depuis 2008 par la commune pour rassembler dans le centre-ville pour faciliter les démarches des familles liées à la petite enfance.

Au total la ville recense 11 multi-accueils qui représentent 254 places

- ✗ 7 multi accueils gérés par la ville de Vannes qui dispose au total de 220 lits dont un établissement multi-accueil réservé aux salariés
- ✗ 1 Crèche « Les Câlines Bleus » du Centre Hospitalier Bretagne Atlantique (CHBA) avec 5 lits réservés aux parents ayant des horaires décalés
- ✗ 3 crèches partenaires de la ville équivalent à 20 lits
- ✗ 2 centres d'accueil parents-enfants de type privé

Aujourd'hui les places sont suffisantes mais l'arrivée prévue de nouvelles populations ainsi que les futures opérations d'aménagement vont certainement entraîner des besoins supplémentaires sur la commune de façon générale.

5. Équipements culturels et de loisirs

Équipements de loisirs de proximité

On note la présence de cinq maisons de quartiers à Vannes réparties essentiellement dans toute la partie Ouest :

- Maison de quartier Conleau - 9 all Lavoir
- Maison de quartier de la Madeleine - 11 rte Ste Anne
- Maison de quartier St Anne – cité le Bris
- Maison de quartier Rohan – 80 rue de Rohan
- Centre socioculturel de Kercado- rue Guillaume Le Bartz
- Espace Henri Matisse - Centre Socioculturel de Ménimur - 13 rue Émile Jourdan

Il y a également 5 centres de loisirs, placés stratégiquement à la rencontre de plusieurs écoles.



Médiathèques

On retrouve 3 médiathèques implantées au centre-ville au Palais des arts, à Kercado et une nouvelle à Ménimur qui a ouvert ses portes depuis avril 2014. Ainsi qu'une Ludithèque à Kercado. La ville a également plusieurs projets pour des petites médiathèques de quartiers.

Autres équipements

3 secteurs de jardins familiaux sont présents sur la commune :



66 : Jardins Familiaux de Cliscouët



65 : Jardins Familiaux de Kermesquel

- Kermesquel (57 parcelles créées entre 1997 et 2006 à proximité des quartiers de Ménimur / Kervallon),
- Bernus (36 en 1993 et 15 en 2008 à proximité des quartiers de Kercado / Cliscouët)
- et nouvellement un secteur localisé au Sud-Ouest du Stade de Cliscouët (27 parcelles).

Équipements culturels et évènementiels structurants

Ils sont divers et variés et répartis sur le territoire :

- La Maison de la nature au Sud de Vannes à l'entrée de la Pointe des émigrés qui est un espace naturel protégé par le conservatoire a été mise en place à destination des enfants et offre des ateliers découvertes toute l'année.
- La ferme pédagogique du Vincin vise le même public et s'oriente sur la découverte du milieu agricole.
- Le conservatoire de Vannes et les Ateliers artistiques de Trussac et Ménimur qui y sont rattachés.
- La maison des associations que Vannes va mettre à disposition dès la rentrée 2015 se trouvera sur le site de l'ancienne école nationale de police à Kercado. Au total dans ce bâtiment ce seront 17 bureaux, 2 salles de réunion, un accueil, des sanitaires qui seront mis à la disposition des associations, sur une surface de 1 600 m².
- Le Palais des arts et des Congrès qui est placé de façon stratégique en entrée de centre-ville et offre une surface suffisante pour les événements importants
- L'Hôtel de ville, rue Joseph Le Brix, qui permet l'accueil ponctuel d'évènement plus ciblé
- Le Musée des Beaux-Arts – La Cohue situé dans le centre
- Le Musée d'Histoire et d'Archéologie – château Gaillard
- 12 salles de cinéma à Vannes réparties dans deux cinémas : « Cinéville-Garenne » et « Cinéville-Parc Lann ».

6. Équipements sanitaires

Les hébergements pour personnes âgées

4 établissements sont gérés par la ville :

- 2 foyers résidences (Ménimur et Pasteur situé à l'Ouest du Centre-ville)
- 1 résidence (Pierre bellay)
- 1 hébergement temporaire (Ménimur)

8 autres établissements dont 6 Etablissement d' Hébergement pour Personnes Agées Dépendantes (EHPAD) sont également répartis sur le territoire :

- EHPAD USLD Maisons du Lac
- EHPAD du Cliscouët
- EHPAD de Beaupré la Lande
- EHPAD résidence Edilys à Saint Patern
- EHPAD résidence Les Nymphéas
- EHPAD résidence Maréva
- Domicile partagé Ty Bihan
- Deux unités rattachées à l'hôpital Chubert : Une unité de soins longue durée et un EHPAD

Équipements sanitaires structurants

- Hôpital Chubert à Vannes dans le quartier Nord Gare est l'équipement de santé structurant pour la ville avec une capacité de 1431 lits et places. L'établissement compte plus de 3 248 agents, dont 261 médecins et 62 internes, ce qui en fait une source d'emploi non négligeable pour Vannes.
- Hôpital privé Océane au Sud de Ménimur
- 2 centres Psychothérapiques, l'un de jour pour les personnes âgées et l'autre pour les enfants et adolescents. Ils sont situés tout les deux dans le quartier de Ménimur
- 1 centre Psychothérapiques pour enfants et adolescents à Beaupré.
- Centre médico psychologique à l'Ouest du centre-ville
- Hôpital de nuit An-Tremen et établissement Public de Santé Mentale Morbihan à l'est du centre-ville
- Centre médico psychologique pour adultes à l'Ouest du Centre-ville Centre de soins en Alcoologie L'Ancre au niveau de la gare

7. Équipements sportifs

La ville accorde une place importante à la pratique du sport et cela se traduit à travers les nombreux équipements sportifs variés qui ont été mis en place sur la commune.

- **5 Complexes sportifs** : Bécel (avenue Jean Marie Bécel), Foso (avenue Paul Cézanne), Kerbiquette (allée du Dolmen), Saint-Exupery (rue des Frères Lumière) et l'UCK/NEF
- **2 Complexes de tennis** Kérizac/Ménimur (VMTC) (23 rue Henri Matisse), Pargo (TCV) (46 allée du clos vert)
- **2 piscines municipales** : Vanocéa à Ménimur et celle de Kercado.
- **5 stades** : Kérizac/Ménimur (8 allée Mathurin Meheut), Larmor-Gwened (rue de Larmor Gwened), Jo Courtel (32 avenue du 4 Aout 1944), la Rabine, Saint-François Xavier
- **2 installations dédiées à la pratique de la voile** : le Port de plaisance (voile, aviron, canoë et kayak) et l'étang du Duc (Voile Modèle et pêche).
- Utilisation de **salles de sport** dans les collèges-Lycées : Collège Le sacré-Coeur ,Lycée technique privé Saint-Joseph-Kergrypt
- **Autres équipements sportifs** : Ferme de Roscanvec, Gymnase Brizeux, Gymnase Yvonne Sauvet, Salle Richemont (rue de la Salle d'Asile)

Le sport à plus grande échelle tient également une part importante dans la vie Vannetaise avec 30 sportifs inscrits sur les listes de haut niveau et 29 équipes de clubs qui évoluent du niveau national au niveau international. Concernant les équipements qui ont un rayonnement à l'échelle du département, cela concerne : le centre sportif de Kercado, la patinoire (6 rue Georges Caldray) ainsi que le vélodrome de Kermesquel (route de Tréhuinec)

Le déséquilibre présent aujourd'hui au niveau des équipements entre certains quartiers devrait être amené à s'estomper avec le développement principalement du quartier de Tohannic, Beaupré la Lande et Nord Gare. Après de nombreuses opérations dont une OPAH RU de taille importante, le quartier Ménimur bénéficie désormais par exemple d'une réelle attractivité locale et d'une centralité de quartier avec une médiathèque, une mairie annexe, un poste de police et de gendarmerie, de nombreux équipements sportifs dont une piscine, un collège, un lycée et 2 écoles. L'amorce est déjà entamée d'ailleurs avec le quartier Beaupré - Tohannic qui accueille une nouvelle médiathèque cette année également.



Les points faibles	Les points forts
<ul style="list-style-type: none"> ✘ Des grands quartiers de proximité qui ne disposent pas tous de l'ensemble de la gamme des équipements de proximité, déficit à l'Est 	<ul style="list-style-type: none"> ✘ Un bon maillage territorial des écoles maternelles et élémentaires et des équipements sportifs de proximité ✘ Une offre en équipements sportifs spécialisés variée ✘ Un bon niveau global d'équipements notamment en ce qui concerne les équipements intermédiaires et structurants, à relier avec la fonction métropolitaine tenue par Vannes.
<p>Les enjeux et besoins induits</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conforter le bon niveau d'équipement de Vannes ▪ Permettre aux grands quartiers de disposer de l'ensemble de la gamme des équipements de proximités ▪ Permettre l'évolution et l'implantation d'équipements dans le tissu urbain. ▪ Anticiper les besoins liés à l'arrivée de nouveaux habitants dans les années à venir avec les projections démographiques ▪ Accompagner les besoins en équipements liées aux nouvelles opérations d'habitats ▪ Conforter les équipements dans la partie Est de la commune ▪ Faire valoir le rôle d'espace de vie des pôles de proximité dans les quartiers

La mobilité actuelle des Vannetais

Les pratiques de déplacements des Vannetais sont marquées par une forte utilisation de la voiture quel que soit le motif de déplacement, cette utilisation est facilitée par un fort taux d'équipement des ménages en voiture. Pourtant la part des personnes captives sur la commune n'est pas négligeable.

1. Une pratique importante de la voiture

Les Vannetais pratiquent 4 déplacements par jour en moyenne²⁴. L'utilisation de la voiture, quel que soit le motif, est prépondérante parmi ces déplacements : 68% des déplacements sont ainsi réalisés en voiture. Le potentiel d'usagers dans la pratique des modes doux est toutefois assez important avec 25% des déplacements réalisés à pied ou à vélo.

Il est intéressant de comparer la mobilité des Vannetais à des territoires de taille comparable en termes de population et qui ont également réalisé une Enquête Déplacements Villes Moyennes (EDVM). On note ici que les pratiques de Vannes Agglomération sont dans l'ensemble similaires aux autres territoires, toutefois le territoire de la Rochelle est marqué par une utilisation plus conséquente des modes doux (35%) et celui de Lorient Agglomération par une plus forte fréquentation des TC (8%).

Périmètre et année des EDVM					Autre mode	
Vannes Agglomération - 2008 <i>38 communes, 149 000 hab.</i>	68%	5%	23%	2%	1%	2%
Lorient Agglomération - 2004 <i>30 communes, 200 000 hab.</i>	64%	8%	24%	2%	1%	2%
Saint-Brieuc Agglomération - 2012 <i>14 communes, 110 000 hab.</i>	68%	6%	24%	1%	0%	1%
Quimper Communauté - 2013 <i>18 communes, 143 000 hab.</i>	70%	7%	19%	1%	1%	1%
Communauté d'Agglomération de la Rochelle - 2011 <i>18 communes, 143 000 hab.</i>	59%	5%	27%	8%	1%	1%

Figure 67 : Parts modales tous motifs de déplacements sur des territoires EDVM

En matière de déplacement domicile-travail la tendance est d'autant plus forte : 88% des personnes travaillant sur Vannes se rendent ainsi en voiture au travail en 2008 (soit 23 727 actifs sur 26 910 actifs).

²⁴ Source : Enquête Déplacements Villes Moyennes (EDVM) 2008

2. Une forte motorisation des ménages

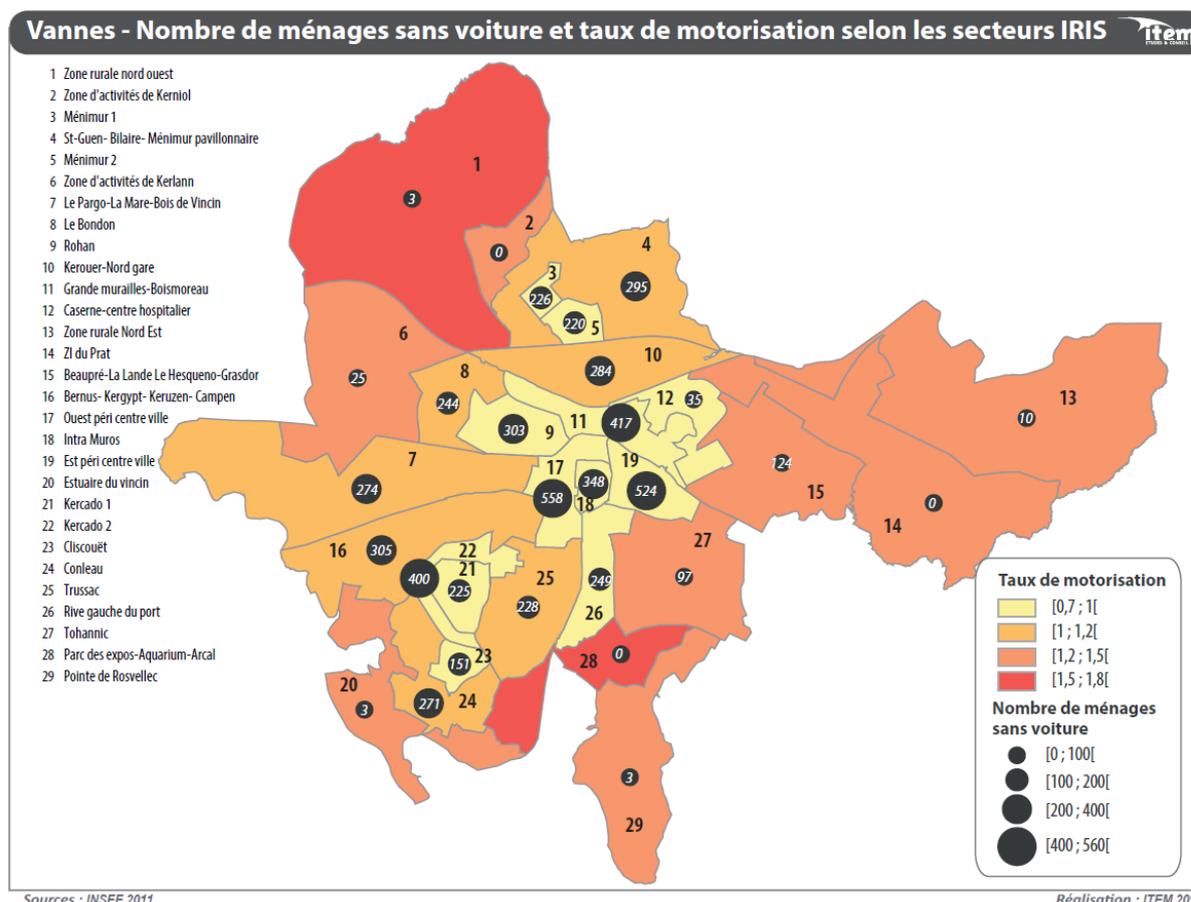
La dépendance automobile est marquée également par une motorisation des ménages importante : 79% des ménages sont motorisés et 23% des ménages sont multimotorisés (au moins 2 voitures par ménage).

En revanche, le taux de motorisation des ménages sur Vannes est de 1,04 voitures par ménage ce qui correspond à des agglomérations similaires, mais est inférieur au taux départemental (1,31).

Commune	Taux de motorisation	% de ménages sans voiture	dont % de ménages possédant au moins 2 voitures
Vannes	1,04	21%	29%
Vannes Agglo	1,28	13%	43%
Lorient	0,94	26%	25%
Morbihan	1,31	13%	45%

Données : INSEE 2011

Au sein de la commune, le taux de motorisation est plus faible sur les secteurs centraux, inférieur à 1 véhicule par ménage, que la moyenne communale. Les ménages sans voiture sont localisés principalement au centre mais également sur plusieurs autres secteurs notamment dans les quartiers de Kercado 2, Bernus-Kergyp-Keruzen-Campen et St Guen-Bilaire-Nénimur à dominante pavillonnaire, les quartiers de Kercado et Ménimur étant des quartiers denses, rassemblant un nombre d'habitants et de logements collectifs important.



3. Une population potentiellement captive des modes alternatifs à la voiture

La commune de Vannes, comporte un nombre important de personnes potentiellement captives des transports en commun, 27% de la population soit 14 400 habitants ont entre 11 et 17 ans et + de 65 ans. Ce taux de captifs est toutefois similaire à des communes de tailles comparables.

Commune	Nbre d'habitants	Nbre de captifs	% de captifs
Vannes	52 784	14 374	27,2%
Vannes Agglo	133 014	35 448	26,6%
Lorient	57 408	15 004	26,1%
Morbihan	727 084	206 560	28,4%

Données : INSEE 2011

Définition : les captifs des transports en commun désignent les personnes ne disposant pas de mode de transport motorisé personnel, sont considérés ici comme d'éventuels captifs les personnes de 11-17 ans et de 65 ans et plus.

Population (habitants)					
Moins de 3 ans	3 - 10 ans	11 - 17 ans	18 - 24 ans	25 - 64 ans	65 ans et plus
1 623	3 778	3 897	6 840	26 169	10 477

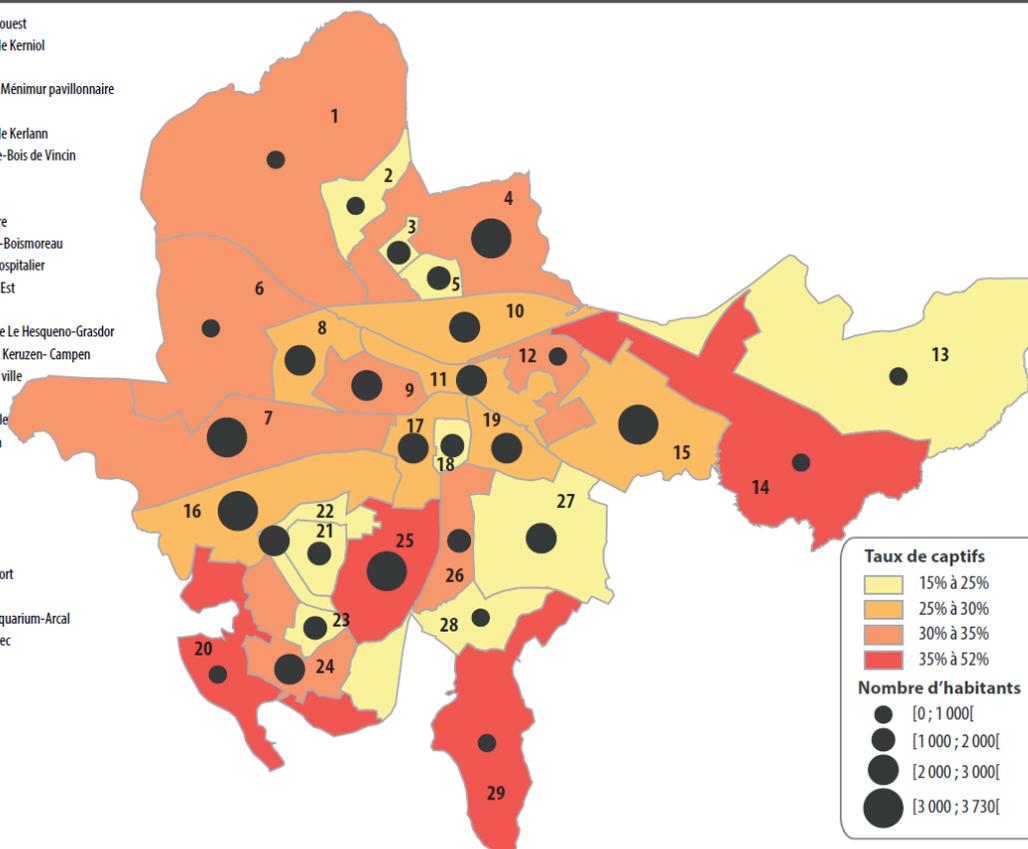
Données : INSEE 2011

Les captifs sont localisés de façon hétérogène sur la commune, plusieurs secteurs IRIS ont toutefois une proportion plus importante de captifs par rapport au nombre d'habitants du quartier, tels que le secteur de Trussac, Le Pargo-la Mare-Bois de Vincin et St-Guen- Bilaire- Ménimur pavillonnaire. Parmi ces captifs on note une forte part de personnes âgées 79% sur Trussac, 77% sur la Pargo, et 67% sur St Guen.

Vannes - Captifs potentiels selon les secteurs IRIS - (11-18 ans et + de 65ans)

item

- 1 Zone rurale nord ouest
- 2 Zone d'activités de Kerniol
- 3 Ménimur 1
- 4 St-Guen- Bilaire- Ménimur pavillonnaire
- 5 Ménimur 2
- 6 Zone d'activités de Kerlann
- 7 Le Pargo-La Mare-Bois de Vincin
- 8 Le Bondon
- 9 Rohan
- 10 Kerouer-Nord gare
- 11 Grande murailles-Boismoreau
- 12 Caserne-centre hospitalier
- 13 Zone rurale Nord Est
- 14 ZI du Prat
- 15 Beauré-La Lande Le Hesqueno-Grasdor
- 16 Bernus- Kerypt- Keruzen- Campen
- 17 Ouest péri centre ville
- 18 Intra Muros
- 19 Est péri centre ville
- 20 Estuaire du vincin
- 21 Kercado 1
- 22 Kercado 2
- 23 Cliscouët
- 24 Conleau
- 25 Trussac
- 26 Rive gauche du port
- 27 Tohannic
- 28 Parc des expos-Aquarium-Arcal
- 29 Pointe de Rosvellec



Sources : INSEE 2011

Réalisation : ITEM 2015

4. Les pratiques de déplacements des actifs et des scolaires

✗ Les flux des actifs

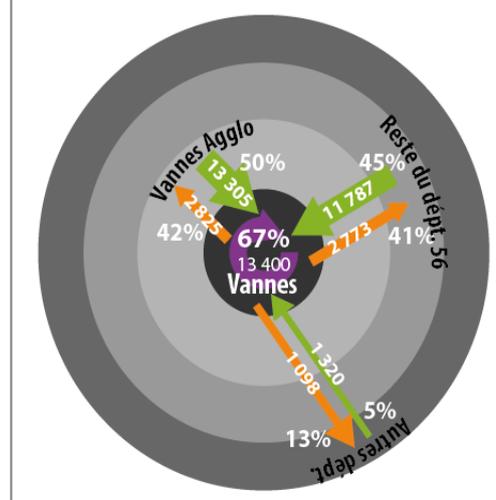
La ville de Vannes est un véritable bassin d'emploi : 67% des habitants, soit 13 400 actifs, travaillent sur la commune et 26 400 actifs habitant à l'extérieur viennent y travailler.

Ces derniers sont originaires principalement de Vannes Agglo (50% des flux entrants) ou du département (45% des flux).

Les actifs de la commune travaillant à l'extérieur sont 33%, soit 6 700 actifs. Les flux sont principalement concentrés sur les autres communes de Vannes Agglo (Saint-Avé, Theix, Séné...) ainsi que sur Auray et Lorient à l'extérieur.

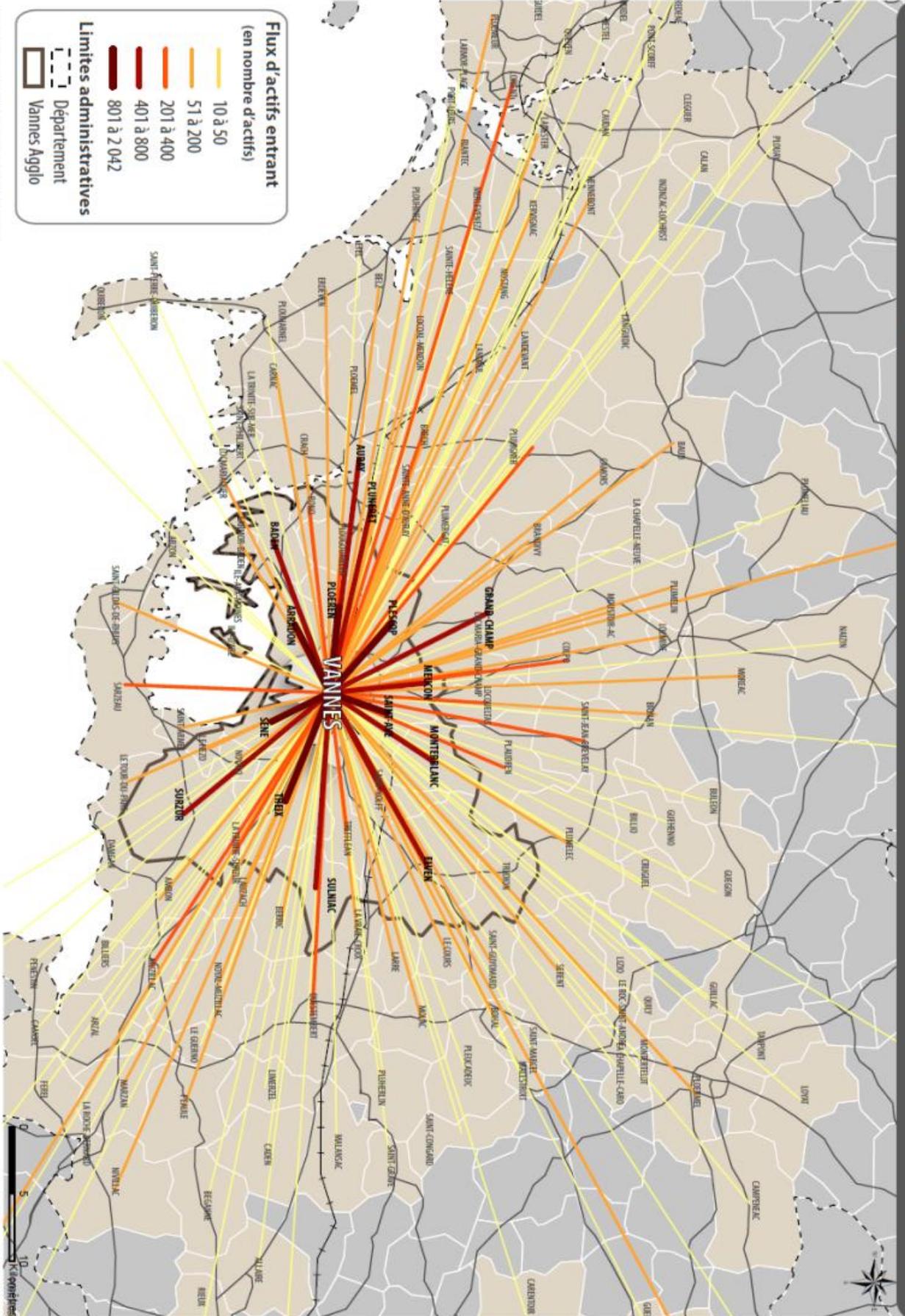
Répartition des flux d'actifs en lien avec Vannes

(Données : INSEE 2011)



Flux internes	Flux sortants	Flux entrants	Total
13 400	6 697	26 412	46 509

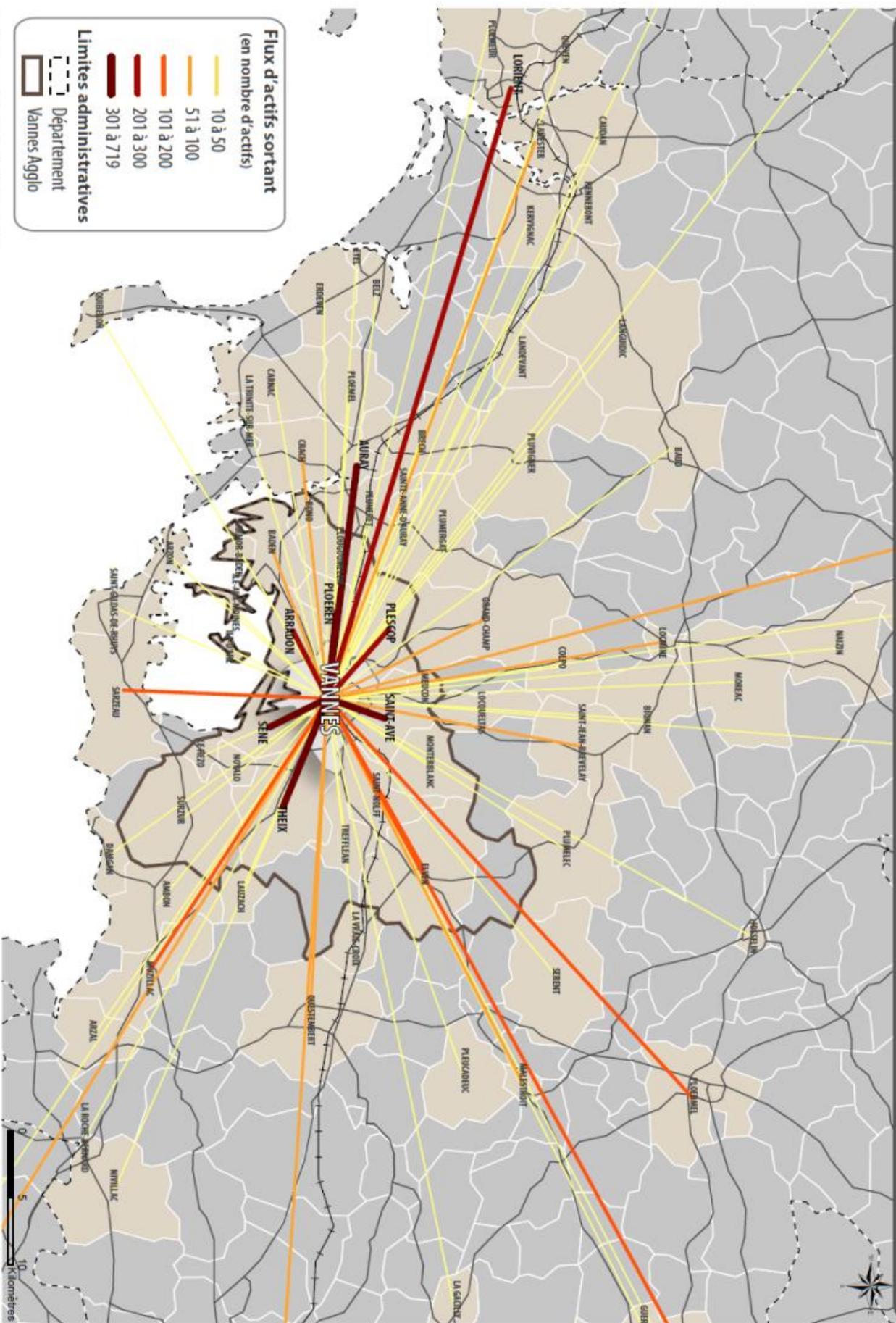
Vannes - Principales origines des actifs travaillant sur la commune



Sources : GEOFLA 2012, INSEE 2011

Réalisation : ITEM 2015

Vannes - Principales destinations des actifs travaillant à l'extérieur de la commune



Sources : GEOFLA 2012, INSEE 2011

Réalisation : ITEM 2015

Principales origines	Nbre d'actifs	% des actifs
Saint-Avé	2042	8%
Séné	1637	6%
Ploeren	1253	5%
Theix	1225	5%
Plescop	1163	4%
Arradon	816	3%
Saint-Nolff	664	3%
Elven	644	2%
Grand-Champ	630	2%
Auray	617	2%
Sous-total	10691	40%
TOTAL	26412	100%

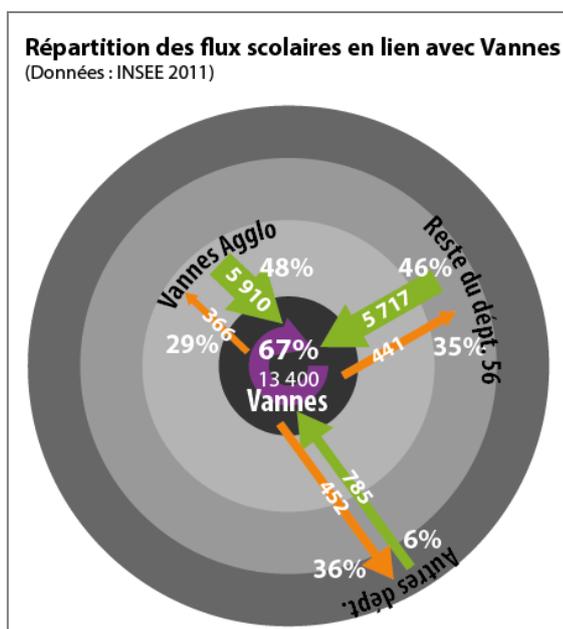
Principales destinations	Nbre d'actifs	% des actifs
Saint-Avé	719	11%
Theix	403	6%
Séné	402	6%
Auray	310	5%
Ploeren	308	5%
Arradon	229	3%
Plescop	224	3%
Lorient	201	3%
Rennes	165	2%
Sous-total	2961	44%
TOTAL	6696	100%

✖ Les flux des scolaires

Vannes accueille également un nombre important de scolaires. En effet, 23 700 scolaires étudient sur la commune. 90% des scolaires Vannetais (11 300 scolaires) étudient sur la commune auxquels s'ajoutent 12 400 scolaires habitant en dehors de la commune. Ces derniers proviennent principalement des communes de Vannes Agglo (Saint-Avé, Séné, Ploeren, Theix...) Au final, seul 10% des scolaires quittent la commune pour aller étudier à l'extérieur, soit 1 260 scolaires.

Les principales destinations de ces scolaires sont Arradon (186 scolaires), Rennes (177 scolaires), Lorient (106 scolaires) et Auray (100 scolaires).

Flux internes	Flux sortants	Flux entrants	Total
11 301	1 259	12 412	24 972



Les points faibles	Les points forts
<ul style="list-style-type: none"> ✘ Il apparaît une forte dépendance à l'usage de la voiture tous motifs confondus liée à une certaine culture du « tout voiture ». ✘ De nombreux flux automobiles quotidiens à destination de Vannes. 	<ul style="list-style-type: none"> ✘ Une majorité des flux de déplacements sont locaux puisque plus de 13 400 actifs et 11 300 scolaires résident et travaillent/étudient sur le territoire. ✘ Avec une part de la population jeune, il existe un potentiel important de captifs des modes de transports alternatifs à la voiture particulière.
Les enjeux et besoins induits	<ul style="list-style-type: none"> ✘ Rapprocher les lieux d'emploi, de logement et de services pour raccourcir les distances et limiter l'utilisation de la voiture ✘ Améliorer les conditions de circulation des modes alternatifs à la voiture individuelle (piétons, cycles, TC...)

Les conditions de circulations tous modes

L'analyse des conditions de déplacements automobiles, en transports collectifs ou en modes doux, ainsi que l'analyse des conditions de stationnement à Vannes, permettent de comprendre l'offre de transports disponible pour les habitants, leurs usages, tout en relevant les dysfonctionnements existants.

1. Le réseau viaire actuel

La hiérarchisation fonctionnelle proposée distingue quatre types de voies :

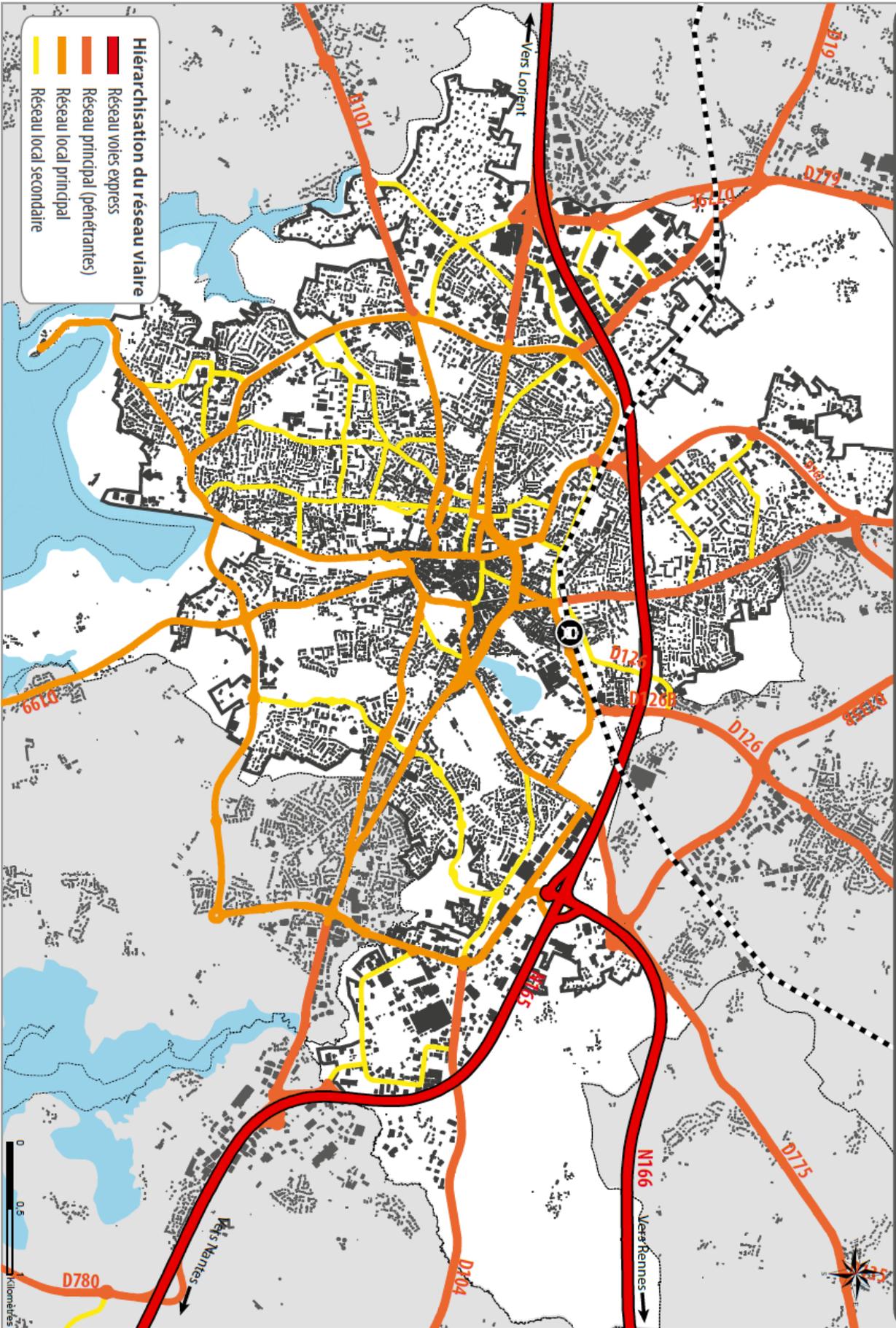
- ✘ **Le réseau de voies express** : situé au nord de la commune il comprend la RN 165 permettant de relier Lorient et Nantes et la RN166 reliant Rennes ;
- ✘ **Le réseau principal** : il est composé des principales pénétrantes du territoire, avec les départementales D101, D779, D779E, D767, D126, D775 et D779bis ;
- ✘ **Le réseau local principal** : il correspond aux principales voies de circulation de la commune y compris le boulevard urbain ;
- ✘ **Le réseau local secondaire** : se sont les voies principales du réseau secondaire qui font le lien entre des quartiers de proximité.

Enfin, les autres voies non matérialisées alimentent l'ensemble de l'agglomération, elles ont vocation à être apaisées lorsque la vie locale le demande.

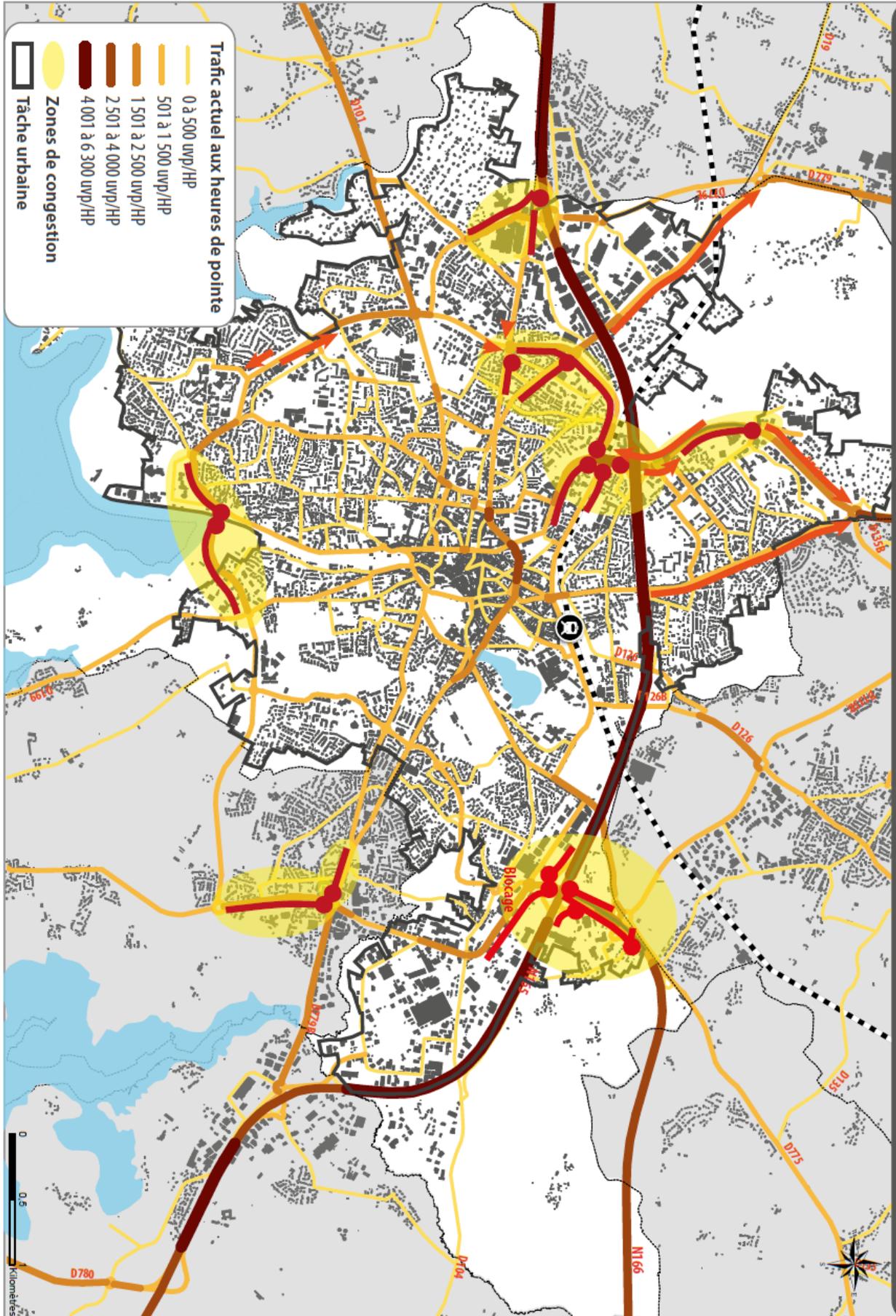
La hiérarchisation fonctionnelle du réseau viaire montre une lisibilité limitée depuis les axes pénétrants entraînant une certaine perméabilité dans la diffusion du trafic. De plus, on remarque un manque de hiérarchisation au niveau des voies du réseau local principal.

Compte tenu de la barrière naturelle du littoral au sud de la ville, les échanges est-ouest se font quasi obligatoirement par le centre de la ville, le passage sur le pont de Kérino étant limité en fonction des ouvertures du pont aux bateaux selon les marées.

Vannes - Hiérarchisation fonctionnelle du réseau viaire



Vannes - Trafic actuel aux heures de pointe - uvp/HP et congestions relevées en HPS



Sources : BD TOPO 2014, Etude réseau routier structurant de l'aire urbaine vannetaise - Egis 2012

Globalement la circulation sur la commune, ne pose pas de difficulté particulière à l'heure actuelle. Il existe quelques phénomènes de congestions mais limités aux heures de pointe.

Les trafics observés en heures de pointe sont particulièrement importants sur la voie express N165, avec des flux allant de 4 001 à 6 300 uvp/HP. Hormis la N165, ensuite c'est l'intra rocade qui est la plus chargée en heures de pointe ainsi que sur les pénétrantes au nord de la commune. Les échangeurs de Ménimur et de Liziec-Tréalvé sont également impactés par la circulation.

Des relevés de temps de parcours effectués dans le cadre de l'étude Réseau Routier Structurant de l'Aire Urbaine Vannetaise en 2012, en heures creuses et en heures de pointe, permettent de se rendre compte de la dégradation des temps de parcours et des points durs de la circulation.

Les trajets reliaient France-Libre et Poulfanc dans les deux sens :

✖ **Sens est-ouest :**

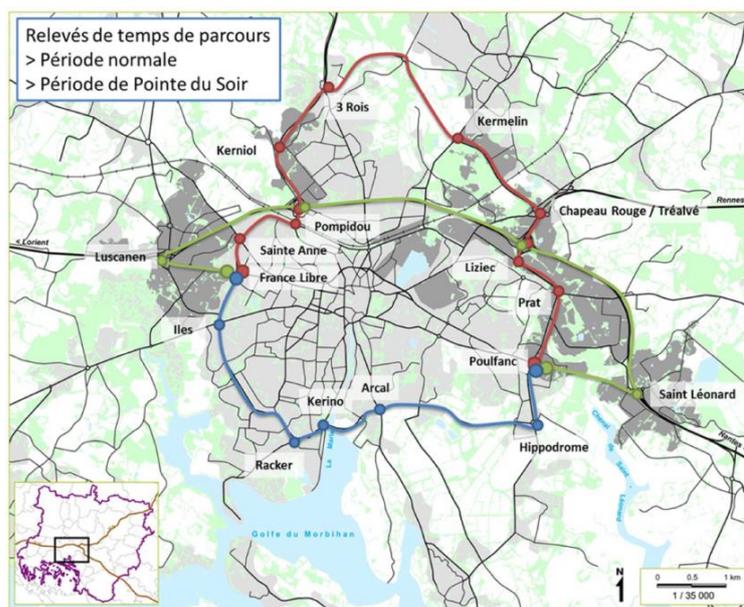
Parcours 1 (bleu): les difficultés sont liées aux fermetures du pont de Kerino

Parcours 3 (rouge): une très forte dégradation du temps de parcours liée aux franchissements de la RN165 du giratoire du Liziec au giratoire de Tréalvé (40 min entre les deux)

✖ **Sens ouest-est :**

Parcours 1 (bleu): une dégradation liée à l'approche du giratoire du Poulfanc depuis le giratoire de l'Hippodrome

Parcours 3 (rouge): des difficultés liées au franchissement du giratoire Pompidou



Egis France

Source : Etude réseau structurant de l'aire urbaine vannetaise – Egis – Mai 2014

	Distance	Temps	Temps	Temps	Temps	Temps	Temps
		moyen HC	moyen HP	maxi HP	moyen HC	moyen HP	maxi HP
		Sens Est-Ouest			Sens Ouest-Est		
1 - Bleu	7,5 km	10 min	18 min	24 min	11 min	15 min	18 min
2 - Vert	12 km	11 min	13 min	13 min	9 min	12 min	13 min
3 - Rouge	11,8km	15 min	36 min	57 min	15 min	19 min	21 min

Le parcours 2 (vert), empruntant la RN 165 et les échangeurs de Luscanen et St-Léonard, ne présente pas de difficultés particulières. La différence de temps de parcours en HC et HP est

minime, de 2 min dans le sens est-ouest et de 3 min dans le sens ouest-est. Le parcours 3 est bien plus impacté par la circulation on a ainsi 21 min de différence entre le temps moyen en HC et HP dans le sens est-ouest.

En comparant l'organisation fonctionnelle du réseau routier et les trafics observés, il apparaît que certains axes accueillent un volume de trafic plus important au regard de la capacité et de la fonction de la voie. Même si les difficultés de circulation se dégradent aux heures de pointe sur les axes pénétrants de Vannes, on constate des trafics importants sur des voies locales principales et secondaires, voies destinées à la desserte dans le centre-ville et inter-quartiers :

- ✗ Bd de la Paix
- ✗ Avenue de la Marne
- ✗ Rue Robert Schuman / rue de Bernus
- ✗ Avenue Wilson
- ✗ Avenue Maréchal de Lattre de Tassigny.

Ces axes se situent principalement dans le prolongement des axes pénétrants, et la configuration actuelle de ces axes secondaires engendrent une diffusion des trafics sur des voies inter-quartiers, de desserte locale qui à terme deviendront des voies pacifiées.

Les points faibles		Les points forts	
<ul style="list-style-type: none"> ✗ Un manque de hiérarchisation du réseau viaire, offrant une large place à la circulation automobile, y compris dans le centre urbain. ✗ Des flux importants dans la centralité, plus particulièrement sur le Bd de la Paix, axe à vocation de desserte urbaine. ✗ Des flux routiers importants en heure de pointe, y compris dans certains secteurs centraux et des futurs secteurs apaisés. 		<ul style="list-style-type: none"> ✗ Des conditions de circulation routières facilitées par un maillage dense de voies et de faibles contraintes pour circuler en voiture. ✗ Des projets routiers en cours (échangeur du Liziec, Tunnel de Kérino) ou actuellement inscrits en emplacements réservés (échangeur du Bilaire, liaison secteur Parc Lann, RD 135 bis, liaisons inter-quartiers) pourront répondre à certaines problématiques d'accès ou de désengorgement de certains axes. ✗ Le renforcement des secteurs apaisés va entraîner une baisse des trafics dans certains quartiers. 	
Les enjeux et besoins induits		<ul style="list-style-type: none"> ✗ Redonner un caractère plus urbain de certains axes de desserte du centre-ville. ✗ Accompagner l'amélioration des conditions de desserte routière avec le développement des transports alternatifs à la voiture particulière (transports collectifs, modes de déplacements doux). 	

2. L'offre actuelle du réseau de transport urbain

La ville de Vannes est desservie par le réseau urbain Kicéo, le service de transport géré par la Communauté d'Agglomération de Vannes Agglo qui est autorité organisatrice de transport urbain (AOTU).

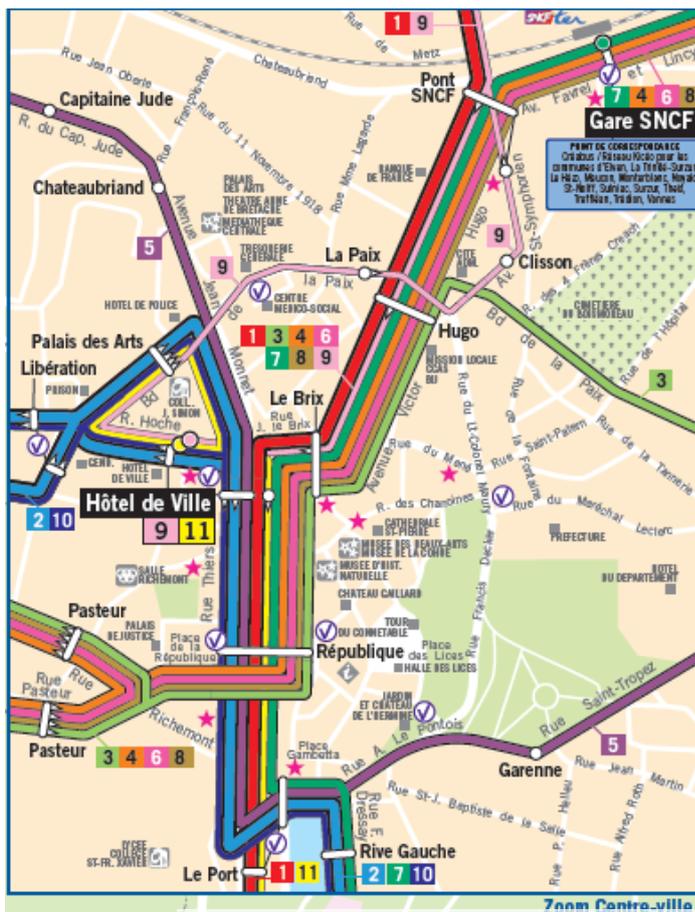
Actuellement, le réseau Kicéo urbain se compose de 11 lignes de transport cadencées, celle-ci sont de trois types :

- 2 lignes essentielles (lignes 1 et 2) : un bus toutes les 10 min
- 5 lignes principales (lignes 3 à 7) : un bus toutes les 20 min
- 4 lignes complémentaires (lignes 8 à 11) : un bus toutes les heures ou demi-heures

Toutefois, certaines lignes ont des terminus partiels, notamment la ligne 1 essentielle, ce qui peut nuire à la qualité de service des lignes.

Une navette gratuite « Navet'Océa » est également proposée dans le centre ville de Vannes, du lundi au samedi de 10h à 19h, elle effectue une boucle toute les 15 minutes.

Le réseau est structuré autour d'un pôle d'échanges dans le centre-ville de Vannes à l'arrêt République où l'ensemble des lignes y convergent. La majorité des lignes sont présentes également sur les arrêts Le Brix, Hugo et Pont SNCF, la gare SNCF n'est desservie que par 4 lignes.



Pôle d'échanges à République

Source : Kicéo 2015

Si l'on compare l'offre du réseau Kicéo, à celui d'agglomérations semblables en termes d'habitants, on constate que l'offre proposée par Vannes Agglo est conséquente, elle est similaire à celle de la Rochelle Agglomération en matière de services par jour.

AOTU	Nombre de communes desservies	Population desservie	Nombre total de lignes	Nombres de lignes urbaines	Nombre de services par jour ouvrable (lignes urbaines)	Fréquentation en 2011	Voyage par habitant du PTU en 2012
Vannes Agglo	24	136 655	24	11	802	20 136/Jour (6 101 343/An)	66,3
La Rochelle Agglomération	18	151 707	34	16	964	25 111/Jour (9 165 420/An)	55,1
Quimper Communauté	8	90 859	26	10	410	13 817/Jour (5 043 064/An)	57

En matière de fréquentation le réseau est attractif, entre 2008 et 2013 on note une augmentation de 59%. En 2013, le nombre de voyages réalisés par jour est de 24 300 voyages.

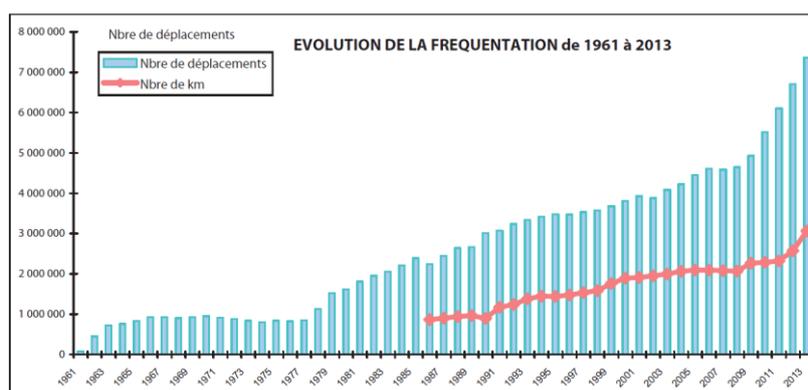
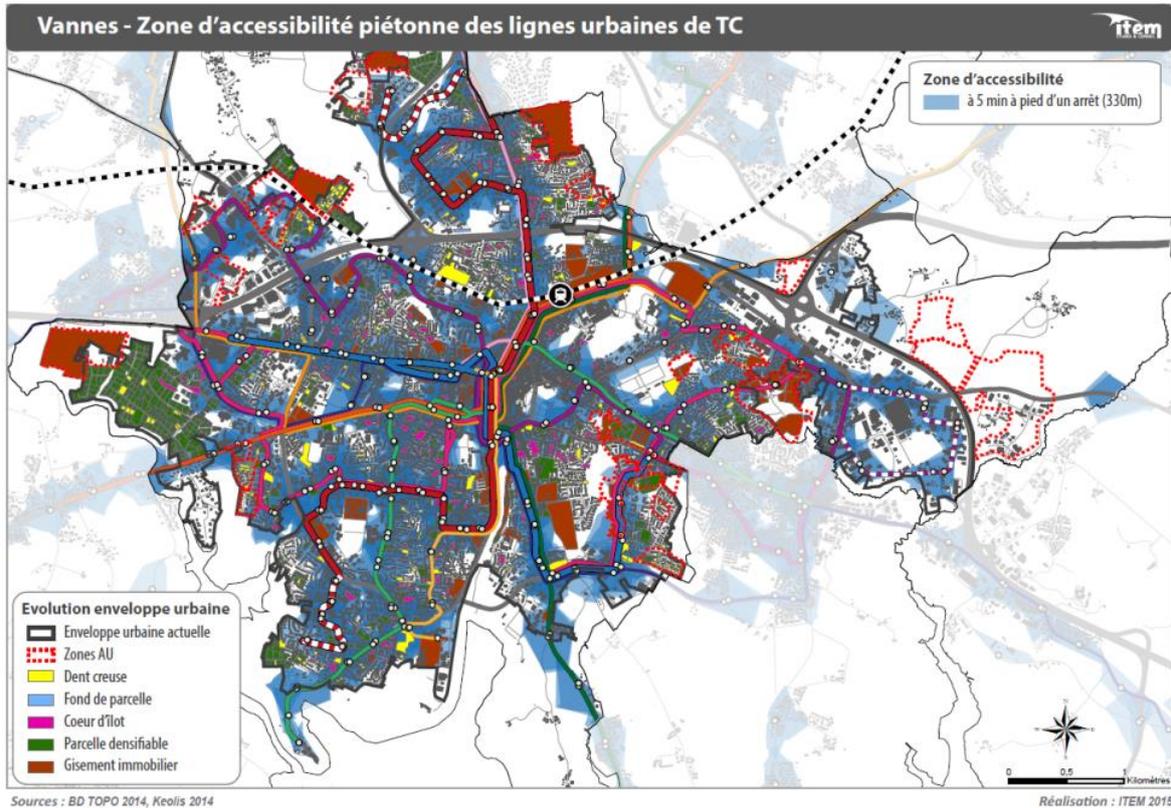
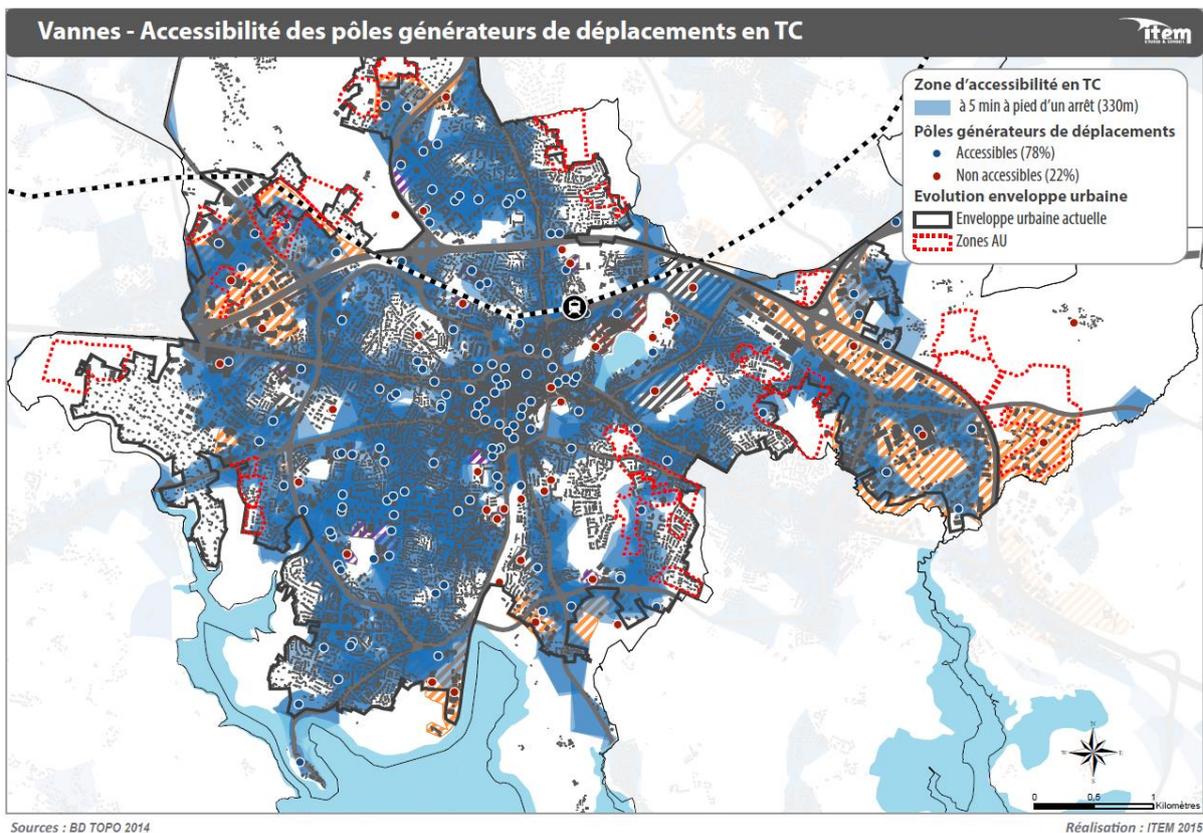


Figure 68 : Evolution de la Fréquentation sur Vannes Agglo - Source : Kicéo 2013

A l'heure actuelle, 76% de la population se situe à moins de 5 min à pied d'un arrêt (330 m) et 96% de la population à moins de 10 min d'un arrêt.



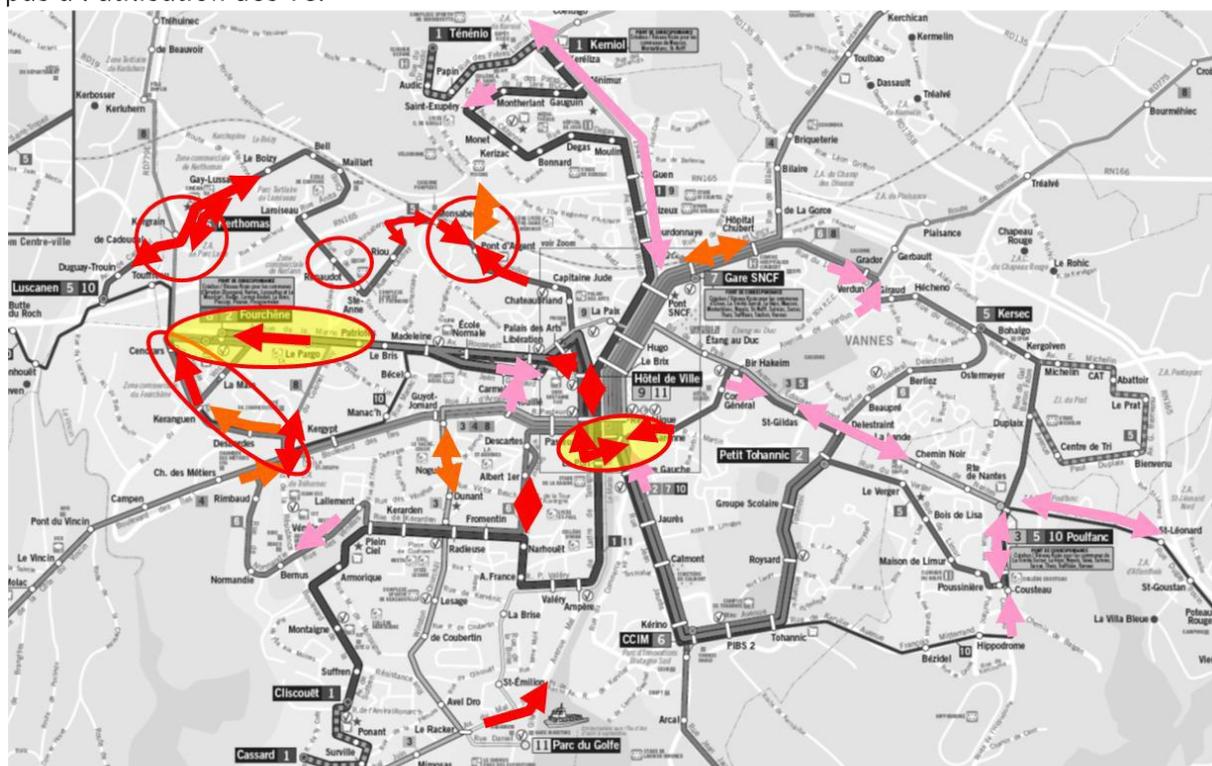
La desserte en transport en commun ne permet pas actuellement un accès à l'ensemble des pôles générateurs, plus particulièrement les zones d'activités situées principalement en périphérie de la commune, excentrées des zones accessibles en TC.



La performance du réseau est limitée par des difficultés d'insertion sur le réseau viaire, plusieurs points durs ont ainsi été identifiés par Véolia Kicéo en 2013, malgré des aménagements réalisés. Les voies principalement impactées sont :

- l'avenue de la Marne
- l'avenue Pompidou (giratoire)
- l'avenue Thiers
- à l'ouest l'avenue de Keranguen et le giratoire des îles
- au nord l'avenue Wilson et l'avenue 4 août 1944
- à l'est l'avenue Herriot (secteur Tohannic)

Ces difficultés pour circuler entraînent une dégradation des temps de parcours en bus et n'incite pas à l'utilisation des TC.

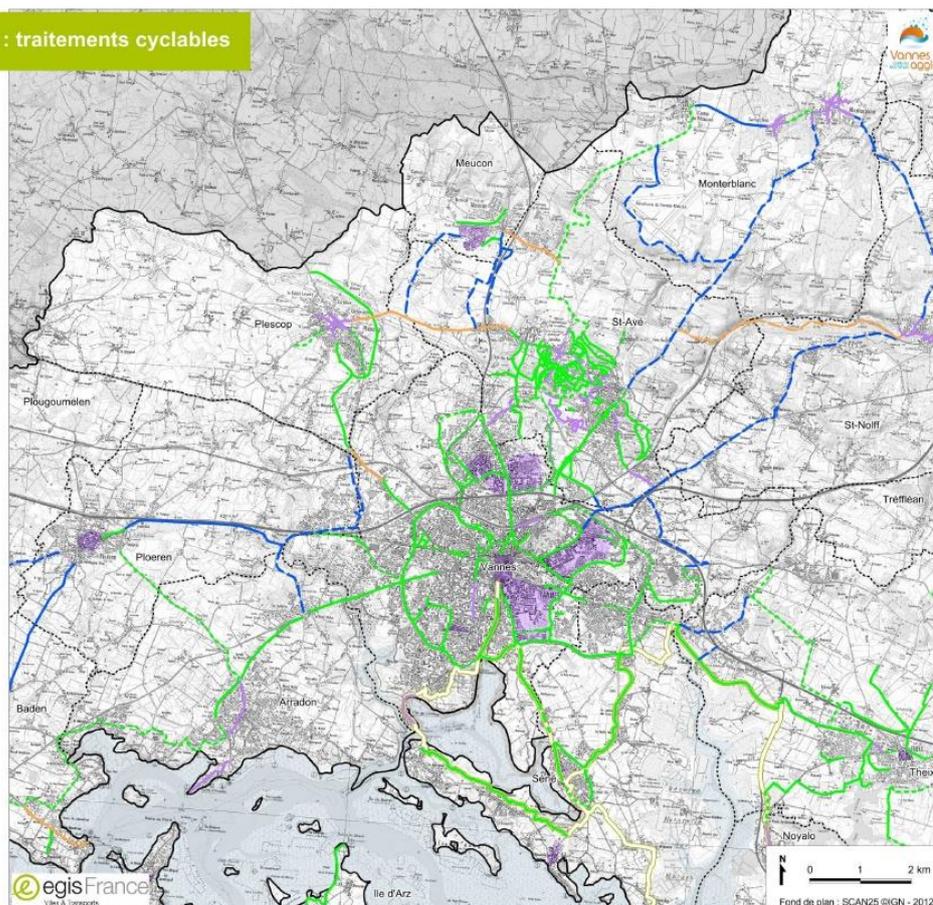


Source : Véolia Kicéo, 2013

3. La prise en compte des modes doux sur la commune

Vannes Agglo dispose d'un schéma des liaisons cyclables établi en 2007. Ce dernier vise à proposer un véritable maillage cyclable sur le territoire, aujourd'hui il existe de nombreuses ruptures de continuité dans les itinéraires prévus ainsi qu'une différence importante entre les territoires périurbains où l'offre cyclable est peu développée et la commune de Vannes et le littoral où les aménagements ont été réalisés en majorité.

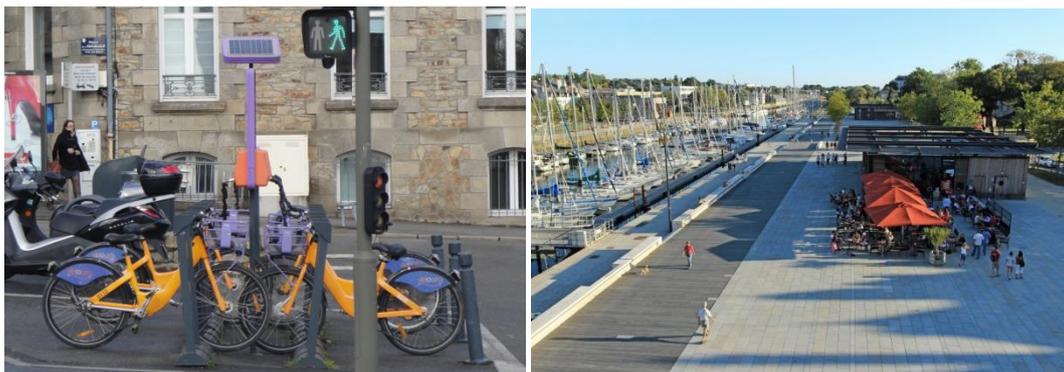
Secteur CENTRE-NORD : traitements cyclables



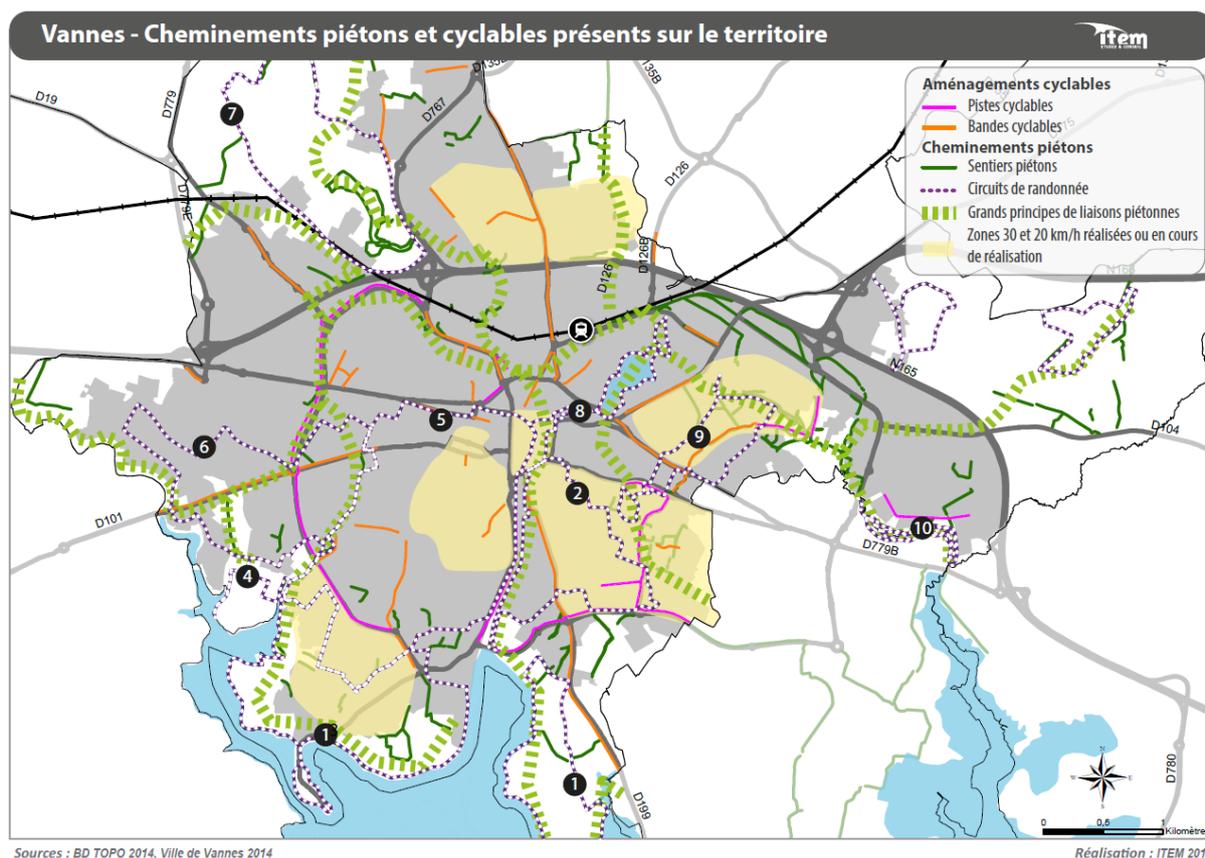
Source : Révision du Schéma des liaisons cyclables communautaires –
Vannes Agglo - Egis

En effet, en concordance avec le schéma cyclable d'agglomération, la commune de Vannes a déjà engagée une politique en faveur des modes doux avec l'aménagement de pistes ou bandes cyclables sur une bonne partie des axes structurants ainsi que des zones pacifiées (circulation limitée à 20 ou 30 km/h) sur plusieurs quartiers de la commune, notamment celui de Beaupré, de l'hypercentre ou de Saint-Guen.

La commune dispose également d'un service de vélo en libre service (VLS) dénommé Vélocéa. Au total 26 stations maillent le territoire communal pour 174 vélos disponibles à la location. Ce service voit sa fréquentation doubler en saisons haute et intermédiaire, elle passe d'un Trafic Moyen Journalier Annuel de 84 Vélocéa en basse saison à 175 en haute saison.



De plus, des aménagements piétons sont également présents sur la commune. En plus des sentiers piétons existants, pour découvrir le patrimoine naturel de la ville des circuits piétonniers sont mis en valeur par la commune : la pointe de Rosvelec (1), de la mer à la terre (2), la promenade du Golfe (3), les prairies de Campen (4), promenade citadine (5), les bois de Vincin (6), la route bocagère de Kéravy (7), le vieux vannes et son étang (8), le bois du vallon (9) et les rives du Liziec (10).



4. Les aires de stationnement

Il existe deux types de stationnement, le stationnement privé destiné essentiellement aux actifs et résidents. L'absence d'offre peut entraîner une forte concurrence sur l'espace public de

l'automobile. Le stationnement sur l'espace public disponible pour toutes les catégories d'utilisateurs, il nécessite une réglementation dans les secteurs où la concurrence est la plus forte. Les quatre grandes catégories d'utilisateurs du stationnement sont les suivantes :

- **les résidents** : stationnement de longue durée, principalement nocturne
- **les actifs automobilistes** : stationnement sur le lieu de travail, de longue durée, diurne
- **les actifs effectuant un report modal de l'automobile vers les TC** : utilisation de la VP sur une partie du trajet et stationnement aux abords de pôles d'échange, longue durée
- **les visiteurs** : primordial pour la vie d'un centre ville, le stationnement est de courte durée

Le stationnement réglementé est donc reconnu comme un outil en matière de mobilité. Il peut permettre de gérer la concurrence entre les différents usagers offrir une augmentation des taux de rotation (éviter des véhicules ventouses notamment des actifs), et avoir un impact fort en matière d'urbanisme (Cf. règle U12 des PLU et le lien entre disponibilité d'une place au travail et automobilité).

Les enjeux en termes de stationnement sont donc multiples :

- ✘ garantir une accessibilité optimale pour faciliter l'activité économique,
- ✘ limiter les nuisances dues au stationnement gênant,
- ✘ permettre un partage de la voirie,
- ✘ favoriser le report modal de l'automobile vers les modes dits durables lorsque c'est possible...

✘ **La réglementation du stationnement privé, outil de régulation de l'usage de la voiture :**

Le PLU actuel en vigueur de Vannes fixe quatre zones de réglementation spécifiques : le secteur sauvegardé, le centre ville, hors centre ville et le quartier de Mérimur, qui fait l'objet d'un programme de rénovation urbaine. Les principales réglementations pour le stationnement sont représentées dans le tableau ci-dessous :

		Secteur sauvegardé	Centre-ville	Hors centre-ville	Mérimur
Habitation	Individuelle	1,5 places/logement	2 places/logement		
	Pavillonnaire		2 places/logement		
	Collectif		1,5 places/logement		1 place/logement
Activités commerciales	Commerces de - 120m ²	1,5 places/60m ²	0 place		
	Commerces de 120 m ² à + de 1 500m ²	1,5 places/70m ²	1 place/ pour 65m ² à 6m ²		
Bureaux		1,5 places/20m ² à 60m ²	1 place/30m ² SU		

Activités industrielles ou artisanales	1,5 places/5 employés	2 places/3 employés	2 places/7 employés
"Parking visiteurs" en secteur pavillonnaire	1 place/5 lots	1 place/3 lots	

Source : PLU de Vannes en vigueur

Actuellement, les normes de stationnement fixent des seuils minimum de construction de places de stationnement, souvent surévalués au regard des besoins de stationnement.

Pour rappel le taux de motorisation sur Vannes est de 1,04, on note une différence entre les personnes habitant un logement individuel (1,43) et celles habitant un logement collectif (0.86).

Taux de motorisation		
Général	Logements individuels	Logements collectifs
1,04	1,43	0,86

Source : Insee 2011

La majorité des résidences disposent d'un emplacement de stationnement, 69% des résidences principales. Les logements individuels (maison) sont les plus équipés en place de stationnement (85%).

Communes	Résidences principales (maison et appartement)	Taux de logement collectif (%)	Maisons et appartements avec emplacement de stationnement	Taux de maisons et appartements avec emplacement de stationnement
Vannes	27 525	67%	18 933	69%
Vannes Agglo	60 669	39%	47 012	77%
Lorient	30 766	73%	14 994	49%
Morbihan	322 548	25%	241 743	75%

Source : Insee 2011

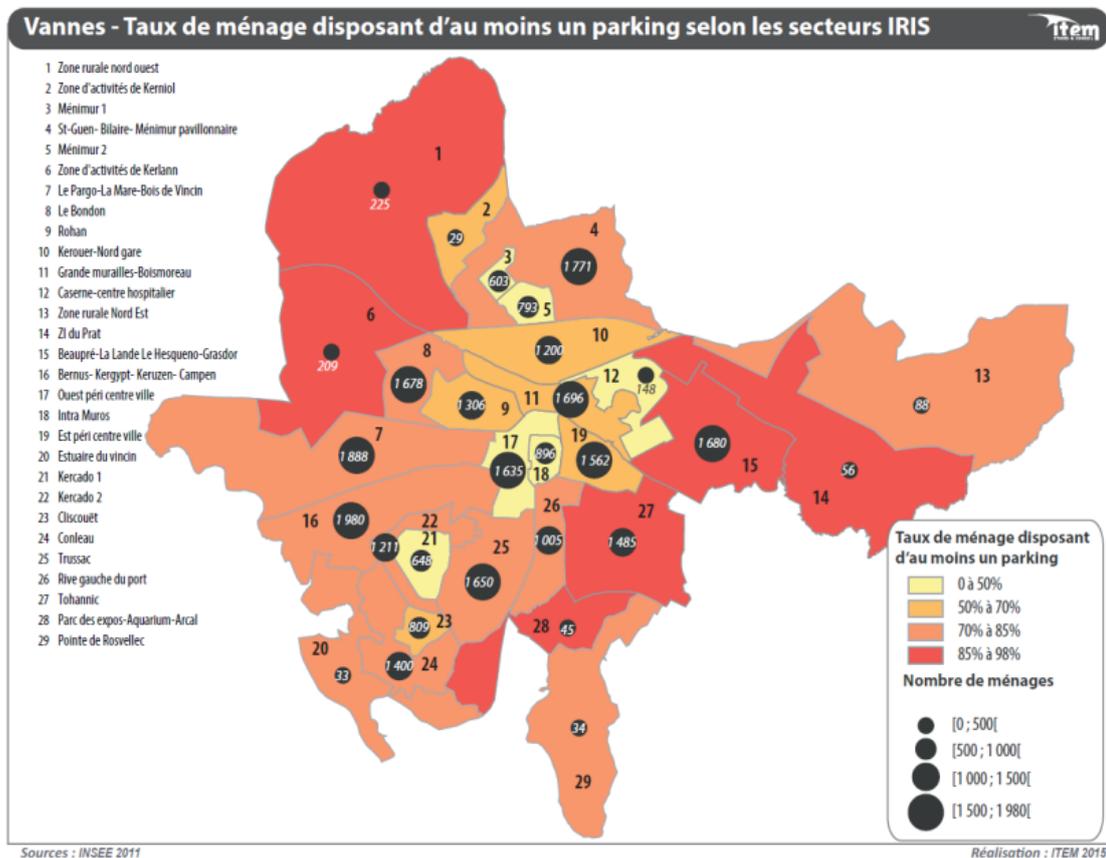
Les logements individuels (maison) sont les plus équipés en place de stationnement (85%).

	Maison	Appartements	Total
% de logements avec au moins une place de stationnement	85%	61%	69%

Source : Insee 2011

La répartition de l'offre de stationnement privé est inégale selon les secteurs, elle est moins importante dans la centralité qui concentre la plus grande part de logements collectifs.

	Nombre de logements collectifs	Ménages avec au moins une place de parking en 2011 (princ)	% de ménages avec un parking
1 Zone rurale nord ouest	188	208	93%
2 Zone d'activités de Kerniol	9	18	63%
3 Ménimur 1	233	89	15%
4 St-Guen- Bilaire- Ménimur pavillonnaire	1 118	1 236	70%
5 Ménimur 2	339	336	42%
6 Zone d'activités de Kerlann	142	192	92%
7 Le Pargo-La Mare-Bois de Vincin	1 054	1 535	81%
8 Le Bondon	644	1 394	83%
9 Rohan	741	887	68%
10 Kerouer-Nord gare	636	771	64%
11 Grande murailles-Boismoreau	680	1 098	65%
12 Caserne-centre hospitalier	400	5	3%
13 Zone rurale Nord Est	54	71	80%
14 Zi du Prat	78	55	98%
15 Beaupré-La Lande Le Hesqueno-Grasdor	988	1 456	87%
16 Bernus- Kergyp- Keruzen- Campen	892	1 655	84%
17 Ouest péri centre ville	698	746	46%
18 Intra Muros	333	205	23%
19 Est péri centre ville	631	883	57%
20 Estuaire du vincin	35	27	80%
21 Mercado 1	320	225	35%
22 Mercado 2	622	864	71%
23 Cliscouët	298	537	66%
24 Conleau	921	996	71%
25 Trussac	1 171	1 354	82%
26 Rive gauche du port	442	717	71%
27 Tohannic	663	1 380	93%
28 Parc des expos-Aquarium-Arcal	19	44	98%
29 Pointe de Rosvellec	26	27	80%
Total	14 374	19 008	68%



Plusieurs communes ont déjà expérimenté une réglementation en lien avec la desserte en TC telles que Rennes, Nantes, Grenoble, Versailles, les communes de Lille Métropole. Cette solution a été évoquée dans le PDU (action 28), il été proposé de contraindre le stationnement privé pour les bâtiments tertiaires situés à moins de 300m d'un arrêt de TC (soit 5 min à pied), afin de limiter l'utilisation de la voiture.

Destination	Périmètre tramway	Hors périmètre tramway
Logement	1,2 place minimum par logement. Pour un logement seul 1 place exigée	
Logement locatif social	0.8 place minimum par logement. Pour un logement seul, 1 place sera exigée	
Bureaux, activités tertiaires	1 place maximum pour 80m ² de SHON	1 place maximum pour 50m ² de SHON

Figure 69 : Exemple de réglementation du stationnement privé à Grenoble

Afin d'évaluer les besoins de stationnement il faut prendre en compte :

Pour les logements, le taux de motorisation des ménages en fonction du lieu de résidence et de la taille des logements.

- ✘ Pour les activités économiques, il convient de choisir les normes en fonction de la part modale d'actifs automobilistes souhaitée. Cette part peut varier en fonction de la desserte en TC.

Les leviers d'actions envisageables :

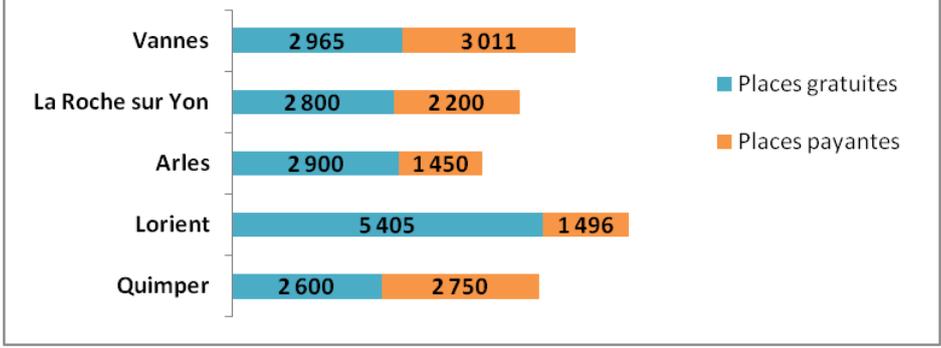
- ✘ Revoir les normes minimum (en lien avec les évolutions futures (taille des ménages, objectifs PDU...))
- ✘ Limiter le stationnement dans les périmètres desservis par les TC de façon qualitative (gare, TCSP...)
- ✘ Mutualiser les stationnements

- ✘ Une offre suffisante de stationnements public

Il est à noter le fait qu'aucune donnée spécifique n'est disponible en ce qui concerne les capacités spécifiques de stationnement liées aux véhicules hybrides et électriques et aux vélos dans les parcs ouverts au public.

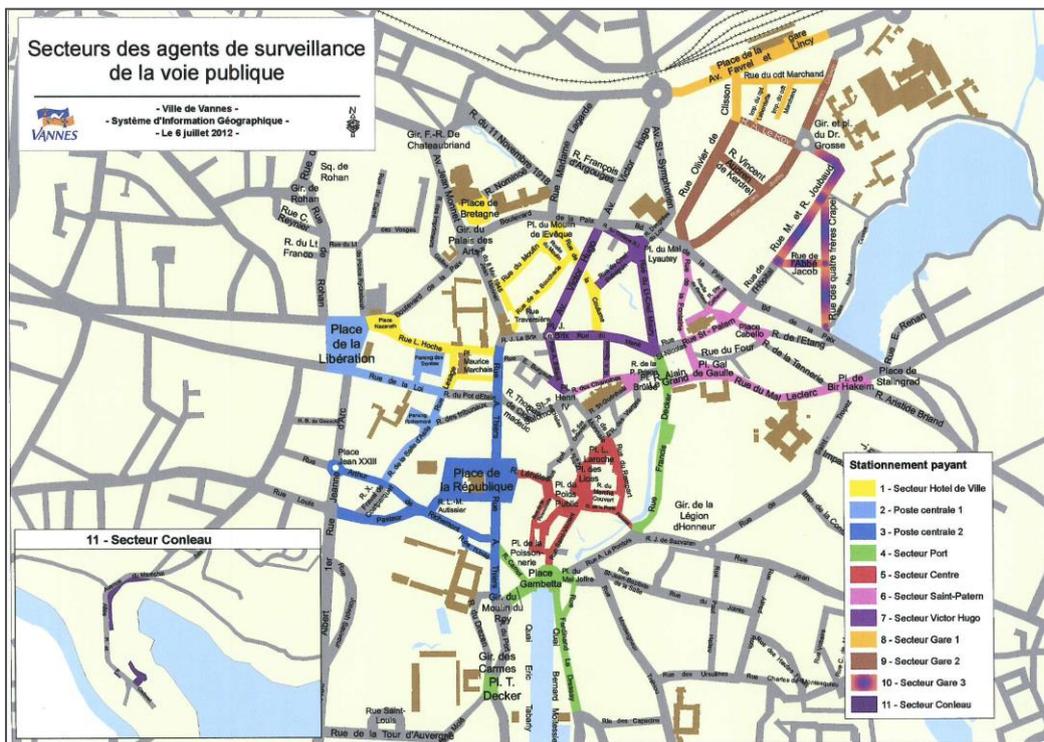
La ville de Vannes dispose d'une offre de stationnements publics conséquente, près de 6 000 places sont ainsi disponibles sur la commune, la moitié de ces places étant gratuites. L'offre disponible est plutôt dans la tranche haute comparée à des agglomérations de tailles similaires. On a un ratio de 0,11 places par habitant (114 places pour 1000 habitants).

Répartition du nombre de places de stationnement sur plusieurs agglomération en 2015



Le secteur réglementé correspond au centre-ville ainsi que les secteurs Gare et Libération. Depuis 2011, le cœur historique piéton est réglementé par des bornes rétractables qui permettent de restreindre la circulation et empêcher le stationnement des véhicules.

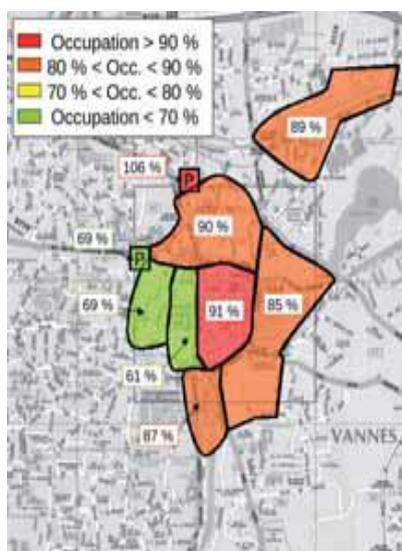
La ville a pour projet de faire évoluer les secteurs réglementés, deux options sont envisagées : le passage de 250 places de stationnement de gratuites à payantes ou de façon plus conséquente sur 430 places.



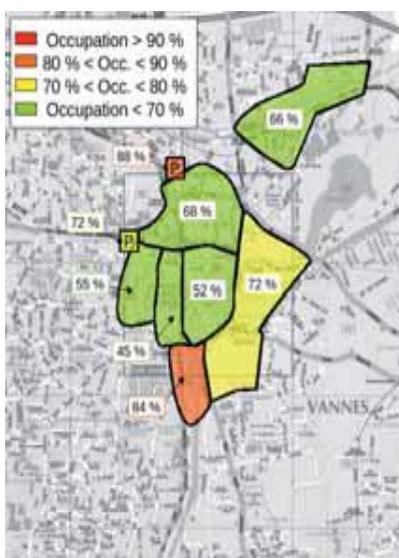
2012

La tarification permet de se stationner ¼ d'heure gratuitement avec la pose d'un disque européen. Le prix varie ensuite en fonction des parkings et secteur, on note toutefois une tarification plus élevée dans les parkings en ouvrage que sur l'offre de voirie.

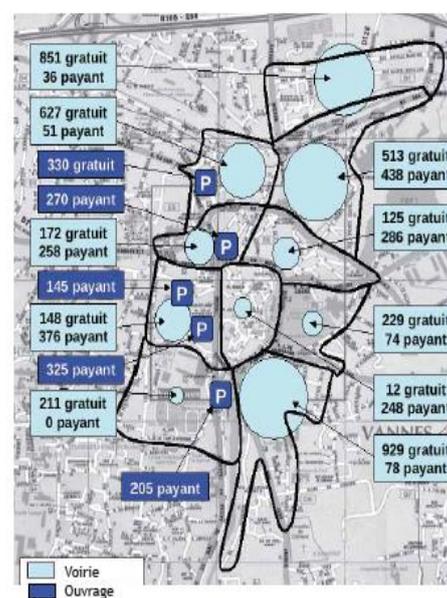
		Prix
Parking République	15 minutes	0,90 €
	1 heure	1,30 €
	2 heures	2,60 €
Secteur centre (tout public)	24 heures	10,90 €
	30 minutes	0,60 €
	1 heure	1,10 €
Secteur centre (tarif préférentiel)	2 heures	2,20 €
	30 minutes	0,30 €
	1 heure	0,50 €
	2 heures	1,10 €



Occupation moyenne du stationnement à 15h = 85 %



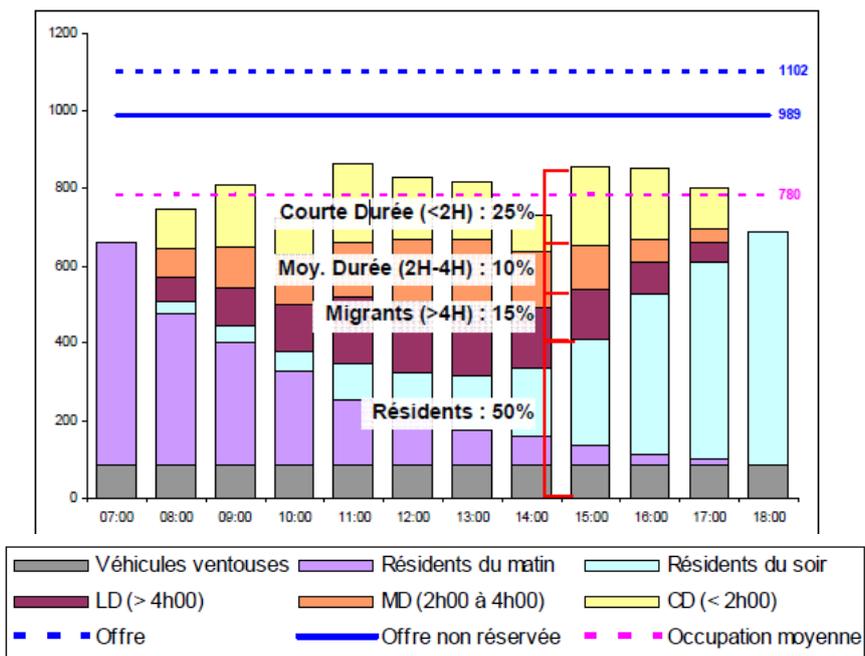
Occupation moyenne du stationnement à 21h = 68



Offre actuelle de stationnement sur le centre-ville de Vannes

Source : Enquête rotation du stationnement - 2008

L'offre présente répond aujourd'hui à la demande, l'EDVM réalisée en 2008 montre que 4 actifs sur 5 se rendant en voiture au travail ne rencontrent pas de difficultés de stationnement. L'enquête occupation réalisée en octobre 2008, une occupation importante des places de stationnement mais sans toutefois atteindre une saturation. Néanmoins le taux de rotation est faible, 2,2 par jour, l'occupation des places de se fait essentiellement par les résidents. Ces derniers (et les véhicules ventouses) occupent 50% de l'offre a un tarif résidentiel. Les migrants (stationnement de plus de 4h) occupent 15% de l'offre. Les usagers de moyenne durée (entre 2h et 4h) occupent 10% de l'offre. Enfin les visiteurs de courte durée (moins de 2h) occupent 25% de l'offre.



Source : enquête rotation octobre 2008

Il existe sur la commune une forte concentration des emplois sur les zones d'activités, 60% soit 24 000 emplois y sont concentrés, avec 9 emploi sur 10 en tertiaire. Or l'analyse des pôles générateurs de déplacements, met en évidence une répartition de l'activité à la fois dans le centre et en périphérie de la ville. Les facilités de stationnement sur le lieu de travail (1 place = 1 emploi pour le tertiaire) ne facilite pas le report modal vers les autres modes de déplacements.

Les points faibles		Les points forts	
<ul style="list-style-type: none"> ✘ Des points de congestion aux heures de pointe sur certaines entrées de l'agglomération et échangeurs ✘ Des conditions de circulation des bus perturbées, ne permettant pas d'assurer une qualité de service optimale ✘ Des discontinuités dans les aménagements modes doux ✘ Une réglementation sur le stationnement public et privé peu contraignante 		<ul style="list-style-type: none"> ✘ Une offre urbaine en TC attractive : 76% de la population desservie de façon qualitative (à moins de 5 min à pied) ✘ Des aménagements en faveur des modes doux importants : aménagements cyclables, pacification de la voirie, circuits piétonniers ✘ Une offre de stationnement public suffisante au regard des besoins identifiés 	
Les enjeux et besoins induits		<ul style="list-style-type: none"> ✘ Renforcer l'attractivité du réseau de transport en commun et attirer les actifs vers les transports collectifs ✘ Redéfinir la place de la voiture en ville sur la question du stationnement ✘ Favoriser le partage de l'espace public entre piétons, cycles et véhicules ✘ Permettre la continuité des liaisons douces 	

Perspectives

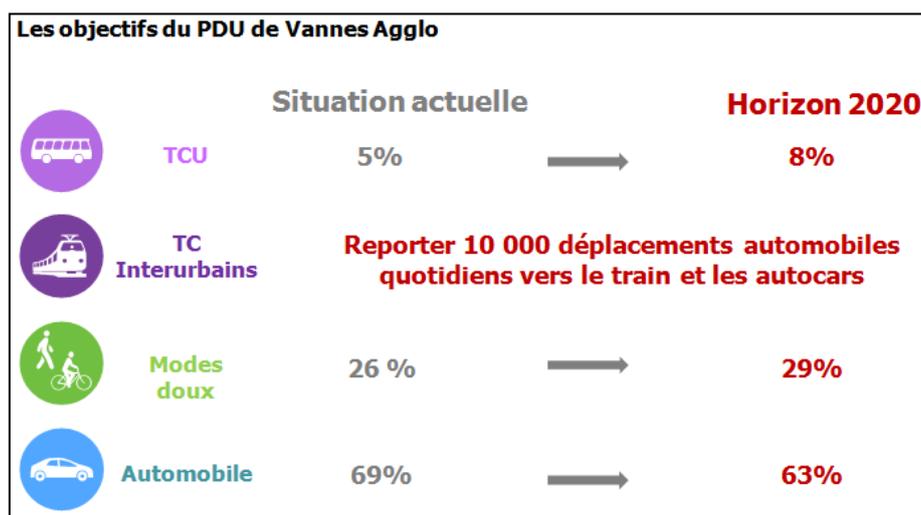
Le PDU de Vannes Agglo fixe des objectifs de parts modales visant à réduire l'utilisation de la voiture dans les déplacements. Pour atteindre ces objectifs et résoudre les difficultés identifiées sur le territoire, plusieurs projets ont été engagés à court moyen et long terme que le PLU devra tenir compte.

1. Prise en compte des documents supra-communaux

Le PDU de Vannes Agglo approuvé en 2011 a fixé des objectifs de redistribution modale répondant à deux objectifs stratégiques majeurs :

- la réduction du trafic automobile dans les centres-villes et centre-bourgs afin de permettre leur revitalisation et l'amélioration des conditions de vie.
- réduire d'environ 10% en volume et en distance parcourue le trafic automobile quotidien entre les communes de Vannes Agglo et les communes à l'extérieur.

Cela se traduit pour chaque mode de déplacements à l'horizon 2020 :



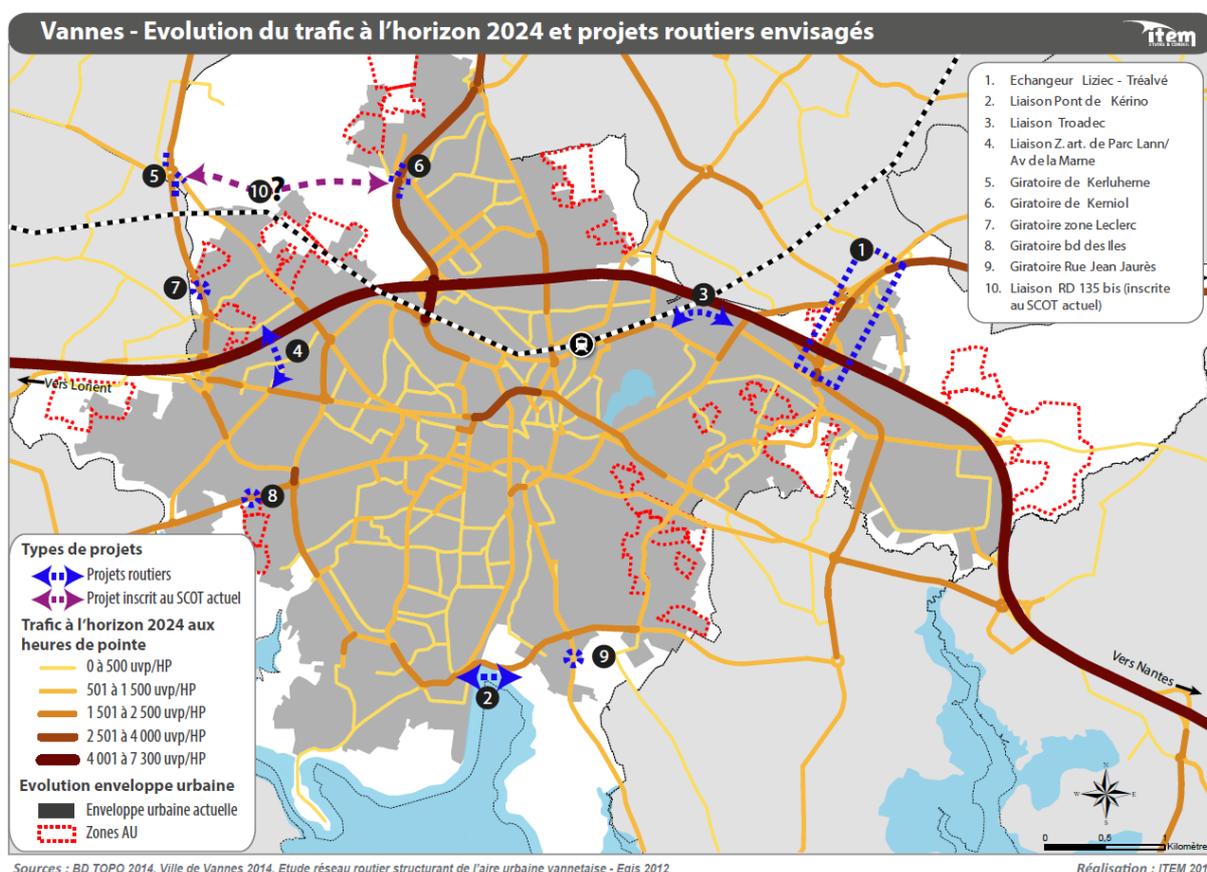
Par ailleurs, le SCOT de Vannes Agglo est actuellement en cours de révision, ce dernier au sein du diagnostic soulève plusieurs enjeux en matière de mobilité qui devront être pris en compte au sein du PLU de Vannes :

- ✗ Assurer un service performant avec une circulation plus fluide pour les TC
- ✗ Desservir les nouvelles zones d'urbanisation
- ✗ Proposer une solution de mobilité adaptée à chaque forme urbaine
- ✗ Améliorer les performances du réseau en captant une nouvelle clientèle
- ✗ Créer un réel système de mobilité sur le territoire
- ✗ Répondre aux besoins des touristes et visiteurs

2. Des projets routiers envisagés sur les secteurs à enjeux

Plusieurs projets routiers sont envisagés sur Vannes, ceux –ci tendent à répondre aux problèmes de circulation identifiés précédemment :

- ✗ **les difficultés liées à l'échangeur Liziec-Tréalvé** avec le projet à moyen/long terme de le réaménager (projet 1 sur la carte): création de 2 voies RN165 ↔ RN 166, exploitation du passage supérieur existant sur la Rn165, destruction d'un ouvrage sur la RN166 et création d'un ouvrage direct entre les giratoires de Tréalvé et Chapeau Rouge et enfin création d'un barreau de liaison entre les giratoires Chapeau Rouge et du Nord créé. Ce projet est acté par le CG 56 et devrait voir le jour dans les années à venir.
- ✗ **les circulations difficiles sur certaines liaisons** (projets 2 à 4 sur la carte): une nouvelle liaison (tunnel) est en cours de réalisation au niveau du pont de Kérino afin de permettre un passage permanent des véhicules et modes doux, une liaison est également en cours de réalisation au niveau du projet d'urbanisation de Troadec et enfin une liaison est envisagée à l'ouest de l'agglomération pour permettre un franchissement supplémentaire de la RN165 vers la zone d'activités Parc Lann.
- ✗ **la gestion des flux en entrée d'agglomération** à court terme (projets 5 à 9 sur la carte): avec la création de nouveaux giratoires (zone Leclerc, Bd des Iles, rue Jean Jaurès) ou de nouvelles files (giratoires de Kerniol, et de Kerluherne)



3. Une restructuration du réseau de TC en cours d'élaboration

La structuration du réseau de TC risque d'évoluer d'ici peu, un Schéma Directeur des Transport Collectifs (SDTC) pour la période 2015-2020 est en cours d'élaboration par Vannes Agglo. En ce qui concerne le réseau de transport urbain, deux scénarios sont envisagés à ce jour :

Scénario 1 :

- ✘ Un réseau structurant composé de 3 lignes : lignes 1 et 2 (reportée à l'est sur la route de Nantes) actuelles et la création d'une ligne de rocade sud par Kérino
- ✘ Un réseau de maillage en appui et en complément du réseau structurant modifié
- ✘ Un niveau de service réajusté (périodes de pointes/creuses) selon les lignes en fonction de la demande tout en conservant la notion de cadencement horaire

Scénario 2 :

- ✘ 5 lignes structurantes : les 3 du scénario 1 + une ligne nord-sud passant par la gare et le centre ville et une ligne de rocade nord
- ✘ un réseau de maillage modifié de manière plus significative pour la desserte de nouveaux secteurs de développement
- ✘ le principe de cadencement selon la hiérarchie actuelle est maintenu mais réévalué sur certaines lignes du réseau de maillage

La création/modification des lignes structurantes se fait en concordance avec les projets de P+R envisagés dans le PDU (action 6). Ce dernier préconise ainsi la création de 4 à 5 parkings relais (P+R) sur les principales entrées de l'agglomération P+R.

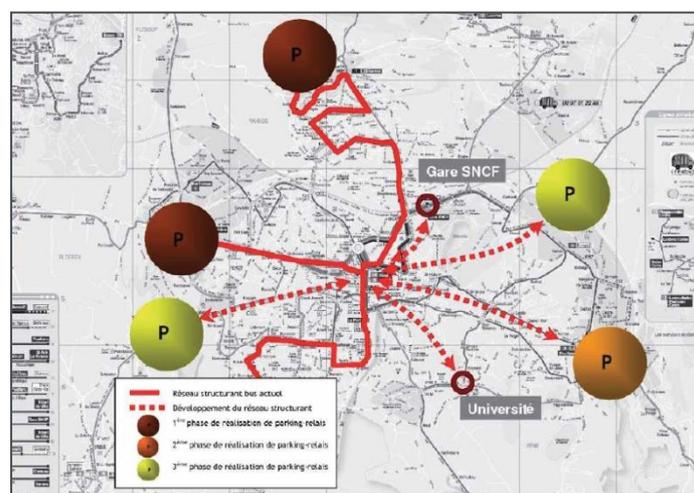


Figure 70 : Localisation des projets de P+R - Source : PDU Vannes Agglo, 2011

Actuellement, trois de ces projets, les parc-relais de Keranguen, des 3 Rois et de St Léonard, sont en cours d'étude de faisabilité, leur création devant être en lien avec la restructuration du réseau de TC.

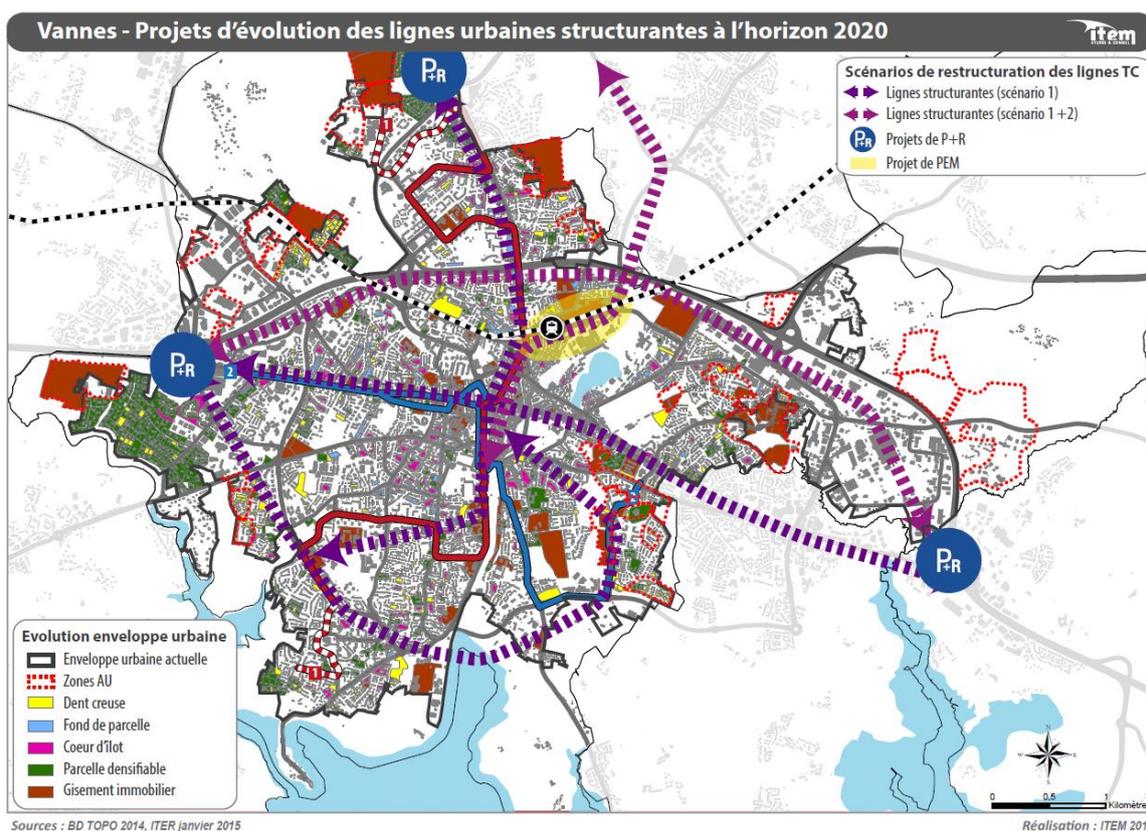
De plus, la question de la mutualisation des parkings, à proximité du centre-ville, est également envisagée, notamment pour résoudre les difficultés de stationnement pouvant exister sur des périodes ponctuelles, en période estivale et lors d'événements culturels et sportifs (ex : la semaine du Golfe).

Un autre projet en cours est celui du Pôle d'Echange Multimodal (PEM) au niveau de la gare. Ce dernier fait partie des 11 projets de PEM des gares de Bretagne initiés en lien avec la mise en service de la LGV.

Il est prévu de réaliser de nouveaux stationnements au nord de la gare avec la création d'une passerelle qui desservira le quartier nord et le centre-ville. La rue de Strasbourg au nord de la gare sera requalifiée, ainsi que les espaces en friche pour permettre la construction de bureaux, commerces et services. L'entrée de l'hôpital au sud de la gare sera requalifiée à plus long terme.



La gare sera également rendu plus accessible aux bus, l'optique du projet de PEM étant de faciliter les échanges entre les différents modes de transport que ce soit les trains, les bus, les voitures, les vélos, les piétons ou les autocars.

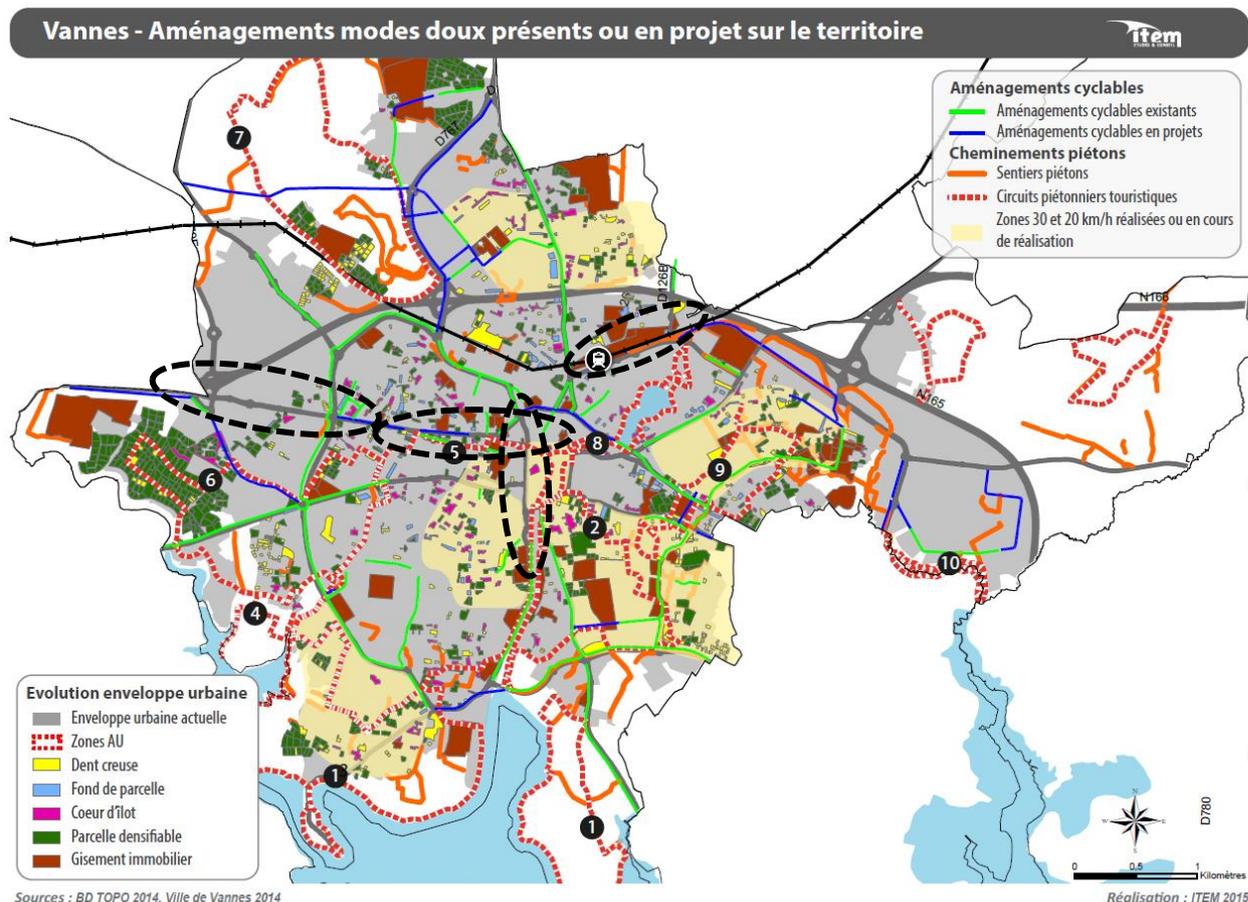


Des aménagements en faveur des modes doux envisagés

A terme, l'ensemble de la commune répondra au projet de pacification de la voirie, l'objectif est de maintenir la vitesse de 50 km/h sur les grands axes de circulation (axes structurants) et de la réduire à 30 ou 20 km/h sur les axes secondaires ou les secteurs résidentiels. Pour sécuriser

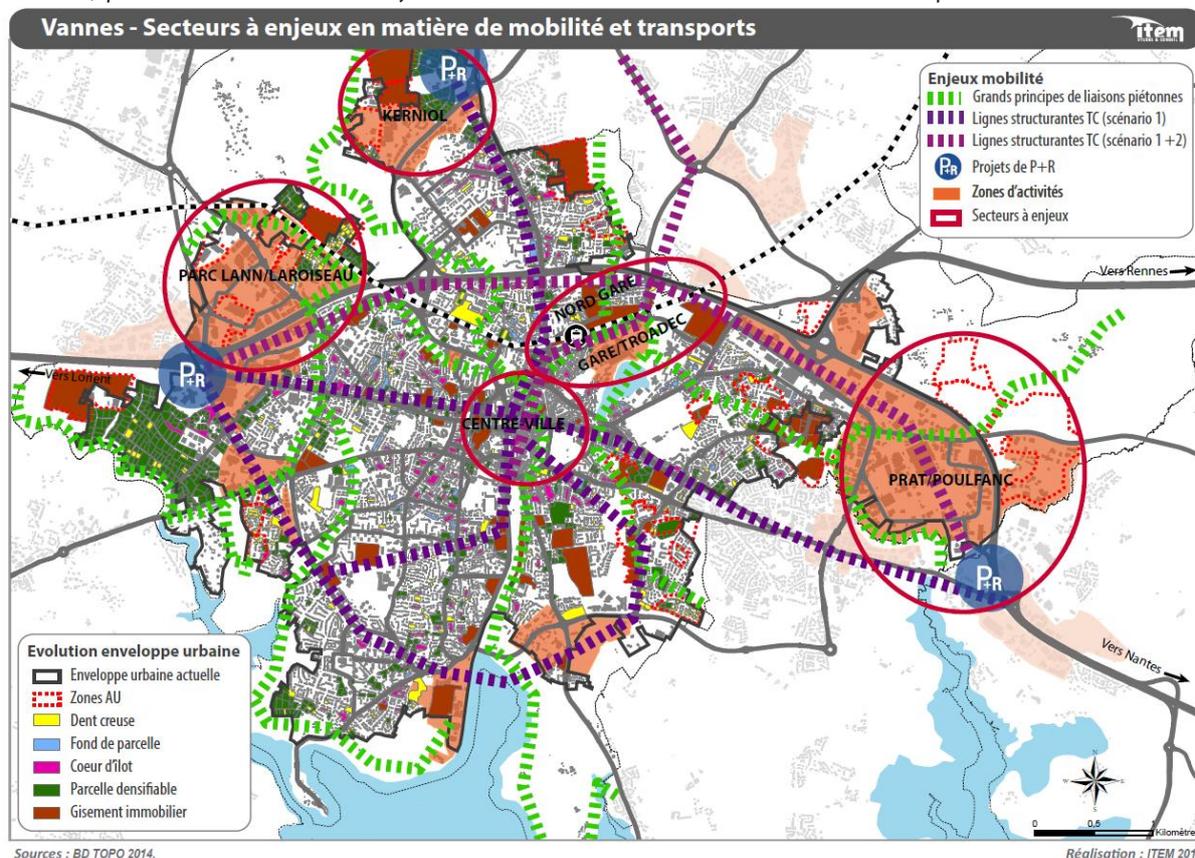
la pratique des modes doux, les déplacements de proximité pourront s'appuyer sur les sentiers et les zones pacifiées.

Des projets d'aménagements cyclables viendront également compléter le maillage cyclable déjà existant sur la commune. Ils devront assurer notamment la continuité des itinéraires cyclables pour les déplacements inter-quartiers (avenue de la Marne, devant la gare, rue pasteur, rue Thiers)



4. Les secteurs à enjeux sur la commune

Au final, plusieurs secteurs à enjeux sont à considérer en matière de transport et mobilité



- ✘ **Les secteurs gare et centre-ville** : l'enjeu principal est d'accompagner ces secteurs favorisant la multimodalité. Le développement de l'offre de transport (ferroviaire et urbaine) nécessitera de redonner une place importante à la circulation des bus mais également des modes complémentaires (vélo, marche). Le stationnement devra être traité en objectif de report modal vers ces modes. Concernant le stationnement public, il faudra à définir une politique d'optimisation des places publiques existantes, en interaction avec la demande future de stationnement résidentiel.
- ✘ **Les secteurs périphériques** : sur les zones économiques ou les futures zones à urbaniser, l'enjeu est d'inciter les actifs au report modal en proposant une offre et une desserte en TC plus attractive et en fixant des normes de stationnement sur le lieu d'emploi plus restrictive selon l'activité de façon à limiter la pratique de la voiture. En effet, certaines zones sont déjà saturées en heures de pointe à l'instar de la zone ouest (Fourchêne, Parc Lann et Luscanen), qui concentre une grande partie de l'offre commerciale de la commune ainsi que plusieurs services administratifs et de loisirs (futur siège de la CPAM, cinéma...).