

## **Construction d'un établissement pénitentiaire à Vannes**

### **Enquête publique de DUP et mise en compatibilité du PLU**

Les éléments mentionnés dans les pages suivantes se veulent critique au sens analytique afin d'évaluer les données et d'arriver à un optimum pour le projet présenté. Il se peut ainsi que des éléments soient peut-être erronés et pourront faire l'objet d'échanges et consensus.



## **Projet de construction d'un centre pénitentiaire – Chapeau-Rouge**

### **Commune de Vannes (56)**

## **ANALYSE ELEMENTS DU D.A.E**

## 1 - Plan masse sans enceinte 1/600° :

### A - Zone humide au nord-ouest.

01 : Z.H. existante. Quelles démarches de sauvegarde en phase travaux ?

02 : « l'abond de mise à distance » et la voie de maintenance sont prévues en empiètement de cette Z.H. en limite nord-ouest de l'enceinte ! Cela semble en incompatibilité avec la page 230 de l'étude d'impact actualisée

Les zones humides préservées par le projet seront strictement protégées. Des barrières de protection permettront d'éviter toute intrusion, tout stationnement ou circulation de véhicules, tout dépôt de matériaux sur les zones humides.

**L'impact du projet est fort pour les zones humides.**

Concernant les zones humides évitées, l'essentiel des zones humides, l'étude de fonctionnalité et le mode de gestion des eaux pluviales proposé permettra de maintenir, voire d'augmenter, leur alimentation.

03 : est-il bien prévu une mise en défens de l'ensemble des espaces naturels préservés lors des travaux ?

A priori oui sur les zones humides suivant étude d'impact page 235 ci-dessous

#### ME 3 – Mise en défens et protection des zones humides

La mesure d'évitement ME 3 (notée E1.1b dans le VNEI, guide Théma) vise la mise en défens des zones humides préservées.

Mais pas clair sur les autres secteurs où il est évoqué un évitement sans mentionner les mesures concrètes ?

#### ME 2 – Évitement des secteurs à fort enjeu écologique

La mesure d'évitement ME 2 (notée E1.1a dans le VNEI, guide Théma) vise à préserver l'aire de défense écologique en limite nord et à l'est du site, l'alignement de vieux chênes au sud-est, le boisement humide au sud et une bonne partie de la zone humide au nord.

### B – Replantation / arbres Nord-Est :

04 : de nouveaux arbres sont implantés sur les surfaces du projet. Implantation à revoir car situés sur la bande des 6m constituant la voie maintenance et la zone d'écartement du mur d'enceinte.



C – Espaces naturels préservés :

	Scénario retenu maximaliste
Surface bâissable en enceinte (hors zone neutre, glacis et chemin de ronde) (ha)	5,10
Largeur de la zone neutre (m)	6
Largeur du glacis (m)	20
Largeur du chemin de ronde (m)	6
Surface totale en enceinte (ha)	8,59
Bande de protection autour de l'enceinte (m)	10
Surface des bâtiments et parkings hors enceinte (ha)	1,06
Surface totale du projet (ha)	13,47



Le dossier d'enquête parcellaire du dossier de Déclaration d'utilité publique faisait part d'un besoin initial de 13 parcelles pour une surface totale d'environ 16,1 ha.

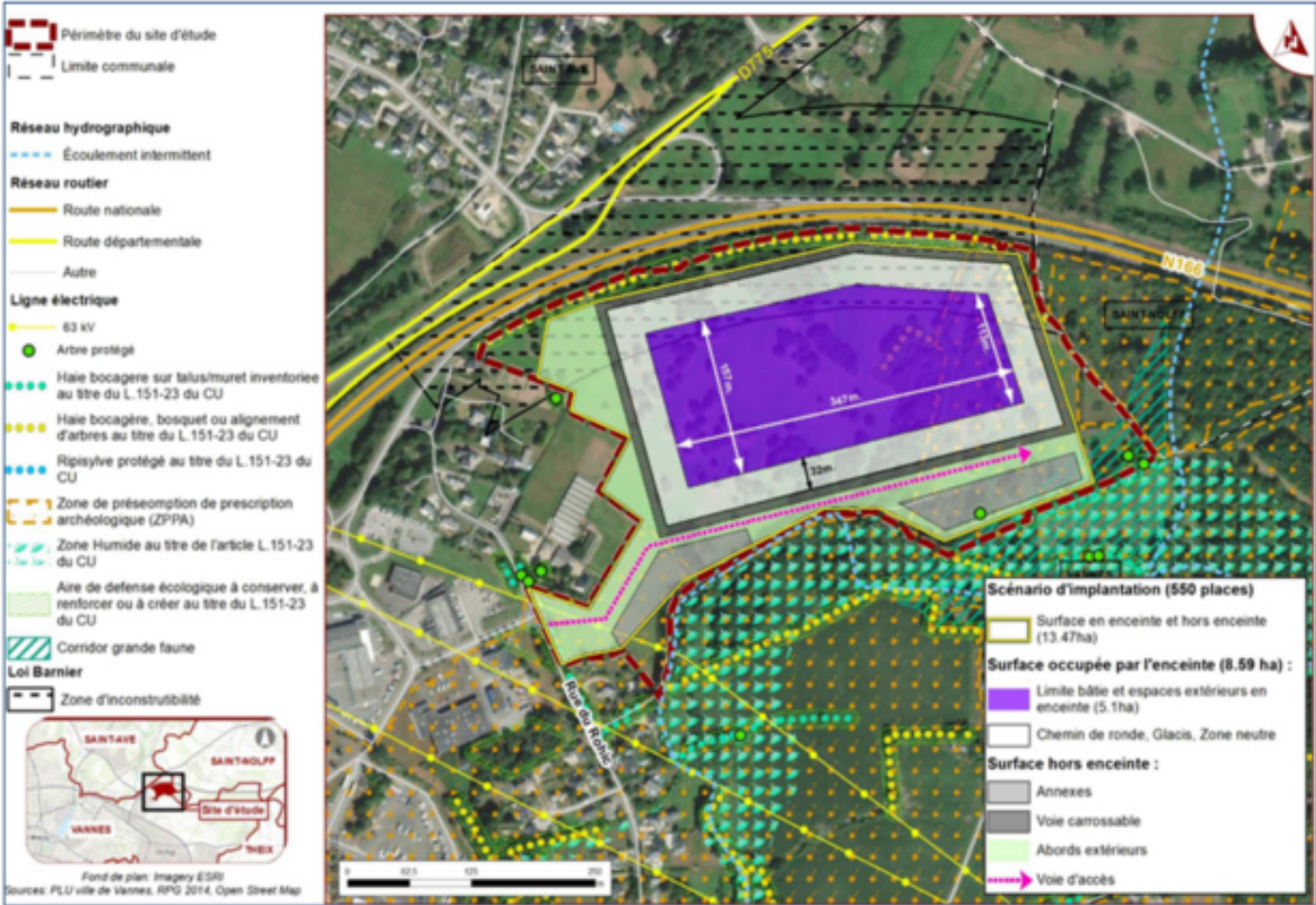


Figure 5 : Scénario d'implantation retenu (Source : dossier de DUP)

05 : Sur un total parcellaire de 16.1 ha, une surface de 13.50 ha environ sera construite ou aménagée, il reste donc 2.50ha conservant leur état d'espaces naturels initiaux. Ces zones sont-elles identifiées sur un plan et seront-elles bien préservées de tous travaux ? en effet, étant que le projet aménage la quasi-totalité du site et les besoins en place nécessaire au chantier, les zones censées pourraient se voir déborder par le chantier ?



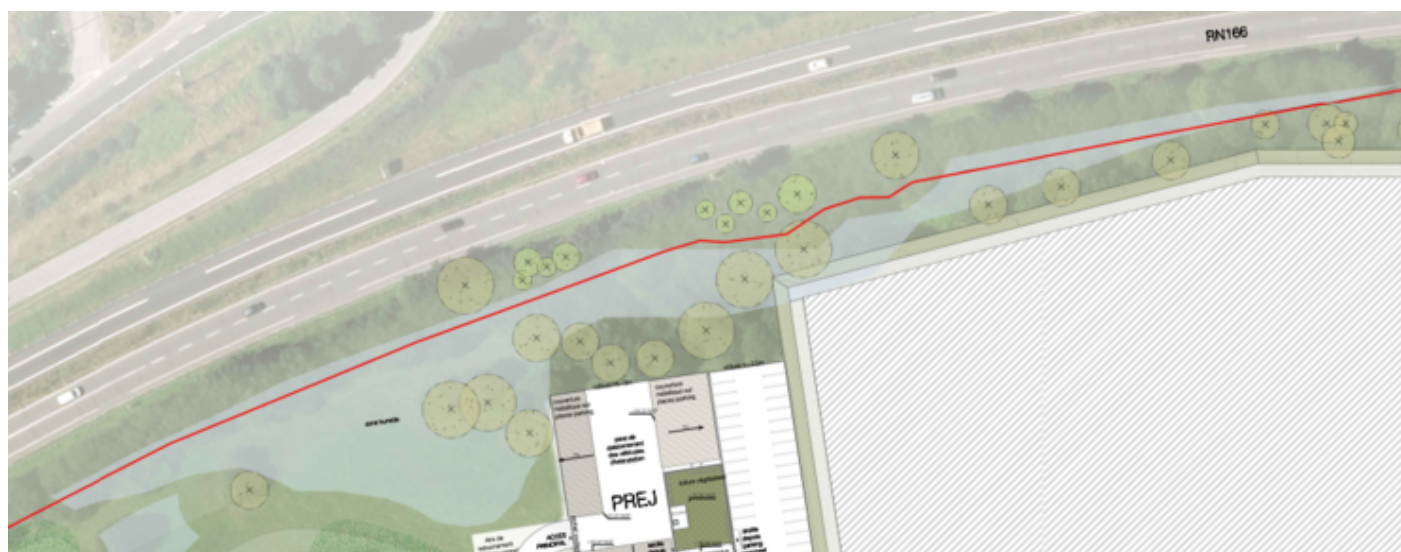
## D – Synthèse avec projet du LIZIEC :

06 : absence de mention du projet de l'échangeur du LIZIEC ?

Le projet du LIZIEC prévoyant la modification / création de voies au regard des plans de principe diffusés, ces éléments devraient apparaître sur le plan masse. Ce dernier ne prend pas en compte les aménagements en cours d'étude également concernant le dossier du LIZIEC ! Une synthèse technique & organisationnelle, entre le projet du LIZIEC, la nouvelle déserte du centre\_P et le nouveau centre\_P est indispensable.

Exemple : les projets LIZIEC prévoient une extension à 3 voies direction RENNES afin de permettre une bonne fluidification des flux de véhicules en provenance de VANNES et se rattachant aux deux voies de circulations accueillant déjà les flux de NANTES & LORIENT.

Cet élargissement de voie côté terrain du centre\_P impacte la limite nord du projet du centre\_P, les surfaces dédiées aux compensations & zones humides au nord-ouest et potentiellement l'emplacement de la limite nord de l'enceinte.



## Pièce D – Description du projet :

**Page 17:** Le paragraphe accessibilité, pour sa part, ne prend pas en compte le projet d'aménagement du LIZIEC – projet d'accessibilité majeur pour VANNES, ses abords et par conséquent pour le projet du centre\_P.

- Accessibilité

Situé à proximité immédiate de l'échangeur du Liziec, la zone est actuellement positionnée à 1,2 km de la sortie vers la RN165 (axe Nantes-Quimper) et à 900 m de la RN166 (en direction de Rennes). La ligne 8 de bus du réseau de transports en commun dessert le quartier et le relie à la gare et au cœur de ville. Une étude est en cours afin de déterminer la possibilité de déplacer l'arrêt actuel du giratoire du chapeau rouge pour d'améliorer la desserte actuelle.

- Confirmer la mise à jour de l'étude DAE avec la globalité des aménagements de la zone concernée (LIZIEC + Desserte centre\_P + Centre\_P) et non pas seulement « Desserte centre\_P » et Centre\_P.

**Page 21:** Intégration dans l'environnement

Cet établissement devra bien s'intégrer dans son environnement. En effet, le site est actuellement considéré comme un écrin de verdure en entrée de ville. Le projet devra préserver ce cadre et permettre une insertion douce et progressive du projet dans son environnement. Cette insertion douce passera notamment par la conservation du masque végétal composé de haie d'arbres de haute tige présent en bordure de la RN166 située au nord du site (selon leur compatibilité avec règles inhérentes de sécurisation du site).

- Confirmer que les aménagements paysagers présentés sur le plan masse 1/600 sont conformes à ces préceptes et ne feront pas l'objet de diminution au prétexte des règles de sécurisation

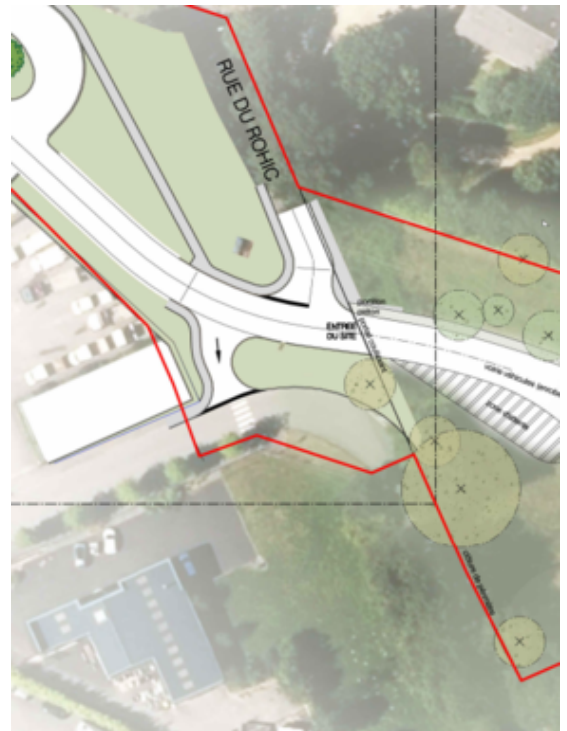
### 1.3 Présentation du projet de voie nouvelle

- Absence de prise en compte du projet du LIZIEC
- Le projet ne prend pas en compte le trafic routier en provenance du SUD-EST par la rue du ROHIC. En effet, ce trafic est constante augmentation car cette rue crée un axe secondaire permettant de relier la D104 (direction SULNIAC / BIZOLE / TREFFLEAN) et également la N165 en traversant la Z.A PENTAPARC.

Le nouvel aménagement n'est pas prévu pour reprendre le trafic de la rue du ROHIC en laissant ce dernier se poursuivre dans la zone artisanale du Chapeau Rouge. Une réflexion sur la reprise de ce trafic devrait être menée en lien toujours avec le Projet LIZIEC afin d'avoir une vision globale du trafic de la zone traitée.

Le nouvel aménagement de la voie de desserte prévoit toutefois un accès sens unique nord > Sud permettre aux visiteurs/employés du centre\_P de repartir par la rue du Rohic Sud ce qui augmente d'avantage le trafic de la dite voie.

- Confirmer que la voie de desserte – à charge Ville de VANNES – sera réalisée et livrée avant la fin de la phase 06 de construction du Centre\_P afin d'assurer une circulation par la voie prévue à cet effet et non pas un trafic provisoire sur la rue du Chapeau Rouge pour cause de retard éventuel sur le planning Ville



### 4.6 Eaux usées et pluviales

En phase exploitation, les eaux usées et pluviales seront collectées séparément :

- les eaux usées seront traitées par la station d'épuration de Tohannic (capacité de 60 000 eq/h - équivalent habitant-) ou Le Prat (capacité de 35 000 eq/h) ;
- les eaux pluviales seront stockées, traitées et rejetées à débit limité, grâce à un dispositif de rétention et d'infiltration.

- Eaux usées : Confirmer la station de traitement retenue et sa capacité à absorber les débits complémentaires ? (A priori Station du PRAT d'après l'étude d'impact actualisée)

- Eaux pluviales : confirmer la gestion intégrale à la parcelle
- Gestion E.P. : il est fait état d'une récupération EP pour les sanitaires du personnel mais aucunement pour la population carcérale ? Pourquoi ?

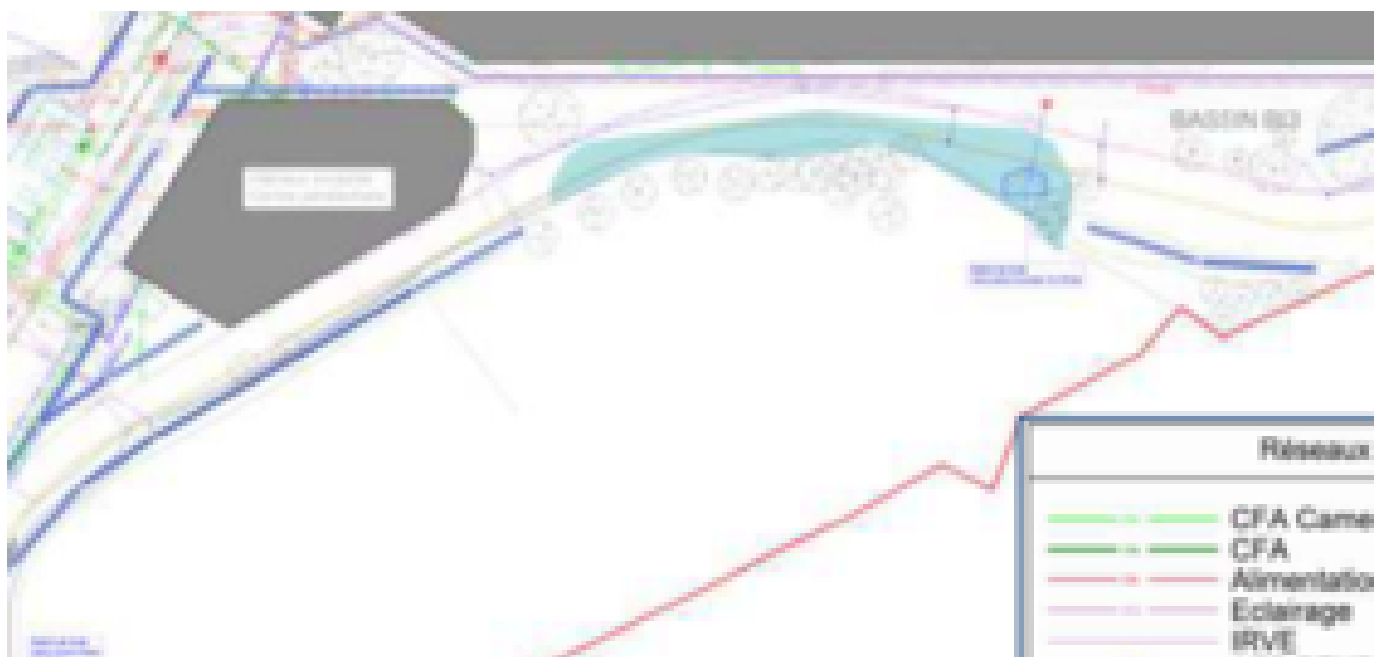
### 4.8 Gestion des eaux pluviales

Les détails relatifs à cette partie se situent dans la note de gestion des eaux pluviales située dans le dossier Loi sur l'eau (Pièce G).

Une récupération des eaux pluviales est prévue dans le cadre du projet, afin d'alimenter les blocs sanitaires d'un des bâtiments hors enceinte. Elles seront récupérées dans une cuve de 50 m³, qui permettront de couvrir 87 % des besoins. Cette estimation du taux de couverture des besoins est basée sur la prise en compte de la pluviométrie annuelle, du trop-plein et du volume total d'eau de pluie utilisé.

**Page 70 :** Plan des réseaux :

- Le plan présenté ne semble pas prendre en compte l'ensemble des zones humides présentes au nord du boisement conservé (cf plan masse 1/600)





## 6 Synthèse des mesures envisagées pour le centre pénitentiaire

Ce tableau est une synthèse des effets du projet et mesures spécifiques (**Évitement -E-**, **Réduction -R-**, **Compensation -C-**, **Suivi -S-**, **Accompagnement -A-**) mises en œuvre dans le cadre du projet.

La Pièce E présente le détail de ces mesures.

### 6.1 En phase chantier

<b>Impact positif</b>	Lorsque le projet offre l'opportunité d'améliorer la situation actuelle présentée dans l'état initial
<b>Impact nul</b>	Lorsque le projet n'est pas susceptible de modifier l'enjeu environnemental ou lorsque l'enjeu environnemental n'est pas présent
<b>Impact négligeable</b>	L'impact n'est pas bloquant et ne nécessite pas une adaptation (géographique, technique ou temporelle) du projet
<b>Impact faible</b>	L'impact n'est pas bloquant mais nécessite une adaptation (géographique, technique ou temporelle) du projet afin d'obtenir un impact négligeable à nul
<b>Impact moyen</b>	Lorsque le projet n'est pas forcément remis en cause mais où des mesures spécifiques sont toutefois nécessaires pour permettre sa réalisation
<b>Impact fort</b>	Soit lorsque le projet peut être remis en cause (impacts non évitables), soit lorsque le projet s'inscrit au sein de périmètres réglementaires interdisant ou contraignant en l'état la mise en œuvre du projet envisagé

**D/I : Impact direct / Impact indirect**

**P/T : Impact permanent / Impact temporaire**

Page 90 :

	<b>Infrastructures routières</b>	Augmentation du trafic sur la rue de Rohic	Moyen	D	T	MR 1 (R2.1a, R1.1a, R2.1c et R2.2n, R2.1j et R2.2b, R2.2a) - Charte chantier faibles nuisances : application	R	S	
	<b>Transports en commun et circulations douces</b>	- Présence de terre et/ou de poussières							

Le tableau présente un impact moyen – donc négligeable - sur la rue du ROHIC du fait du trafic chantier mais il se limite qu'à l'aspect des poussières et terres générées par ce dernier.

Il n'est pas fait état des conséquences de ce trafic chantier complémentaire sur le trafic existant de cette voie allant de la D104 à la 4 voies vers RENNES. Ce trafic, si non régulé ou empêché sur la rue du Rohic engendrera une dégradation conséquente de cette voie non dimensionnée pour un trafic chantier ou pour des passages poids lourds récurrentes. Ainsi une interdiction d'emprunter la rue du Rohic vers D104 par le trafic chantier serait à mettre en place.



Pièce E – Etude d’impact actualisée :

Page 33 : Coefficient CBS

L’étude présente un coefficient CBS de 0.67 ce qui correspond à une surface de 90 249m² pour les 134 700m² du projet :

La surface au sol du bâti sur l’ensemble de la parcelle est de 74 170 m² ce qui entend un solde de 60 530m² de surface d’espaces verts ou de surface éco-aménageable de coefficient CBS égal à 1.

Longueur du mur d’enceinte	1 020 ml
Surface de la zone totale en enceinte	80 847 m²
Surface du chemin de ronde	6 193 m²
Surface du glacis	14 347 m²
Surface de la zone neutre	3 791 m²
Emprise au sol du bâti sur l’ensemble de la parcelle (Compris PREJ, QSL, stationnements, voiries, circulations extérieures)	74 170 m²
Emprise au sol du bâti en enceinte et hors enceinte (Compris voiries et circulations extérieures)	En enceinte = 44 132 m² Hors enceinte = 30 038 m²
Emprise des surfaces végétalisées en pleine terre en enceinte et estimation du coefficient Biotope	36 715 m² CBS Moyen = 67%

Figure 8 : Caractéristiques générales du projet (source : Léon Grosse, 2024)

A cette surface s’ajoutent 3500m² issus de surfaces aménagées :

- Parking personnel en stabilisé : 5500m² x 0.30 = 1650 m²
  - PREJ : aire de retournement : 82m² x 0.50 = 41m²
  - Toiture végétalisée du PREJ = 175 m² x 0.70 = 123 m²
  - PHE : Toiture végétalisée : 1011m² x 0.70 =708 m²
  - AFA Toiture végétalisée : 212 m² x 0.70 = 148 m²
  - parking visiteurs : 2590 m² x 0.30 = 777m²
- > Soit un total général de 64 000m² de surfaces éco-aménageables.

CBS parcelle = 64 000 / 134 700 = 47.5%

Ce qui ne correspond pas au CBS de 67% présenté ?

- Quelles sont les surfaces aménagées et par quels procédés afin de gagner les 27 000m² manquants en surfaces éco-aménagées ?
- Les toitures des zones en enceinte sont-elles prévues végétalisées ou équipées en panneaux photovoltaïques afin de permettre une réduction des consommations électriques par autoconsommation ?

## Page 42 : Bio-sourcé

Émissions évitées	■	Production liné	-2 100
	■	Stockage de carbone dans le sol	-812
	10	Stockage de carbone dans les matériaux biosourcés	-138

- Quels sont les ouvrages / actions permettant de justifier 812 t CO2b / an ?
- Quels sont les matériaux ou procédés de construction permettant de justifier 138 t CO2b / an ?

## Page 43 : diminution GES

L'étude réalisée propose plusieurs pistes d'action afin d'atténuer l'effet des émissions de GES et dans l'esprit de la séquence « Éviter, Réduire, Compenser », certains postes sont évoqués ci-dessous comme pistes d'atténuation des émissions, bien que n'ayant pas nécessairement été quantifiés en tant que telles dans le présent bilan.

Matériaux	■	Matériaux des bâtiments et de revêtements de sols	28 471
-----------	---	---	--------

L'étude indique que près de 50% des GES est lié à la construction même.

- Quelles sont les pistes de diminution de l'empreinte carbone qui seront prises en compte ?
- Sur ce type de projet où les volumes de béton sont très importants, il serait tout indiqué de mettre en œuvre des bétons dits bas-carbone de type CEM III qui sont allégés en clinker (partie polluante des bétons) et permettant des réductions de 50% de CO2 comparativement à un béton en CEM I classique. Merci de confirmer ce point.

## Page 43 : carbone & bio-sourcé :

- Stockage de carbone dans les matériaux biosourcés

Améliorer le stockage de carbone dans les matériaux biosourcés des futurs bâtiments, par exemple au travers d'ambitions de qualité environnementale du bâtiment via l'obtention d'une labellisation (label bâtiment biosourcé par exemple) allant au-delà de la réglementation, permet de diminuer les émissions de gaz à effet de serre associées aux matériaux de construction.

- L'étude présente le principe de stockage carbone et de matériaux biosourcés mais sans les définir. Quelles seront les applications qui seront mises en œuvre concrètement sur cette opération ?

- Consommations énergétiques en phase exploitation

Améliorer les performances énergétiques des futurs bâtiments, par exemple au travers d'ambitions de qualité environnementale du bâtiment allant au-delà de la réglementation, permettrait de diminuer les besoins énergétiques, et donc également les émissions de gaz à effet de serre associées en phase exploitation (pour un même système énergétique). Cette amélioration passe par une

meilleure isolation de l'enveloppe et de la compacité des bâtiments ou une optimisation des apports énergétiques.

Bien que non soumis à la réglementation thermique, les bâtiments en enceinte doivent respecter une performance énergétique basée sur un usage réglementaire équivalent et s'appuyant sur la démarche E+C- en visant un niveau Energie 1.

L'étude mentionne une critère E+C- niveau 1 alors que les constructions neuves actuelles se basent sur une RE2020. La non-soumission à une réglementation thermique ne diminue pas les impacts pour autant. Pour aller au-delà de la réglementation tel qu'il l'est mentionné, il conviendrait donc d'appliquer des objectifs RE2020 ambitieux

- **Bbio ≤ Bbio max -20 %**
- **Cep ≤ Cep max -15%** ➡

#### Page 44 : chantier

- Phase chantier

La mise en place d'un chantier vertueux pour la construction des bâtiments permet d'atténuer les émissions de GES, par exemple en optimisant la valorisation des déchets de chantier ou encore en mettant en œuvre des matériaux issus du réemploi. Cela implique la rédaction d'une charte « chantier vert » ou « à faibles nuisances » permettant d'optimiser les opérations et les temps de fonctionnement des engins. Des

mesures telles que l'extinction des moteurs des engins dès lors qu'ils ne sont pas en service, la limitation des consommations d'énergie de la base vie, l'optimisation des chargements des transporteurs pour limiter les trajets, la limitation des déblais/remblais pour limiter les déplacements de terre par camions, etc. constituent des exemples de mesures qui peuvent être inscrits dans une charte chantier pour diminuer les émissions de GES.

Si la rédaction d'une charte est un point, la mise en place concrète d'actions ciblées est tout autant à rechercher. Ainsi les installations de chantier représenteront plus de 30% des consommations et à ce titre, étant donné l'ampleur et la durée du projet, des mesures comme les suivantes pourraient être mises en œuvre :

- Base-vie à faible consommation d'énergie avec des coefficients de transmissions thermiques imposés

Paroi	Fabrication à compter du 01/01/2025
Murs	0,47
Plancher haut	0,22
Plancher bas	0,22
Parois vitrées	1,7
Portes	2

En effet, au regard de leur usage, ces bâtiments de locaux de chantier sont soumis à l'arrêté de 22 décembre 2022 relatif aux exigences de performance énergétique et environnementale des constructions temporaires ou de petites surfaces modifiant l'arrêté du 04 août 2021 (RE2020)

Ces installations de chantier pourraient ainsi être équipées de capteurs d'ouverture sur les portes et fenêtres, de réutilisation des eaux de pluie pour les sanitaires ....

- La mise en place de poste de récupération des laitances et eaux de nettoyage du matériel du bétonnage. Ces postes seraient équipées de filtres en série et de vidange régulière via bordereaux de suivis afin d'éviter le déversement massif de laitance de ciment dans l'environnement.
- Les installations de chantier ont-elles prévues la mise en place de bornes VAE ?

**Page 45 :** Entrée de ville

### 3 Analyse de l'état initial du site et de son environnement

L'étude indique bien que ce projet se situe en entrée de ville.

Toutefois, aucune synthèse n'est faite avec le projet LIZIEC. La conséquence directe est une dégradation de l'aspect, du rendu pour les flux de circulation en provenance de PLOERMEL vers VANNES.

La réalisation du centre\_P doit s'intégrer harmonieusement dans cette arrivée sur l'agglomération et ne pas avoir l'effet d'un mur d'enceinte bordant une voie rapide. La hauteur, l'altimétrie, et le recul du centre pénitentiaire, en accord avec les voies de circulation du projet LIZIEC sont à modéliser afin de pas dégrader trop considérablement l'état existant. Ainsi les haies bocagères prévues conservées sont un bon exemple si tant est qu'elles soient également compatibles avec le projet LIZIEC.

**Page 53 :** Sobriété énergétique

- La synthèse présentée en page 43 laisse à penser à une optimisation du projet dans le cadre de la sobriété mais cela ne semble pas en adéquation avec les principes de conception et construction prévus. Voir interrogations sur page 43 & 307.

**Le choix technique retenu intègre l'efficacité et la sobriété énergétique avec un recours aux énergies renouvelables.**



## Page 56 : pollutions ponctuelles des sols

Par ailleurs, les investigations sur les sols démontrent la présence d'anomalies ponctuelles en métaux (dépassements des valeurs de bruit de fond pour l'arsenic, le chrome, le cuivre et le zinc). Les anomalies sont retrouvées principalement dans les arènes granitiques recouvertes de terres végétales sans anomalie.

- Afin de prévenir une pollution de sol et des eaux, est-il prévu un maillage de la zone afin d'identifier précisément les zones sujettes à pollution afin d'éviter le déplacement et le mélange de cette dernière lors des travaux de terrassements en déblais ou déblais/remblais ?

**Le site est localisé sur un sol granitique soumis potentiellement aux débordements de nappe et d'inondation de cave.**

**De plus, l'arène granitique est présente entre 1,4 m de profondeur et 4 m de profondeur.**

- Le projet prévoit-il des zones de constructions enterrées ?  
Si oui, ces dernières sont-elles bien prévues cuvelées et non simplement drainées ? Car le drainage implique une évacuation par pompage le plus souvent ce qui impacterait l'environnement car pouvant être assimilé à du rabattement de nappe ?
- La faible profondeur du rocher impacte-t-il les niveaux de terrassement recherchés ? si oui, sous quelles conditions d'exécution sont prévues ces travaux de déroctage ?

## Page 80 : Zones humides

**Les analyses zones humides réalisées indiquent la présence de plus de 2 ha de zones humides dont 15 732 m<sup>2</sup> dans la zone d'extension sud (pour rappel, zone non aménagée).**

**Aucune zone humide n'a été recensée sur le périmètre du projet de voie nouvelle.**

L'étude indique la localisation des zones humides et précise que les  $\frac{3}{4}$  sont hors zones aménagées. Il conviendra de matérialiser sur la durée des travaux l'ensemble des zones humides préservées.

- Confirmer les actions prévues



## Page 97 : Entrée de ville

### ✓ Dossier d'entrée de ville

Il est d'autre part à noter l'existence d'une servitude « loi Barnier » qui impose une marge de recul de 100 mètres à compter de l'axe de la RN166 sauf à réaliser un dossier d'entrée de ville permettant de réduire ce recul.

L'OAP spécifique « Chapeau Rouge » intègre le dossier d'entrée de ville (pièce du dossier de DUP) dédiée à l'implantation de l'établissement pénitentiaire comme suit :

- du fait de la loi Barnier, l'enceinte de l'établissement pénitentiaire ne sera pas directement construite en bordure de la RN166 afin de préserver une marge de recul suffisante et cohérente avec l'infrastructure ;
- l'étude d'entrée de ville a permis de réduire la limite inconstructible à 35 m (par rapport à l'axe de la RN166) ;
- il est donc préconisé de garder une bande d'une vingtaine de mètres (distance variable selon la configuration des accotements et talus) de large d'espace pour assurer la préservation du principe de la haie, bande paysagère en parallèle de la RN166.

➤ Même remarque que sur Page 45

## Page 128 : Projet LIZIEC

1<sup>ère</sup> évocation du projet de refonte de l'échangeur du LIZIEC.

La DREAL Bretagne a engagé les études sur le réaménagement de l'échangeur du Liziec. La concertation publique s'est tenue du mois de novembre 2020 au mois de janvier 2021. La variante C, la plus volontaire mais aussi la plus coûteuse a été retenue. L'emprise du futur échangeur du Liziec-Tréalvé ne recoupe pas le périmètre d'étude de l'établissement pénitentiaire.

➤ La conclusion indique que les deux projets ne se recoupent pas. Cela est erroné si l'on prend les données communiquées concernant les plans d'aménagement et notamment la variante C. Il convient d'effectuer un travail de synthèse (voir remarques portées pages précédentes)

Les plannings travaux des deux projets ne généreront pas de co-activités puisque les travaux de l'échangeur de Liziec seront réalisés après la construction du centre pénitentiaire de Vannes.

- Est-ce toujours le cas en 2025 suivant le dernier planning prévisionnel des deux opérations ?
- Quid de la coactivité « travaux liziec » vs « exploitation du centre » pour la zone de travaux d'élargissement de la RN 166 ?
- L'étude se focalise sur les infrastructures routières côté accès principal via la RN166 mais il semble manquer les impacts sur la rue du Rohic comme déjà évoqué antérieurement.



## Page 142 : Trafic routier :

Le trafic est fluide sur la rue du Rohic à l'heure de pointe du matin et du soir. Sur la rue du Chapeau Rouge, la circulation est dense à l'heure de pointe du matin. À l'heure de pointe du soir, les conditions de circulations sont bonnes, notamment en direction du giratoire de Chapeau Rouge.

En conclusion, le trafic actuel est fluide aux abords du Chapeau Rouge et du site. Environ 1 430 véhicules empruntent le giratoire du Chapeau Rouge en HPM et environ 1 820 en HPS ; il présente des réserves de capacités suffisantes.

Les données présentées sont peut-être à recroiser avec des données actualisées car l'étude indique que le trafic est considéré comme fluide en heures de pointes alors que ce secteur est quotidiennement saturé en heures de pointes. Il ne semble donc pas non plus y avoir de « capacités de réserves suffisantes » ?

De plus, les données présentées indiquent qu'un nombre de véhicule conséquente emprunte la rue du Rohic jusqu'à son extrémité afin de rejoindre la RN166. Ainsi lorsque cette dernière sera mise en impasse ou modifiée en circulation par le projet du centre\_P, le trafic va se reporter sur la rue du Chapeau Rouge déjà spécifiée comme dense.

Un complément d'étude sur le trafic routier, ses incidences à court, moyen et long terme semble donc à faire ?

## Page 187 – EU :

Le réseau d'eaux usées desservant le site est raccordé à la station d'épuration du Prat de type boues activées d'une capacité de 35 000 équivalents-habitants (EH) et d'une capacité d'un débit journalier de 5 500 m<sup>3</sup> par jour. Les eaux traitées par cette station d'épuration sont rejetées dans le Liziec, rivière qui passe à proximité du site.

Conformément au courrier du Golfe du Morbihan / Vannes Agglomération (GMVA) en date du 14 novembre 2022, il est confirmé la capacité de débit à 21,45 m<sup>3</sup>/h en débit moyen et de 54 m<sup>3</sup>/h en débit de pointe avec un niveau de raccordement à 17,90 m NGF.

- VANNES AGGLO a-t-elle confirmée l'adéquation de la station du PRAT à reprendre les effluents ?

## Page 204 : synthèse

<b>Infrastructures routières</b>	Le site est desservi par les routes nationales n°166 et 165, et par la route départementale n°775. Projet d'infrastructures de l'échangeur du Liziec-Tréalvé.	Site bien desservi par les infrastructures routières alentour. La variante C au projet d'échangeur a été actée mais aucune date n'est avancée sur la suite de la procédure ou le démarrage des travaux.	<b>Faible</b>
----------------------------------	--	---	---------------

- Ne semble pas en adéquation avec les conditions de circulation réelles ?

<b>Réseaux</b>	Plusieurs réseaux desservent la zone : réseaux électriques, réseau de gaz, réseau d'adduction d'eau potable, défense incendie, eaux usées, eaux pluviales, réseau de télécommunication,	Pas de contrainte particulière	<b>Faible</b>
----------------	---	--------------------------------	---------------

- Capacité de traitement EU par station du Prat à valider
- Gestion des EP à la parcelle à valider

<b>Zones humides</b>	Suite aux sondages pédologiques et à l'analyse floristique réalisés, des zones humides ont été observées sur des superficies assez faibles en limite sud et en limite nord du périmètre du projet.	Prendre en compte ces zones humides dans la conception du projet et compenser les zones non évitées.	<b>Fort</b>
----------------------	--	--	-------------

- Est-il possible de disposer d'un plan de localisation des zones humides existantes conservées et des zones humides compensées ?

## Page 219 : terrassements

### Terrassements

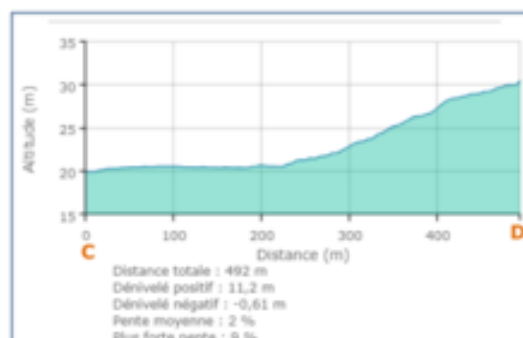
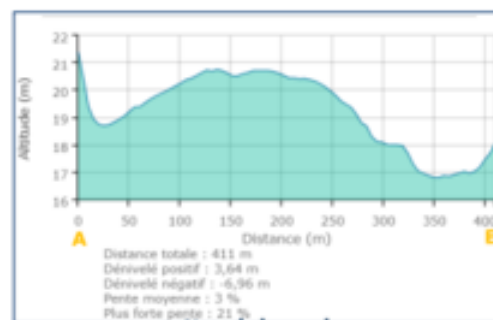
Le terrain ne présente pas de caractéristiques qui nécessitent des travaux de terrassement spécifiques. Comme vu

précédemment, il n'est pas prévu de terrassements autres que le simple reprofilage du terrain (+/- 0,5 m de déblais/remblais). Sans réalisation de niveau enterré, ils seront limités essentiellement à l'encastrement des fondations.

- Ces informations de terrassement limités à 50cm ne recoupent pas les informations de profils topographiques de la page 58 laissant à penser à des amplitudes de terrassements plus importantes vers l'EST du terrain ?



Figure 9 : Coupe topographique





## Page 307 : Etude thermique

Le confort thermique a fait aussi l'objet d'études. En effet, bien que les bâtiments pénitentiaires en enceinte ne soient pas assujettis à la réglementation thermique en vigueur (RT2012<sup>2</sup> ou RE2020<sup>3</sup>), l'APIJ a souhaité être ambitieuse sur

ce projet et a fait réaliser une Analyse de cycle de vie (ACV) sur les bâtiments hors enceinte. Cette étude a permis de montrer que le projet respecte les exigences suivantes :

- Niveau Carbone 1 pour les bâtiments hors enceinte concernés par la RT2012 ;
- Niveau RE2020 (seuil 2023) pour les bâtiments hors enceinte concernés par la RE2020 et inclus dans le périmètre de permis de construire.

Objectifs classiques en logements sociaux

- **Bbio ≤ Bbio max -10 %**
- **Cep ≤ Cep max -10%** →

Objectifs classiques en logements sociaux avec subventions d'agglo

- **Bbio ≤ Bbio max -20 %**
- **Cep ≤ Cep max -15%** →

## Page 237 : Planning travaux

### MR 11 – Adaptation de la période de travaux sur l'année

Limiter le risque de mortalité et le risque de dérangement de la faune, il est proposé de défricher uniquement en septembre ou octobre, et de débiter terrassement entre septembre et février. Les autres travaux pourront être effectués sans contrainte temporelle (mesure notée R3.1a dans le VNEI, guide Théma).

- La diffusion de l'étude d'impact en mars 2025 + les autres jalons administratifs éventuellement nécessaires permettent-ils toujours de prévoir un démarrage des travaux en septembre 2025 ?

**MC 3 – Restauration de zones humides**

Cette mesure de compensation MC 3 (notée C2.2e dans le VNEI, guide Théma) propose de compenser la perte en zones humides sur un site de compensation *ex situ* situé sur la commune voisine de Saint-Avé (parcelles cadastrales AR0040 et AR0041) et couvrant une surface de 1,2 ha.

Sur cette parcelle, il est envisagé :

- la suppression d'une peupleraie déperissante sur remblais :
    - suppression de la levée de berge (200 m) :
  - création d'une mare : diversification des habitats et amélioration des conditions d'accueil pour l'accomplissement du cycle biologique des espèces (amphibiens, entomofaune des milieux humides).
- Ces travaux ont-ils été présentés par les riverains de la Z.C. ?
- Le fait d'abattre une peupleraie et d'engager des travaux lourds de terrassements et aménagements sur un site déjà naturel peut-il vraiment permettre de catégoriser cette surface comme une zone de compensation ? Il s'agirait d'une friche industrielle cela s'entendrait, dans le cas présent, c'est sujet à interrogations ?
- Création d'une mare, quid des moustiques pour les habitations à proximité ?
- Plan de localisation et projet d'aménagement de ladite zone ?

Il est donc plus lent pour les visiteurs et employés de la prison de sortir par le nouveau barreau que par la rue du Chapeau Rouge. Cependant, la nouvelle voie permet de ne pas ajouter de flux supplémentaire sur la rue du Chapeau Rouge.

Si effectivement la nouvelle voie d'accès au centre\_P permet de ne pas ajouter de flux vers la rue du chapeau rouge, il faut également prendre en compte que la mise en impasse de la rue du Rohic aura un effet négatif sur la rue du Chapeau Rouge en dévoyant un flux existant.

En prenant en compte de plus

L'accès au giratoire du Chapeau Rouge par la voie du parking de covoiturage est saturée et génère des remontées de file (parfois jusqu'au site pénitentiaire), et impacter :

- l'insertion sur le giratoire de la voie d'accès au parking de covoiturage est perturbée par les nombreux flux antagonistes.

Il semble demeurer un problème de flux routier et une inadéquation du réseau existant ou programmé notamment vis-à-vis du giratoire et des rues Chapeau Rouge + Rohic

Avis sur DAE centre pénitentiaire de VANNES – Pour échanges – LE GALL C

**Autre :**

Suivi chantier : si une bonne définition des sujets et enjeux est primordial avant toute action ; la réussite, quant à la gestion des impacts et la maîtrise de l'environnement, ne peut se faire qu'avec un suivi terrain à minima hebdomadaire. Ce suivi étant à réaliser par un/des bureaux d'études/ingénierie sachant sur les domaines mentionnés dans l'étude. Ces organismes devant être en capacité de faire remonter sans délai les informations terrains aux MOA, MOE afin de permettre les actions nécessaires immédiates.