



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

Échéance 2018-2023

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



SOMMAIRE

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

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

SOMMAIRE

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

1. QUELQUES NOTIONS SUR LE BRUIT

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

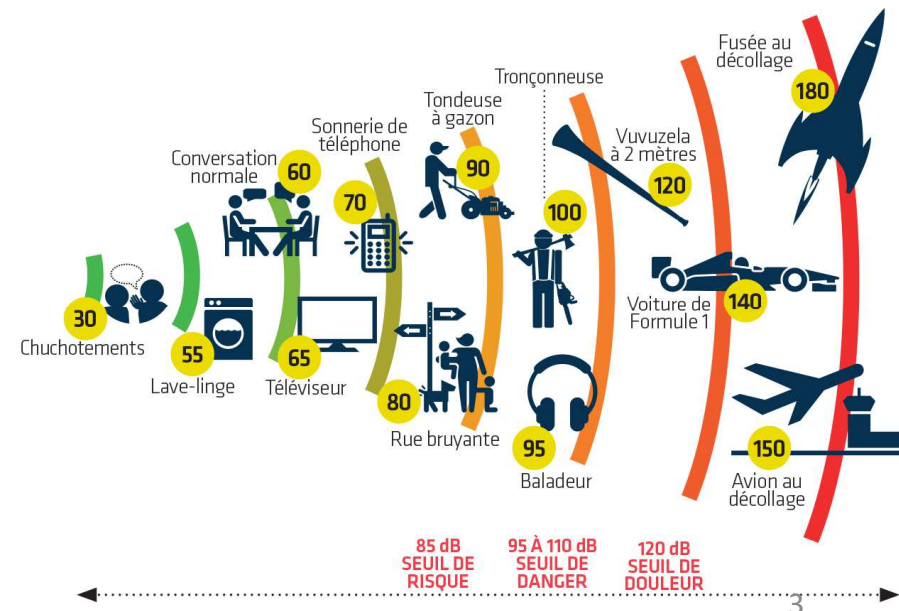
C'est un son qui dérange, déplaît ou agresse. Sa perception est pour une bonne part subjective. Il est cependant nécessaire de lui donner une valeur quantitative décrite par des valeurs chiffrées représentant son intensité (en décibel), sa fréquence (Hertz) et sa fluctuation dans le temps. La valeur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

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

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

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

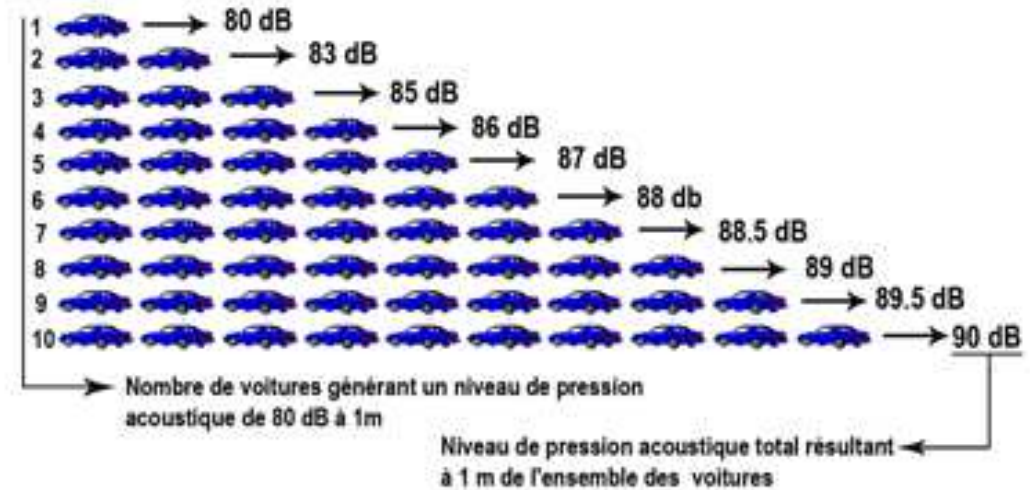
PERCEPTION	ECHELLES	GRANDEURS PHYSIQUES
Force sonore (pression acoustique)	Fort Faible	Intensité I en décibel, décibel (A)
Hauteur (son pur)	Aigu Grave	Fréquence f (hertz)
Timbre (son complexe)	Aigu Grave	Spectre
Durée	Longue Brève	Durée L_{Aeq} (niveau moyen équivalent)



1. QUELQUES NOTIONS SUR LE BRUIT

Les décibels ne s'additionnent pas de manière arithmétique.

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



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

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

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

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

Cartes de bruit

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

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

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

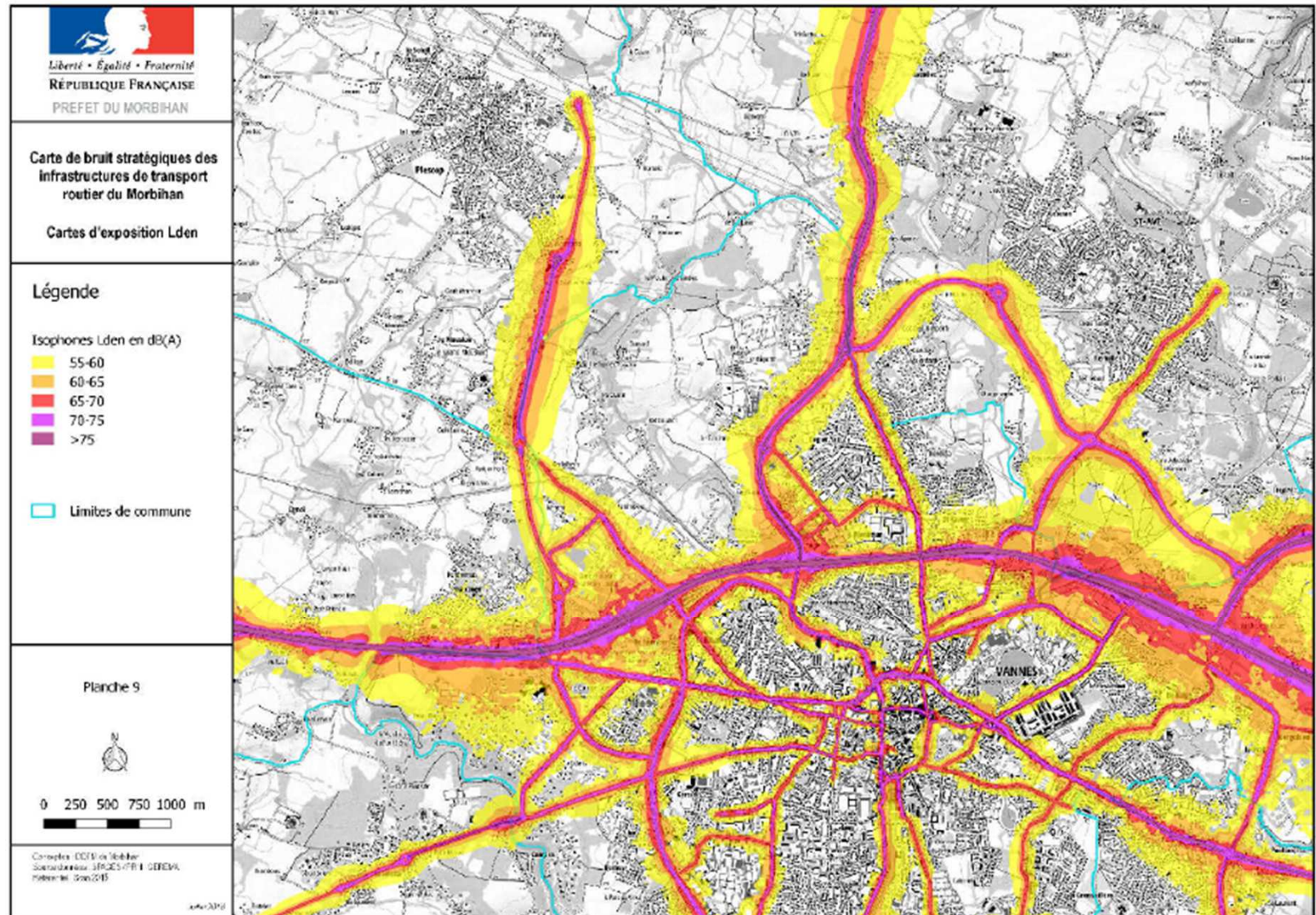
Un PPBE est constitué des éléments décrits à l'article L572-6 et R572-8 du code de l'environnement :

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

3. CARTES DE BRUIT DU RESEAU ROUTIER

Cartes de bruit stratégiques des infrastructures de transport routier du Morbihan

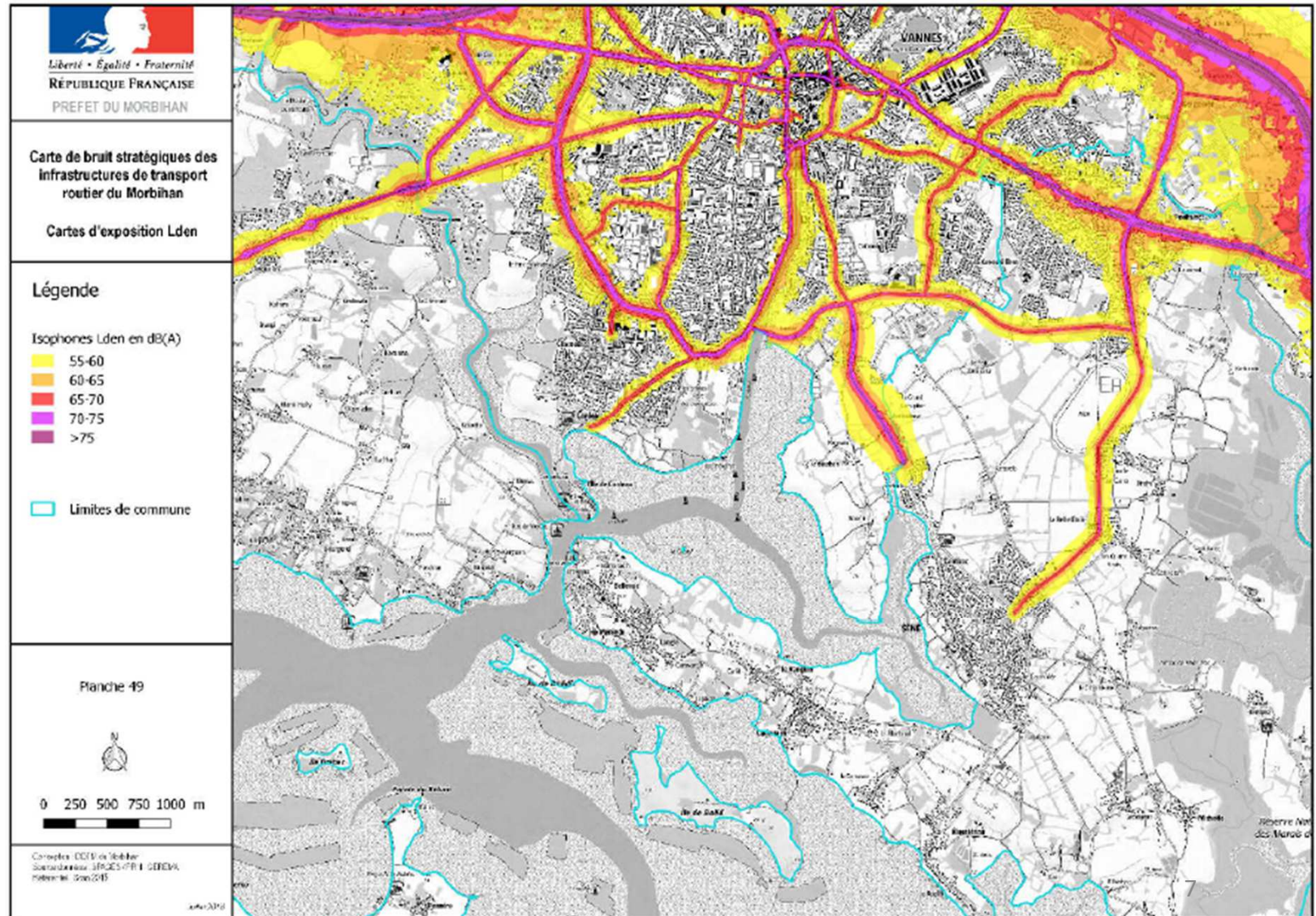
Lden (jour)



3. CARTES DE BRUIT DU RESEAU ROUTIER

Cartes de bruit stratégiques des infrastructures de transport routier du Morbihan

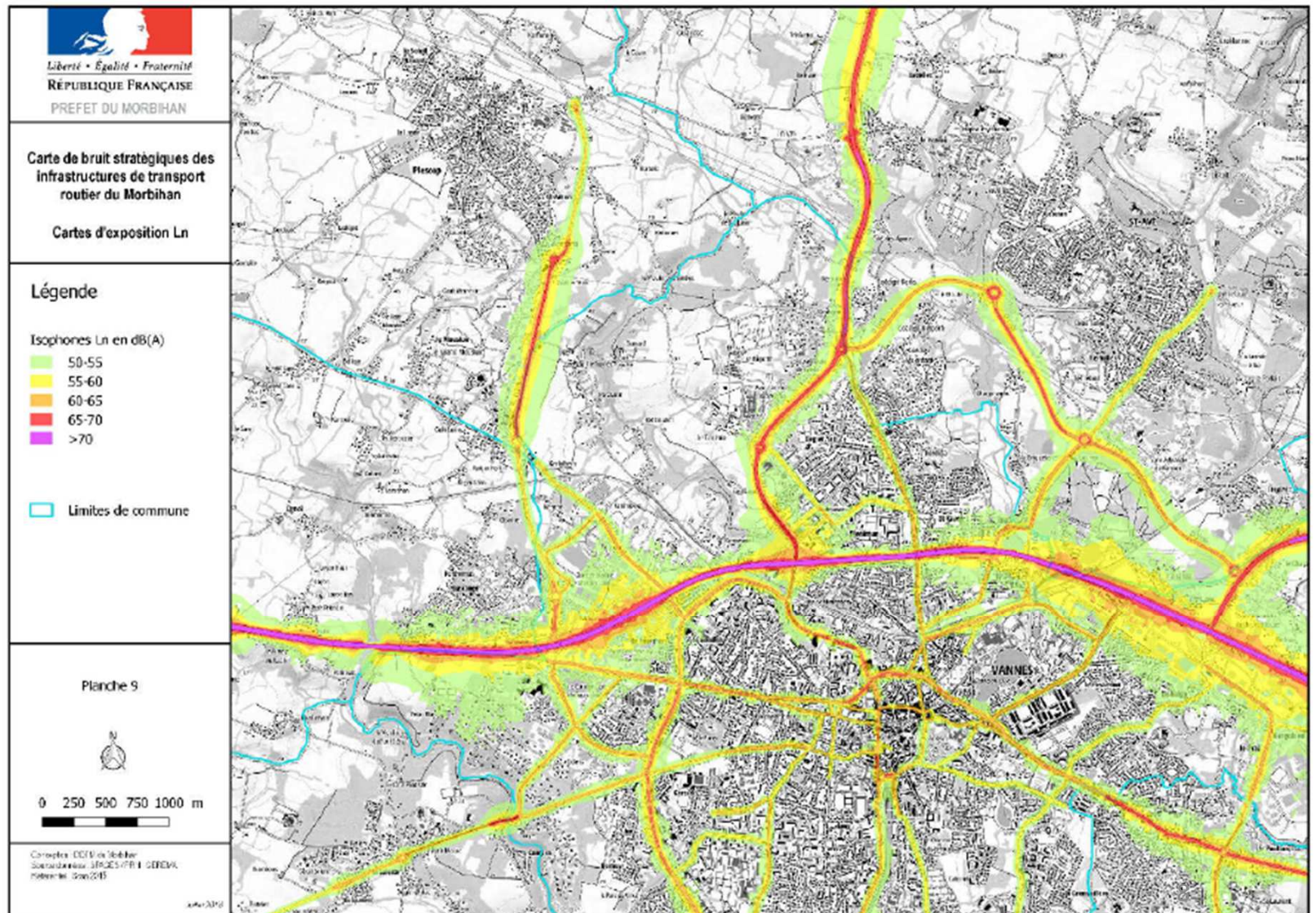
Lden (jour)



3. CARTES DE BRUIT DU RESEAU ROUTIER

Cartes de bruit stratégiques des infrastructures de transport routier du Morbihan

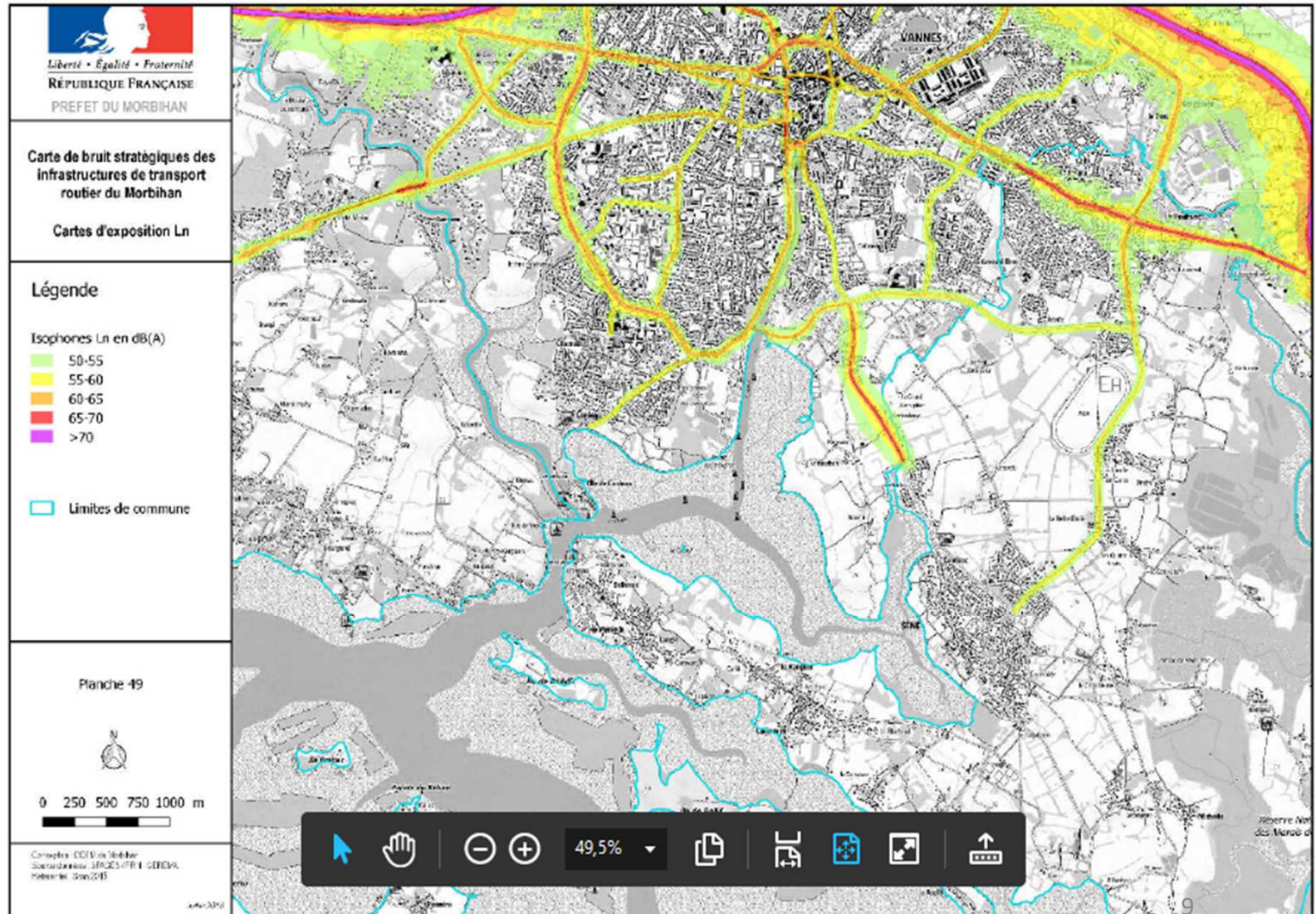
Ln (nuit)



3. CARTES DE BRUIT DU RESEAU ROUTIER

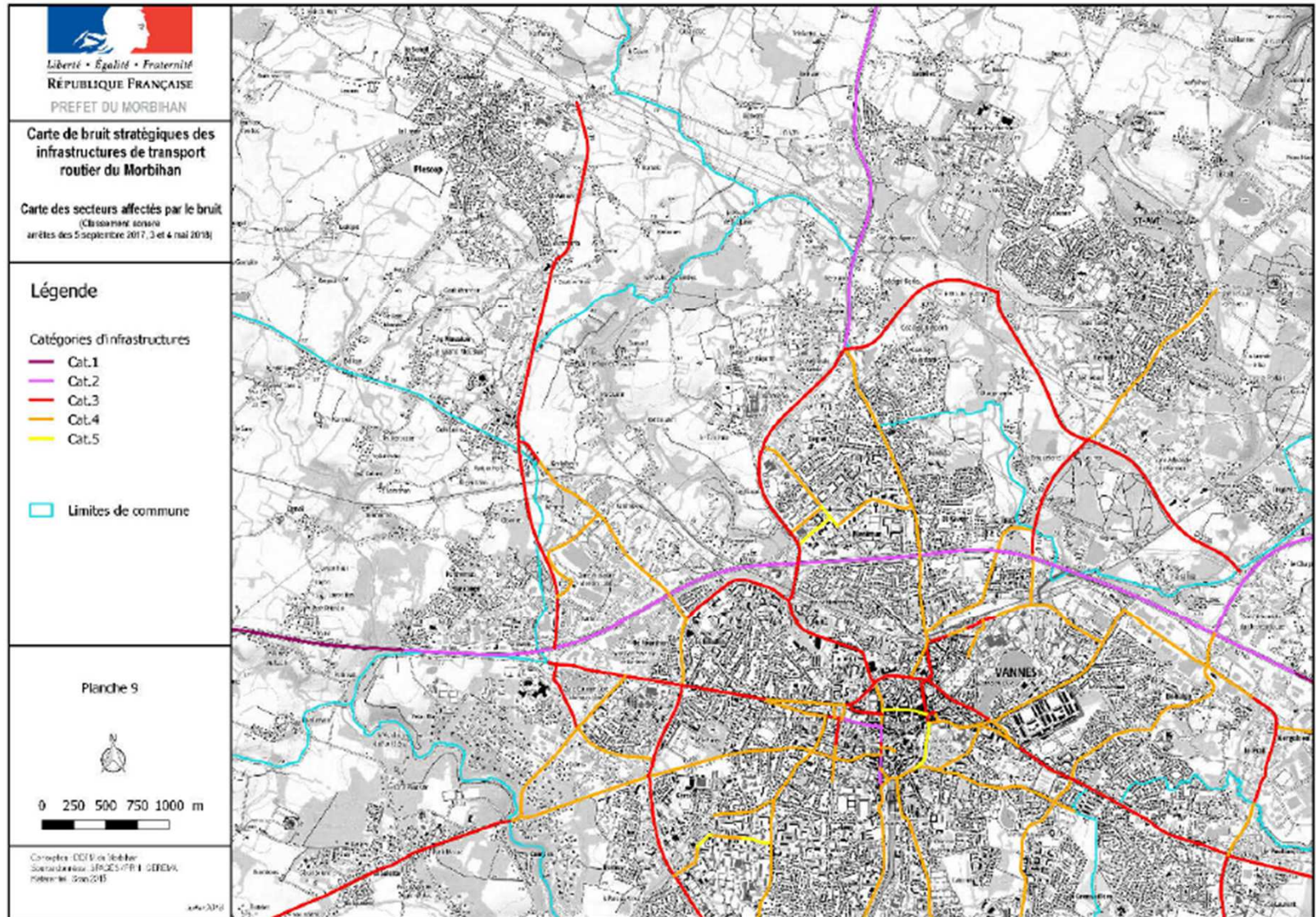
Cartes de bruit stratégiques des infrastructures de transport routier du Morbihan

Ln (nuit)



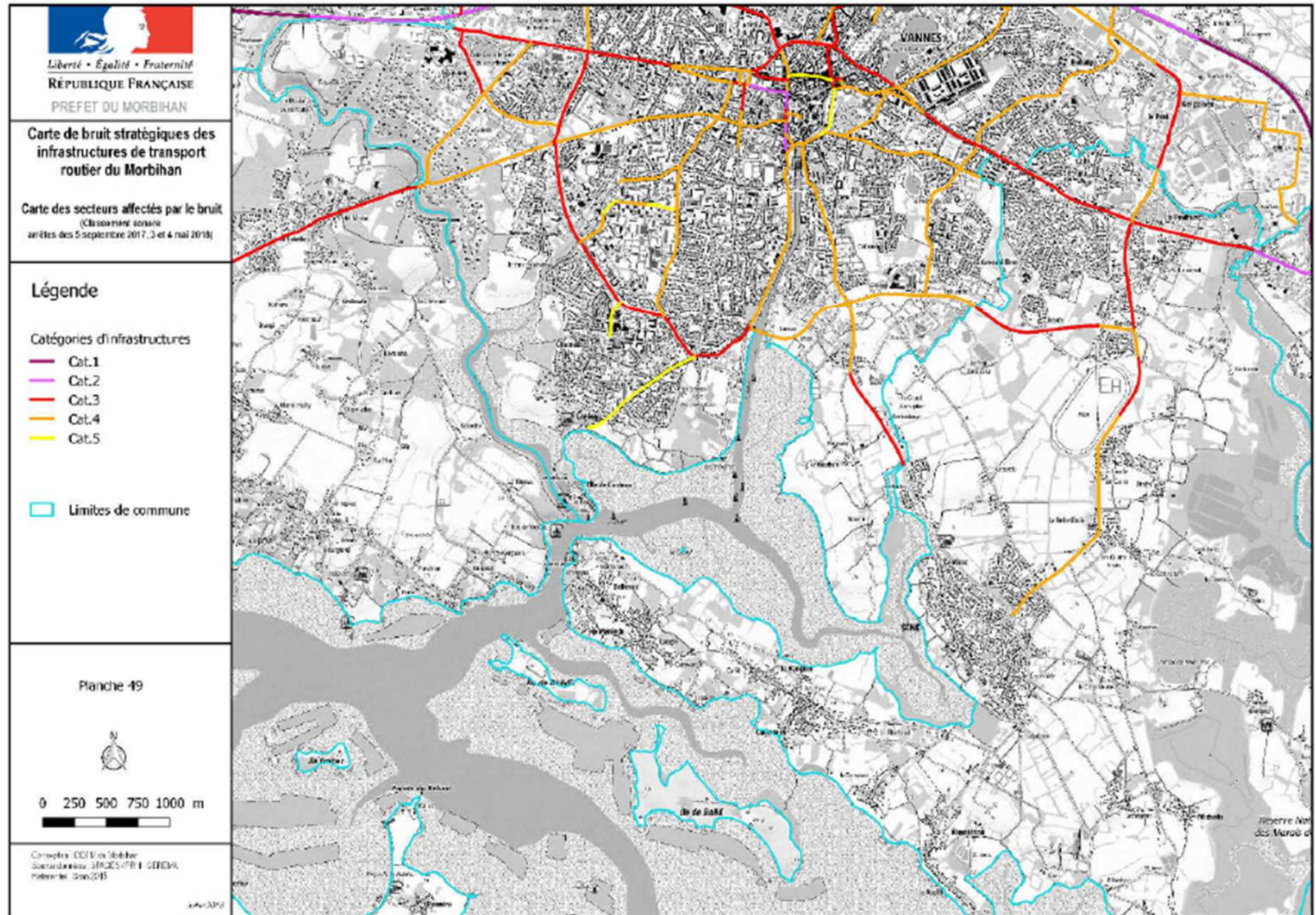
3. CARTES DE BRUIT DU RESEAU ROUTIER

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



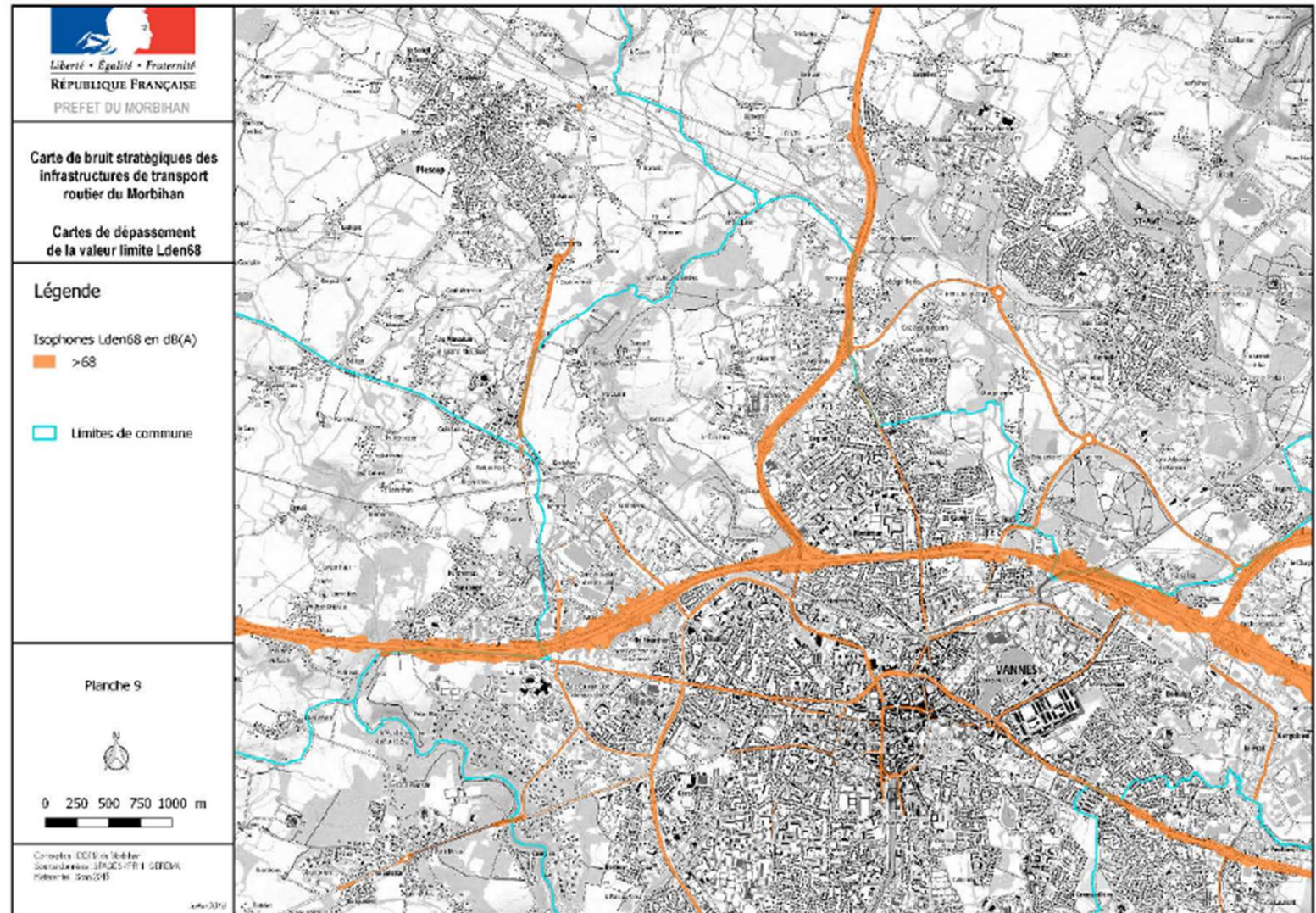
3. CARTES DE BRUIT DU RESEAU ROUTIER

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



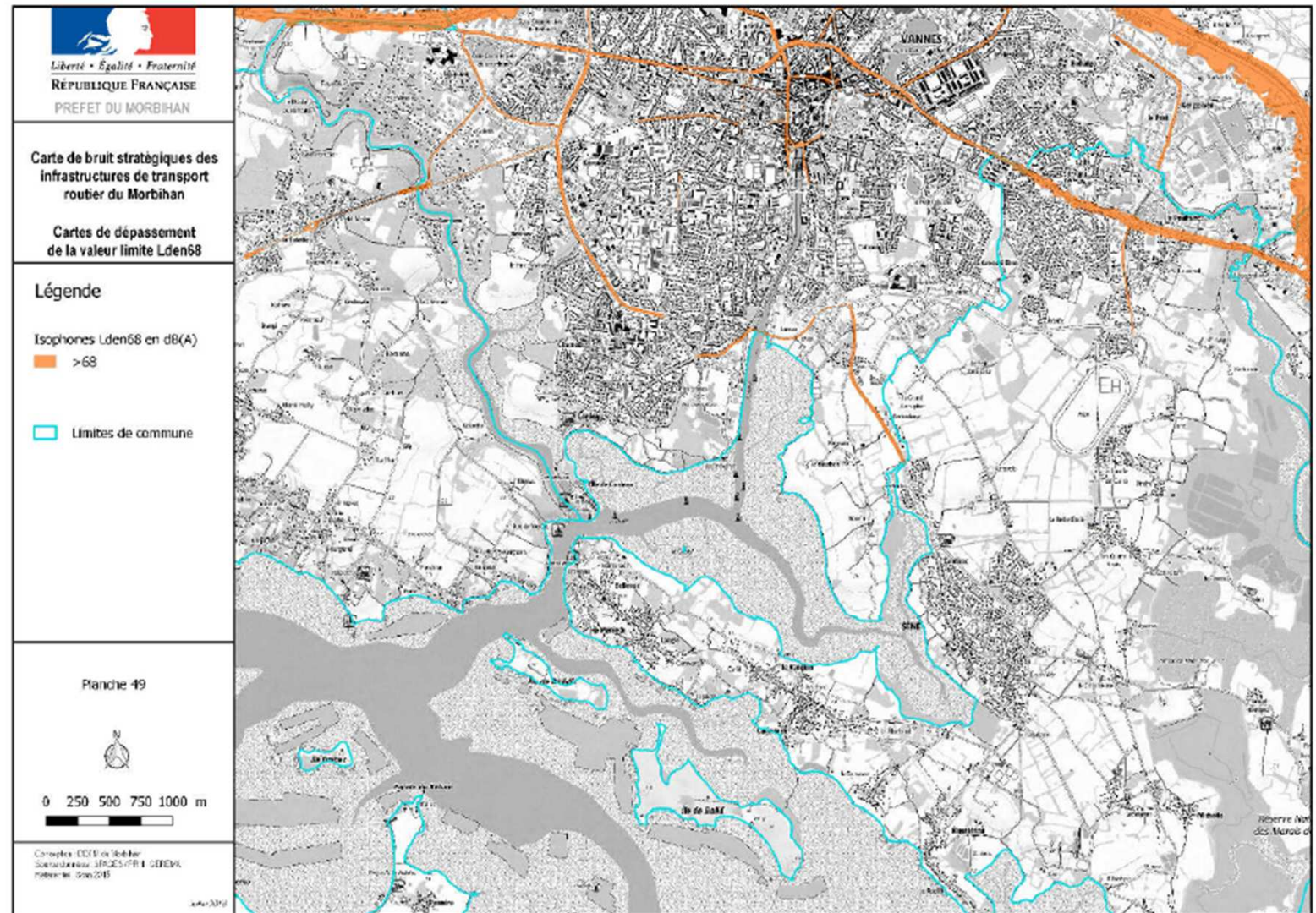
3. CARTES DE BRUIT DU RESEAU ROUTIER

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



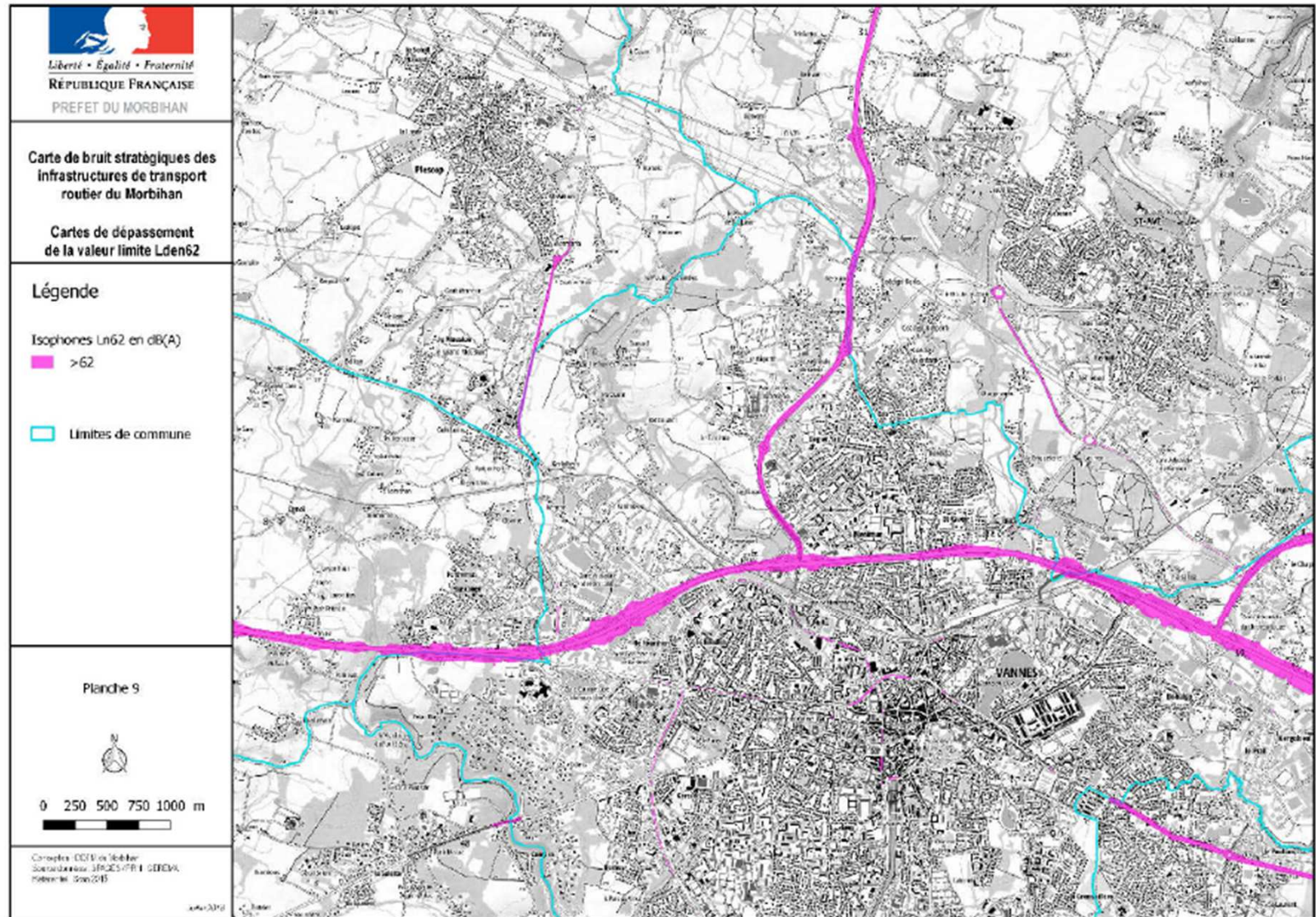
3. CARTES DE BRUIT DU RESEAU ROUTIER

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



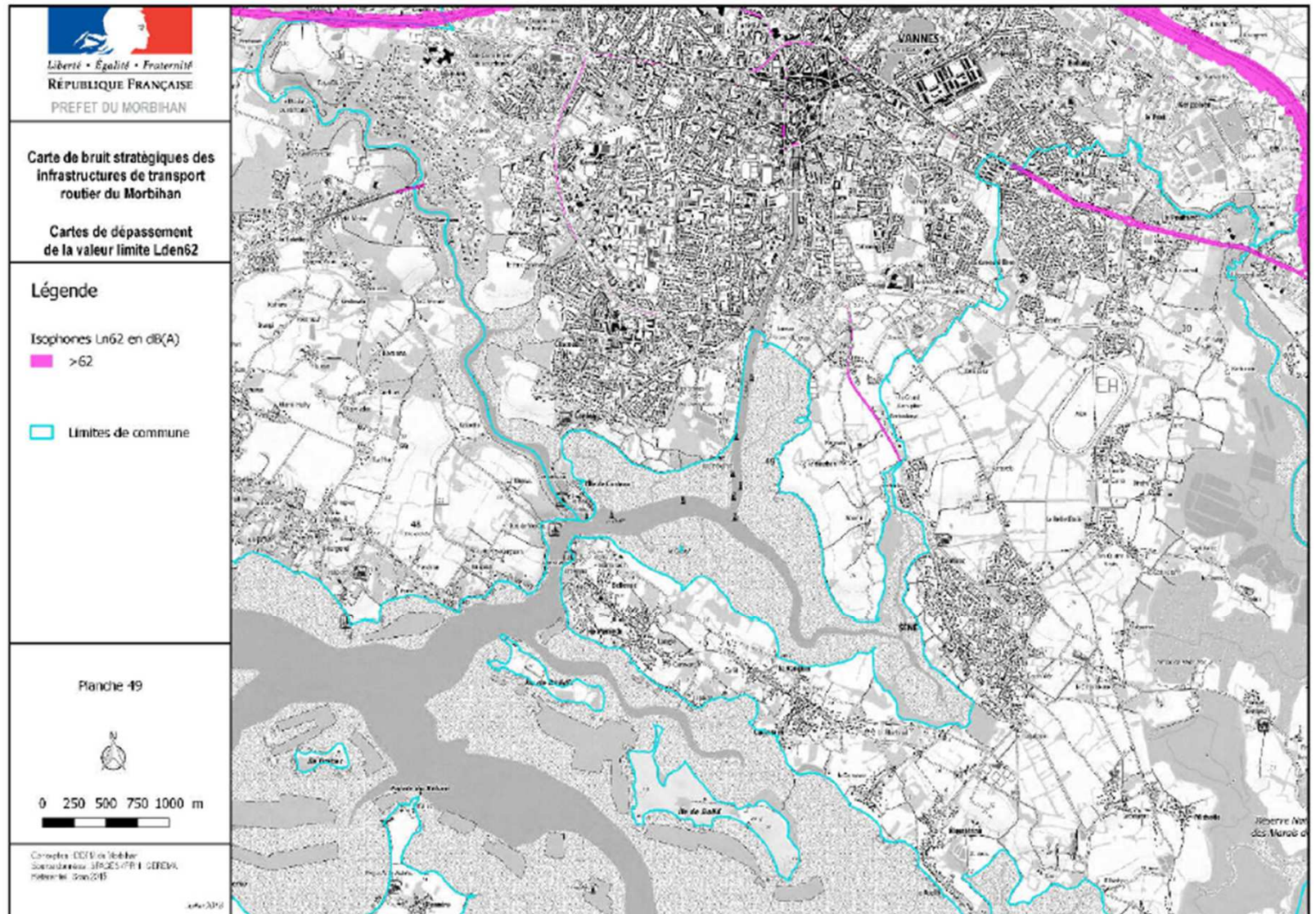
3. CARTES DE BRUIT DU RESEAU ROUTIER

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



3. CARTES DE BRUIT DU RESEAU ROUTIER

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



4. EXPOSITION DES POPULATIONS AU BRUIT DES VOIES ROUTIERES COMMUNALES

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

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

Dans les secteurs où les valeurs limites sont dépassées:

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

➔ Pas d'établissement sensible recensé en zone bruyante

Lden , dB(A) : indicateur du niveau de bruit global pendant une journée complète
Ln , dB(A) : indicateur de niveau de bruit de nuit.

5. OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT

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

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

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

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

A Vannes:

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

L_{Aeq} : il s'agit du niveau sonore équivalent qui caractérise le mieux un bruit fluctuant dans le temps, par exemple le bruit de la circulation automobile.

$D_{nT,A,tr}$: Il s'agit de l'isolement acoustique standardisé pondéré qui permet de caractériser par une seule valeur l'isolement acoustique en réponse à un bruit de spectre donné.

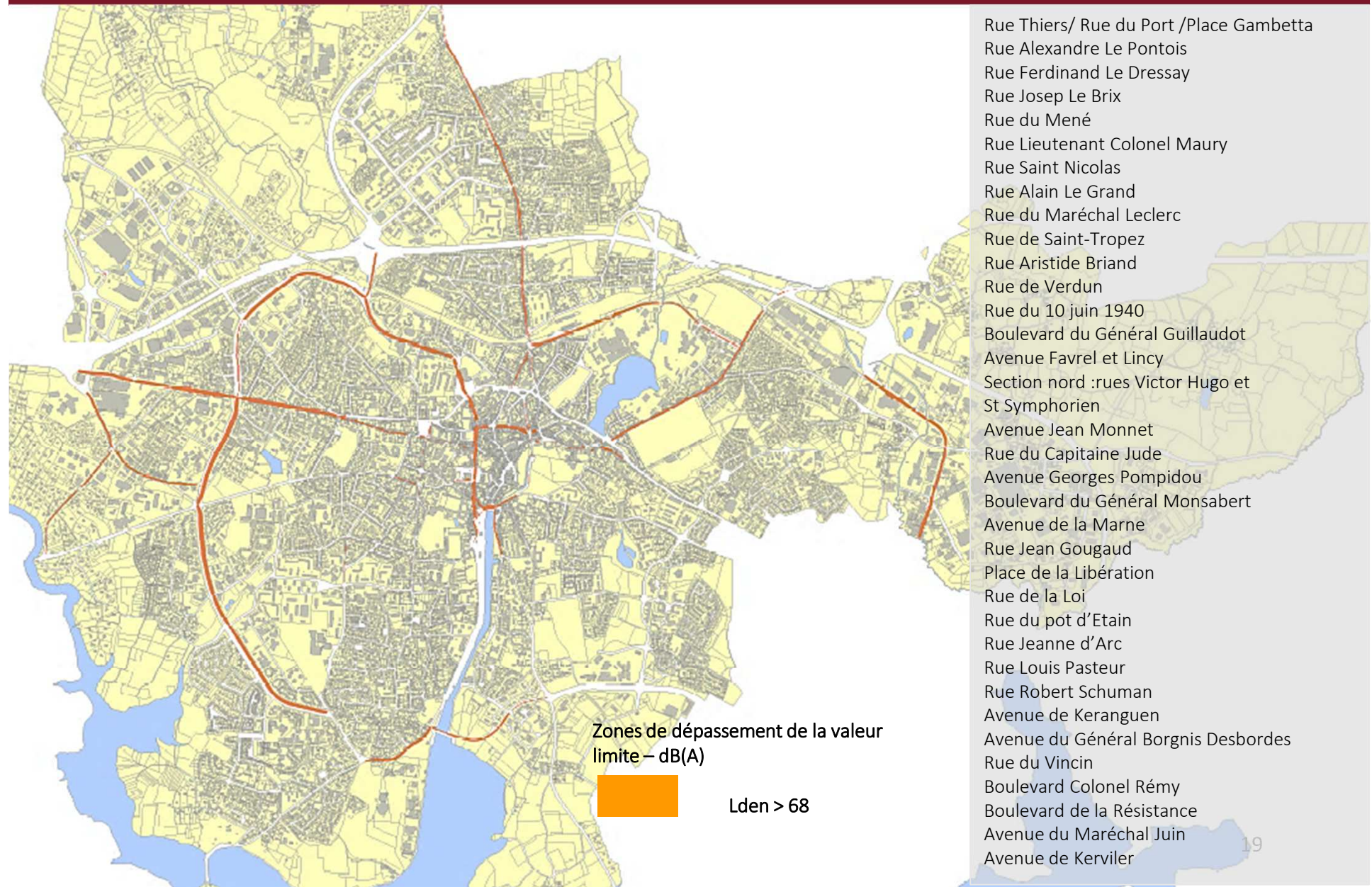
5. OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT

Définition du critère d'antériorité :

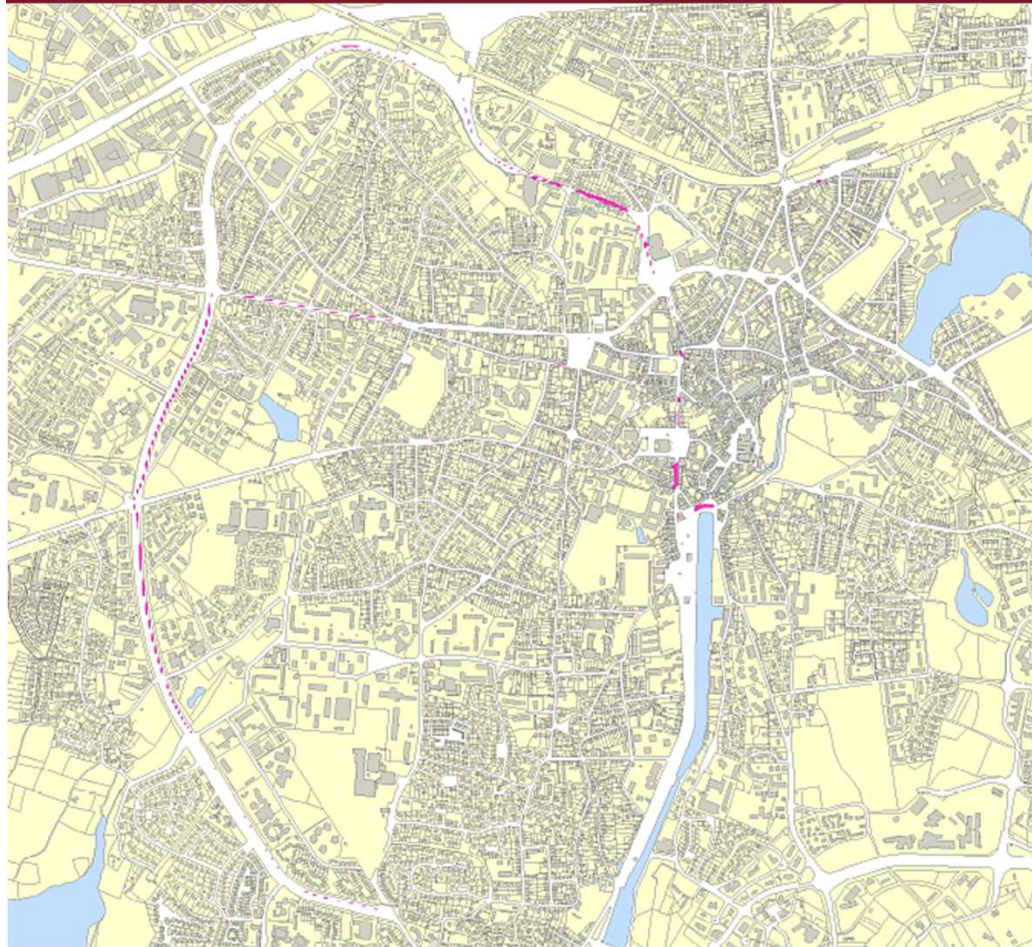
- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978.
- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :
 - publication de l'acte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

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

6. INFRASTRUCTURES CONCERNEES PAR LE PPBE DE VANNES



6. INFRASTRUCTURES CONCERNEES PAR LE PPBE DE VANNES



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

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

 Ln > 62

Secteurs d'ambiance sonore de qualité

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

7. ACTIONS DE REDUCTION DES NUISANCES



Place des Lices - Vannes

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

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

Actions visant à limiter la place de la voiture en ville

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

Actions visant à favoriser les véhicules peu polluants et peu bruyants

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

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

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

7. ACTIONS DE REDUCTION DES NUISANCES

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

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

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

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



→ Supprimer les principales discontinuités du réseau cyclables:

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

7. ACTIONS DE REDUCTION DES NUISANCES

- L'agglomération étudiera la sécurisation des franchissements stratégiques :

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

→ Définir un maillage secondaire cyclable

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

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

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

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

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



7. ACTIONS DE REDUCTION DES NUISANCES

Actions visant à réduire les vitesses et les bruits de roulement

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



Zone 30 - Vannes

2016 à 2019:

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

7. ACTIONS DE REDUCTION DES NUISANCES

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

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



P+R de Kéranguen

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

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

7. ACTIONS DE REDUCTION DES NUISANCES

Les financements

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

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

La justification des mesures

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

L'impact des mesures

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

8. CONSULTATION DU PUBLIC

Conformément à l'article L571-8 du code de l'environnement, le présent PPBE est mis à la consultation du public pendant deux mois. Le projet de PPBE était consultable sur le site internet de la commune (www.mairie-vannes.fr) ou directement en Mairie, à l'Hôtel de Ville de Vannes, du 10 juillet au 11 septembre 2019.

Aucune observation n'a été recueillie.

9. RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

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

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

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

