Courrier registre officiel de l'enquête publique
6 Novembre 2026
ENQUÊTE PUBLIQUE — SCoT-AEC ET PLAN DE MOBILITÉ 2026–2035

À l'attention de Madame Christine BOSSE, Présidente de la commission d'enquête, et des membres de la commission

Objet : Observations relatives à l'évaluation de la capacité d'accueil, aux effets cumulés de l'urbanisation et à la cohérence entre développement urbain et mobilité — Secteur de Séné-Le Poulfanc

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les membres de la commission d'enquête,

Dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de Schéma de Cohérence Territoriale valant Plan Climat-Air-Énergie Territorial (SCoT-AEC) et au Plan de Mobilité (PDM) de Golfe du Morbihan – Vannes Agglomération (GMVA), le Collectif Séné–Poulfanc souhaite formuler plusieurs observations concernant la capacité du secteur du Poulfanc à accueillir les développements urbains envisagés.

Notre démarche ne consiste pas à contester le principe de la construction de nouveaux logements, ni les objectifs de transition écologique et de sobriété foncière. Nous considérons toutefois que la densification urbaine ne peut constituer une politique d'aménagement durable si elle n'est pas accompagnée d'une démonstration objective de la capacité réelle du territoire à accueillir les populations supplémentaires dans des conditions satisfaisantes de sécurité, de mobilité, de santé et de qualité de vie.

1. Une évaluation de la capacité d'accueil du Poulfanc qui appelle des justifications complémentaires

L'annexe 4.3 du SCoT-AEC, consacrée à la justification des choix, classe le secteur de Séné-Le Poulfanc parmi les territoires présentant un « enjeu faible lié à la capacité d'accueil » (pages 97 à 99).

Cette appréciation nous interroge fortement au regard des contraintes locales et des perspectives d'urbanisation.

La méthodologie utilisée pour apprécier les infrastructures et les services repose notamment sur la présence d'équipements de santé, de sécurité et de mobilité. Or, la seule existence de ces équipements ou dessertes ne démontre pas leur capacité effective à absorber une augmentation importante de population et de déplacements.

Au Poulfanc, plusieurs axes connaissent déjà des difficultés de circulation, de visibilité et de cohabitation entre véhicules motorisés, cyclistes et piétons, soulevant des enjeux réels de sécurité.

Nous demandons donc que soient explicitées les données permettant de justifier cette qualification d'« enjeu faible », notamment concernant :

- **la capacité réelle des voiries et des carrefours aux heures de pointe ;**
- **l'accessibilité des véhicules de secours et des services publics ;**
- **la sécurité des piétons, des cyclistes et des scolaires ;**
- **les nuisances sonores et les effets sanitaires de la circulation ;**
- **la capacité des équipements publics et des réseaux à accompagner la croissance démographique.**

Une évaluation essentiellement qualitative, fondée sur la présence d'équipements, ne saurait suffire à démontrer la soutenabilité d'une densification importante.

Nous demandons également que soient précisées les mesures ponctuelles que le classement en « enjeu faible » implique, selon la méthodologie même du SCoT-AEC.

2. Une prise en compte insuffisamment lisible des effets cumulés des projets d'urbanisation

Sur le seul secteur du Poulfanc, plusieurs opérations de densification sont autorisées, envisagées ou rendues possibles par les documents d'urbanisme :

- **Lestrenig / chemin de Saint-Laurent : un programme autorisé de 112 logements.**
- **Balgan : un projet dont le volume évoqué est de l'ordre de 200 logements.**
- **Autres secteurs d'OAP : notamment Cousteau, Cœur de Poulfanc et les abords de la route de Nantes.**

Les deux premières opérations représentent à elles seules un potentiel de l'ordre de 312 logements supplémentaires, sous réserve de confirmation du programme définitif de Balgan.

À titre de comparaison, le Programme Local de l'Habitat (PLH) 2026–2031 fixe un objectif de production de 330 logements pour l'ensemble de la commune de Séné sur six ans.

Cette comparaison, qui doit naturellement tenir compte des calendriers effectifs de réalisation et des éventuels décalages entre les programmes, soulève néanmoins une question majeure : quelle part de la croissance résidentielle de Séné sera concentrée sur le seul secteur du Poulfanc, et sur quelle période ?

L'enjeu ne réside pas uniquement dans les conséquences de chaque opération prise isolément, mais dans leur accumulation sur les mêmes infrastructures routières, les mêmes équipements et les mêmes espaces publics.

Nous demandons une analyse prospective sectorielle consolidée présentant :

1. **L'ensemble des opérations programmées ou prévisibles au Poulfanc aux horizons 2030, 2040 et 2050.**

2. **Le nombre de logements et d'habitants supplémentaires correspondant aux différents scénarios.**
3. **Les déplacements induits, en tenant compte d'hypothèses réalistes de report modal.**
4. **Les conséquences cumulées sur les axes routiers, les carrefours, les équipements et les services publics.**
5. **Les aménagements nécessaires, leur financement et leur calendrier de réalisation.**

Sans cette vision consolidée, il demeure difficile pour les habitants comme pour la commission d'enquête d'apprécier la soutenabilité réelle des orientations d'aménagement.

3. Une contradiction potentielle entre les objectifs de mobilité et la capacité des infrastructures existantes

Le SCoT-AEC et le PDM affichent des objectifs de réduction de la dépendance automobile, de développement des transports collectifs et d'encouragement des mobilités actives.

Nous partageons pleinement ces objectifs.

Toutefois, la réalisation future de ces ambitions ne peut être présumée pour justifier une intensification immédiate de l'urbanisation.

Au Poulfanc, les contraintes concernent notamment la route de Nantes, le giratoire du Poulfanc, la rue du Verger, la rue Cousteau, le chemin de Saint-Laurent et les voies de desserte des quartiers résidentiels.

Certaines voies présentent des caractéristiques géométriques particulièrement contraignantes, des difficultés de visibilité et des possibilités limitées de cohabitation entre usagers.

Nous demandons que les hypothèses de mobilité du SCoT-AEC et du PDM soient confrontées à des comptages récents, à des études de fonctionnement des carrefours et à plusieurs scénarios d'urbanisation cumulée.

Nous sollicitons notamment la réalisation d'une étude indépendante de circulation et de sécurité routière, couvrant l'ensemble du Poulfanc et ses connexions avec Vannes et Theix-Noyalo.

Cette étude devra permettre d'identifier les capacités résiduelles des infrastructures, les éventuels points de saturation et les mesures nécessaires pour garantir la sécurité des déplacements.

Les améliorations des infrastructures et les alternatives crédibles à l'automobile doivent accompagner, et non systématiquement suivre, l'arrivée de nouvelles populations.

4. Des enjeux environnementaux, sanitaires et sociaux qui doivent être davantage évalués

La transition écologique ne saurait se limiter à réduire la consommation foncière. Elle doit également contribuer à améliorer les conditions de vie des habitants.

Or, une densification insuffisamment accompagnée peut accentuer certaines nuisances et expositions environnementales : bruit routier, pollution atmosphérique, îlots de chaleur, imperméabilisation des sols et diminution des espaces de respiration.

Ces préoccupations reposent sur des travaux scientifiques et institutionnels reconnus.

Les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS, 2018) établissent les effets sanitaires du bruit des transports, notamment sur le sommeil et la santé cardiovasculaire. Santé publique France (2022) souligne les interactions entre aménagement urbain, environnement et inégalités de santé. Les travaux du Cerema (2021) mettent en évidence l'importance de la nature, des services, des transports et de la qualité des espaces publics dans l'acceptabilité de la densification. Enfin, les recherches sociologiques de Sampson, Raudenbush et Earls (Science, 1997) montrent l'importance de la cohésion sociale dans la sécurité des quartiers, sans établir de lien mécanique entre densité urbaine et violence.

Au Poulfanc, où les riverains signalent depuis de nombreuses années des nuisances routières et des problèmes de sécurité, ces constats justifient une attention particulière.

Nous demandons qu'une évaluation environnementale et sanitaire, à une échelle adaptée au secteur, permette notamment d'apprécier :

- **l'exposition actuelle et future des populations au bruit routier ;**
- **l'évolution de la qualité de l'air ;**
- **les conséquences des îlots de chaleur et de l'imperméabilisation des sols ;**
- **la préservation des continuités écologiques et la gestion des eaux pluviales ;**
- **les effets sur les populations vulnérables ;**
- **l'accès aux espaces verts, aux services publics et aux équipements de proximité ;**
- **les conséquences potentielles sur la qualité de vie et la cohésion sociale.**

Des mesures de terrain et des projections quantifiées permettraient de vérifier que les orientations retenues ne produisent pas, localement, des effets contraires aux ambitions environnementales et sanitaires affichées.

L'objectif de sobriété foncière ne doit pas conduire à concentrer les pressions environnementales et sanitaires sur les quartiers déjà fortement urbanisés.

5. Tirer les enseignements de l'annulation du précédent SCoT par la justice administrative

Par son arrêt du 18 mars 2025, n° 22NT04125, la Cour administrative d'appel de Nantes a annulé les dispositions restantes du précédent SCoT de GMVA, notamment en raison des insuffisances relatives à la détermination préalable de la capacité d'accueil des territoires littoraux et à l'information du public.

La Cour a rappelé l'importance d'une analyse permettant d'apprécier les pressions que le territoire peut supporter sans compromettre ses ressources et ses spécificités.

Le nouveau projet de SCoT-AEC comporte désormais une méthodologie et une analyse plus développées.

Toutefois, l'existence formelle d'une méthodologie ne suffit pas à garantir la pertinence des données utilisées ni la robustesse des conclusions qui en découlent.

La Cour a par ailleurs souligné qu'une analyse globale à l'échelle du SCoT ne pouvait se substituer à une prise en compte suffisamment spécifique des territoires littoraux concernés.

Nous demandons à la commission d'enquête d'examiner avec une attention particulière la justification du classement du Poulfanc en « enjeu faible », au regard des contraintes locales connues et des programmes d'urbanisation envisagés.

L'enseignement essentiel de cette décision est qu'une trajectoire de développement ne saurait être suffisamment justifiée sans une détermination préalable et pertinente de la capacité d'accueil du territoire.

Cette exigence est d'autant plus importante que le SCoT-AEC doit constituer un cadre de cohérence pour les futurs documents d'urbanisme.

6. Garantir la cohérence entre développement urbain et programmation effective des équipements

Un principe essentiel devrait guider l'aménagement du territoire :

Le développement urbain doit être proportionné aux capacités réelles d'accueil et accompagné, en temps utile, des équipements et infrastructures nécessaires.

Il ne paraît pas satisfaisant de renvoyer systématiquement à des études ou à des aménagements futurs la résolution de difficultés déjà identifiées.

Nous demandons donc que le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCoT-AEC soit complété, dans le cadre de ses compétences, afin de renforcer pour les secteurs soumis à une densification significative :

- **la justification préalable des capacités d'accueil ;**
- **la prise en compte des impacts cumulés des opérations ;**
- **la cohérence entre le calendrier de livraison des logements et celui des infrastructures ;**
- **le développement effectif des transports collectifs et des mobilités actives ;**
- **la définition d'indicateurs mesurables et de modalités de suivi ;**
- **l'identification des responsabilités, des financements et des échéances.**

Il s'agit de faire de la capacité d'accueil un véritable critère de programmation et de suivi, et non une simple appréciation théorique.

7. Renforcer la démocratie participative et la transparence des décisions

La qualité de la concertation constitue une condition essentielle de l'acceptabilité des politiques d'aménagement.

Les habitants disposent d'une connaissance concrète du fonctionnement quotidien de leur quartier : circulation, sécurité, nuisances, accessibilité, équipements et qualité de vie.

Cette expertise d'usage doit être reconnue et confrontée aux études techniques.

Notre collectif a également entrepris des évaluations et des calculs prospectifs à partir des données disponibles et des tendances observées. Ces travaux soulèvent des interrogations importantes sur la capacité du secteur à absorber les programmes envisagés. Ils ont vocation à être partagés et confrontés aux données des collectivités et des bureaux d'études.

Nous demandons que les modalités de gouvernance et de suivi du SCoT-AEC prévoient :

- **une participation régulière des habitants et des collectifs locaux ;**
- **la communication des études et des données utilisées pour justifier les choix ;**
- **la publication des indicateurs de suivi ;**
- **la présentation des réponses apportées aux observations citoyennes ;**

- **des modalités de réexamen des orientations lorsque les difficultés constatées le justifient.**

La concertation ne doit pas s'achever avec l'approbation du SCoT-AEC. Elle doit accompagner sa mise en œuvre et permettre une véritable participation des habitants aux décisions qui engagent durablement leur cadre de vie.

8. Nos demandes à la commission d'enquête

Au regard de ces éléments, le Collectif Séné–Poulfanc sollicite expressément :

Premièrement, le réexamen documenté de l'évaluation de la capacité d'accueil du secteur du Poulfanc et la justification précise de son classement en « enjeu faible ».

Deuxièmement, la réalisation ou la programmation d'une analyse indépendante des effets cumulés des projets d'urbanisation sur la circulation, la sécurité, la santé publique et l'environnement.

Troisièmement, la mise en cohérence opérationnelle du SCoT-AEC, du PDM, du PLH et des documents locaux d'urbanisme, avec un calendrier identifié pour les infrastructures et les mobilités.

Quatrièmement, l'introduction dans le DOO de dispositions renforçant l'évaluation des capacités réelles d'accueil et le phasage de la densification.

Cinquièmement, la mise en place d'un dispositif de suivi et de participation citoyenne associant les habitants aux décisions et à leur évaluation.

Nous demandons à la commission d'enquête d'examiner l'opportunité de formuler des réserves explicites sur ces points et de recommander que les justifications et adaptations nécessaires soient apportées avant l'approbation définitive du SCoT-AEC et du PDM.

Nous souhaitons également que le rapport d'enquête apporte une réponse motivée aux principales questions soulevées, particulièrement concernant la capacité d'accueil, la mobilité, la sécurité et les effets cumulés de l'urbanisation.

Conclusion — Construire davantage ne doit pas signifier vivre moins bien

Nous sommes favorables à un développement territorial permettant de répondre aux besoins de logement, de préserver l'environnement et de préparer les transitions nécessaires.

Mais la densification ne peut être considérée comme durable si elle précède les infrastructures, aggrave les difficultés existantes ou reporte sur les habitants les coûts sociaux, sanitaires et environnementaux d'une urbanisation insuffisamment anticipée.

Les projets envisagés au Poulfanc soulèvent précisément cette question : quelle est la capacité réelle de ce territoire à accueillir de nouvelles populations sans compromettre la sécurité, la santé et la qualité de vie de ceux qui y résident déjà ?

L'objectif du SCoT-AEC ne doit pas être seulement de déterminer où et combien construire, mais de démontrer dans quelles conditions cette urbanisation peut être soutenable.

La sobriété foncière est une nécessité environnementale. Elle ne peut devenir le prétexte d'une densification dont les conséquences locales ne seraient ni suffisamment évaluées, ni anticipées, ni maîtrisées.

C'est dans un esprit constructif, mais exigeant, que nous demandons à la commission d'enquête de prendre pleinement en considération nos observations et d'en tirer les conséquences dans ses conclusions et recommandations.

Veuillez agréer, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les membres de la commission, l'expression de notre considération distinguée.

Collectif Séné–Poulfanc
Pour une vie meilleure

Références principales

Documents de planification et jurisprudence

1. **GMVA — SCoT-AEC arrêté le 18 décembre 2025, annexe 4.3, notamment pages 95 à 99 : évaluation de la capacité d'accueil des agglomérations.**
2. **GMVA — SCoT-AEC, Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO).**
3. **GMVA — Plan de Mobilité 2026–2035.**
4. **GMVA — Programme Local de l'Habitat 2026–2031, programme d'actions, p. 146 : objectif de 330 logements pour Séné.**
5. **Cour administrative d'appel de Nantes, 18 mars 2025, n° 22NT04125.**
6. **Étude Apave de 2009 sur la circulation : référence complète à préciser.**

Références scientifiques et institutionnelles

7. **Organisation mondiale de la santé, *Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la Région européenne*, 2018.**
8. **Santé publique France, *La Santé en action*, n° 459, 2022 : urbanisme favorable à la santé.**
9. **Cerema, 2021 : travaux sur les conditions d'acceptabilité de la densification urbaine.**

10. **Sampson R. J., Raudenbush S. W. et Earls F., « Neighborhoods and Violent Crime: A Multilevel Study of Collective Efficacy », *Science*, 1997, vol. 277, p. 918-924.**