



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
de Bretagne

Rennes, le 18 JAN. 2016

Autorité environnementale

### AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

relatif au projet de création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) du parc d'activités communautaire « La croix du Mourillon » sur la commune de Quéven dans le Morbihan

- dossier reçu le 18 novembre 2015 -

#### Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Par courrier en date du 17 novembre 2015, la communauté de communes Lorient agglomération a saisi pour avis le Préfet de la région Bretagne, Autorité environnementale (Ae) compétente selon l'article R 122-6 du code de l'environnement, du dossier de création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) du parc d'activités communautaire « La croix du Mourillon » à Quéven. L'Ae en a accusé réception le 18 novembre 2015.

Le projet est soumis aux dispositions de l'article R 122-2 du code de l'environnement et relève à ce titre d'une étude d'impact (rubrique n°33).

L'Ae a consulté le préfet du Morbihan au titre de ses attributions en matière d'environnement par courrier en date du 23 novembre 2015. L'agence régionale de santé de Bretagne (ARS) a également été consultée.

L'Ae rend son avis dans les deux mois suivant la réception du dossier.

L'avis de l'Ae porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, qui fait office d'évaluation environnementale, et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il ne constitue pas un avis favorable ou défavorable au projet lui-même. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. A cette fin, il est transmis au pétitionnaire et intégré au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public prévue par un texte particulier, conformément à la réglementation. La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

Cet avis ne préjuge pas du respect des autres réglementations applicables au projet.

## Synthèse de l'avis

Afin de renforcer son développement économique, Lorient agglomération a choisi d'étendre le pôle d'activités aujourd'hui saturé, situé au sud de la commune littorale de Quéven. Pour ce faire, elle crée la nouvelle ZAC « la Croix du Mourillon » de l'autre côté de la RN 165, afin d'y accueillir de nouvelles industries du secteur agro-alimentaire, des petites industries ou des activités de services aux entreprises.

Le site du projet, composé en majorité de terres agricoles cultivées, s'étend sur environ 26,5 ha. Proche des centres urbains de Lorient et de Ploemeur, son accès est facilité par la RD 163 et la RD 765 qui le traversent d'est en ouest. Le site est également proche de l'aéroport de Lorient-Ploemeur. L'opération consiste à créer 17 lots desservis par une nouvelle voie transversale, une nouvelle infrastructure de transport en commun et des cheminements doux. Il est également prévu de créer un giratoire pour desservir le site, de doubler un tronçon de la RD 163 et d'élargir le giratoire existant du Mourillon. Il s'agit donc d'un programme de travaux, que l'étude d'impact ne prend pas totalement en compte

Le choix du site est motivé par la proximité d'infrastructures, sans que soit démontrée la possibilité d'autres alternatives, moins consommatrices de terres agricoles et contenues dans les limites actuelles de l'urbanisation. L'étude d'impact précise que les exploitants expropriés feront l'objet de mesures de compensation mais ne démontre pas que la démarche consistant à éviter, puis réduire, l'impact du projet, avant de proposer des mesures compensatoires aux effets résiduels du projet sur la consommation de terres agricoles exploitées, a été suivie. Enfin, si le dossier présente, parmi 3 scénarios, un choix d'aménagement permettant notamment d'optimiser les déplacements au sein du site, il ne propose pas de projet paysager d'ensemble permettant d'apprécier l'impact du projet sur cet enjeu.

*L'Ae recommande au maître d'ouvrage de compléter son étude sur ces points, et l'invite par ailleurs, à tenir compte des recommandations plus ponctuelles figurant dans le corps du présent avis, notamment concernant .*

## Avis détaillé

### 1. Présentation du projet, de son contexte et des enjeux environnementaux

#### 1.1 Présentation du projet et de son contexte

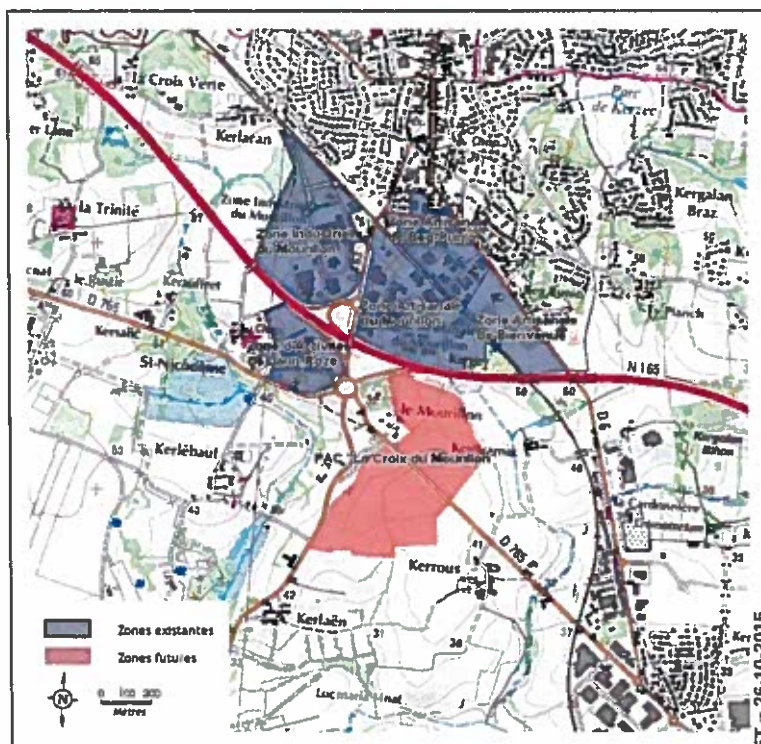
Le pôle d'activités et d'industries situé au sud de la commune littorale de Quéven, est aujourd'hui quasiment entièrement commercialisé. Afin de répondre à ses besoins de développement économique, Lorient Agglomération envisage de l'étendre, au sud de la RN 165, en créant la nouvelle ZAC « la croix du Mourillon » sur une superficie de 26,5 ha. Le site du projet, composé essentiellement de terres agricoles cultivées, est traversé par la RD 765, le reliant à la ville de Lorient, toute proche, au sud-est. Il est également accessible depuis la RD 163 et le rond-point du Mourillon à l'ouest. L'aéroport de Lorient-Ploemeur est positionné à moins de 2 km à vol d'oiseau au sud-ouest du projet.

Le site se présente en paysage ouvert sur un plateau de faible altitude (de 40 à 50 m NGF).

Les ruisseaux « le Ter » à l'est et « le Laën » à l'ouest, situés l'un et l'autre en dehors du périmètre de l'opération, en constituent les 2 exutoires, avant de rejoindre les eaux du Scorff en rade de Lorient. Une zone humide jouxtant un espace boisé classé (EBC) délimite la partie nord du projet. En proximité extérieure, au nord-ouest du site, se trouve le hameau du Mourillon qui comprend 7 habitations, une auberge et un hôtel.

Le site du projet n'a de lien avec aucune zone naturelle protégée. Il se situe néanmoins dans une zone de sensibilité « très forte » en ce qui concerne les remontées de nappe.

Le projet est destiné à accueillir des industries agro-alimentaires, de petites industries non commerciales ainsi que des activités de services aux entreprises. Sa réalisation est programmée en 2 tranches opérationnelles devant s'achever respectivement en 2019 et 2023.



plan de situation - extrait de l'étude d'impact

Le projet s'appuie sur la création d'une voie principale qui traverse le site du nord au sud et permet de desservir 17 lots pour une surface plancher estimée à 108 840 m<sup>2</sup>. Son intersection avec la RD 765, au milieu du site, permet de créer « un espace d'échanges multimodal ». Son extrémité nord se prolonge en un chemin de desserte de l'hôtel voisin, situé hors du projet. La RD 765 est élargie pour intégrer une voie de bus, des cheminements doux (piétons et cyclistes), une noue et des plantations. Le projet prévoit également un espace de retournement pour les poids lourds et un parking mutualisé. Les espaces végétalisés actuellement présents sur le site sont renforcés et aménagés pour accueillir des ouvrages de rétention des eaux pluviales. L'enfouissement d'une ligne haute tension, présente en partie sud du site, est inscrit aux travaux.



Scénario d'aménagement retenu (issu de la notice explicative)

De façon connexe, afin d'améliorer les conditions de circulation aux alentours et d'améliorer l'accès à la ZAC, le conseil départemental du Morbihan entreprend des travaux, programmés pour être réalisés avant le début des travaux de réalisation de la ZAC. Ces travaux consistent en la construction d'un nouveau tracé doublant de façon plus rectiligne le tronçon de la RD 163 entre le giratoire du Mourillon et l'aéroport de Lorient-Ploemeur. La partie initiale est conservée et réservée aux piétons, cyclistes et tracteurs.

Ce nouveau tronçon est relié à la future ZAC par un nouveau giratoire au lieu-dit « Kerlébaut ». Les embranchements du giratoire du Mourillon avec les RD 765 et 163 sont élargis.

L'ensemble de ces éléments constitue un programme de travaux, au regard du lien fonctionnel qui existe entre ces aménagements routiers et la ZAC, notamment en termes de déplacements.

## 1.2 Procédures relatives au projet et documents de planification

La majorité du terrain est actuellement classée en zone 2 AU<sub>i</sub> au plan local d'urbanisme (PLU) de Quéven qui a fait l'objet d'une évaluation environnementale et qui devra être modifié pour permettre la réalisation du projet de ZAC. Ce dernier n'ayant pas d'incidence sur Natura 2000, cette

modification n'est pas soumise à évaluation environnementale.

Le projet affirme sa compatibilité avec un certain nombre des orientations du schéma de cohérence territoriale (SCOT) du pays de Lorient actuel en cours de révision, sans toutefois les démontrer, notamment au regard de la consommation de terres agricoles.

Le dossier évoque les préconisations générales du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) Bretagne qui vient d'être approuvé le 2 novembre 2015, mais ne les met pas en perspective au regard des aménagements du projet.

L'étude d'impact ne démontre pas clairement la compatibilité du projet avec les objectifs du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Loire-Bretagne<sup>1</sup>, qui fixe notamment le débit des rejets d'eaux pluviales à 2 l/s/ha pour une occurrence décennale. De même, l'étude ne développe pas la manière dont le projet intègre les préconisations du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) du bassin du Scorff, approuvé le 10 août 2015, au regard du positionnement projeté d'un ouvrage de rétention des eaux pluviales à proximité de la zone humide au nord du projet.

*L'Ae recommande au maître d'ouvrage de justifier la compatibilité de son projet avec les différents documents de planification précités.*

En prévoyant une diversité de modes de déplacements, le projet répond aux préconisations du plan de déplacement urbain (PDU) de Lorient agglomération.

Il est prévu que le projet de ZAC fasse ultérieurement l'objet d'une demande d'autorisation ou d'un dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau, ainsi que d'un dossier de demande de déclaration d'utilité publique (DUP).

Enfin le projet n'est pas situé dans le périmètre du plan de prévention des risques technologiques de la commune.

### **1.3 Principaux enjeux**

Les principaux enjeux environnementaux liés à la réalisation du projet, traités de façon inégale par le maître d'ouvrage, concernent la consommation d'espace, l'intégration paysagère, la gestion des eaux, les déplacements, les nuisances sonores, et l'utilisation des énergies renouvelables.

## **2. Qualité de la démarche d'évaluation**

### **2.1 Qualité formelle du dossier**

Le dossier est composé d'une étude d'impact datée de novembre 2015, précédée d'un résumé non technique et suivie de 6 annexes qui comportent notamment une étude acoustique, une étude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables et une étude de déplacement et de circulation. En document séparé, une notice explicative (non datée) complète la présentation du projet.

L'étude répond formellement aux exigences de l'article R 122-5 du code de l'environnement, sauf concernant les noms et qualités des auteurs de l'étude d'impact et des études complémentaires qui sont incomplets. Le résumé non technique ne reflète que partiellement les éléments constitutifs de

---

<sup>1</sup> adopté le 4 novembre 2015 pour les années 2016 à 2021.

l'étude d'impact et ne porte pas sur l'ensemble du programme de travaux en n'englobant pas les infrastructures routières.

De façon générale, la reproduction des schémas et tableaux n'est pas de très bonne qualité, l'échelle étant trop petite. Les légendes sont souvent illisibles, absentes ou incomplètes.

*L'Ae recommande au maître d'ouvrage de compléter la présentation des auteurs des études, de compléter le résumé non technique et de fournir des schémas plus lisibles, notamment dans le corps de l'étude d'impact.*

## **2.2 Qualité de l'analyse**

L'analyse de l'état initial permet d'appréhender le contexte dans lequel s'inscrit le projet, notamment en matière d'analyse paysagère, de déplacements et du niveau sonore aux alentours de la future ZAC, mais elle ne porte pas sur l'ensemble du programme de travaux : si l'analyse des effets induits par le projet en termes de déplacement a bien été faite, l'impact des projets d'infrastructures routières (création de giratoire, élargissement de voies, ...) n'a pas été mesuré.

*L'Ae recommande au porteur de projet de compléter l'analyse de l'état initial sur l'ensemble du périmètre du programme de travaux.*

Le mode de détermination d'un secteur complémentaire aux zones humides répertoriées en 2007 au PLU de la commune manque de précisions quant à la méthode utilisée notamment en termes de critères relatifs au sol, conformément aux arrêtés de délimitation des zones humides de juin 2008 et d'octobre 2009.

*L'Ae recommande au porteur de projet de préciser la méthode qu'il a utilisée et de parfaire, si besoin, ses investigations sur les zones humides par des sondages à la tarière cartographiés. Elle lui recommande également d'explorer leur lien potentiel avec la très forte sensibilité du site au risque de remontées de nappes.*

Les investigations menées (2 jours) pour inventorier la faune sont manifestement insuffisantes pour qualifier correctement la sensibilité du milieu à l'opération projetée.

La voie d'accès à l'hôtel prévue au nord de l'opération, entre l'espace boisé et la zone humide, est présentée comme un « chemin piéton de desserte de l'hôtel » dans l'étude d'impact et comme une voie d'accès dont « le gabarit est simple avec une voie pour les véhicules et un trottoir large pour les piétons » dans la notice explicative.

*L'Ae recommande au porteur de projet de préciser la fonction de cette voie et ses interactions avec le projet.*

Le porteur de projet justifie la localisation du projet, notamment par la proximité du réseau routier existant. Le dossier ne rend cependant pas compte de la recherche d'alternatives au choix du site d'implantation du projet à l'échelle de l'agglomération de Lorient, au regard des besoins exprimés par les entreprises et à celui de l'existence des nombreuses zones artisanales et industrielles implantées, ou en cours d'implantation, sur le territoire. Il fait état de mesures de compensation qui seront à prévoir pour dédommager les exploitants expropriés. Or, le périmètre du projet sort des limites actuelles de l'urbanisation contenue par la RN 165 au nord, et la voie ferrée à l'est, entamant ainsi la consommation des espaces agricoles entre l'aéroport de Lorient, les zones agglomérées et Lorient.

*L'Ae recommande au maître d'ouvrage, de présenter les mesures d'évitement et de réduction liées à*

*la consommation des terres agricoles avant de proposer d'éventuelles mesures de compensation (en cas d'impact résiduel).*

Enfin, si le dossier présente, parmi 3 scénarios, un choix d'aménagement permettant d'optimiser les déplacements au sein du site, il ne propose pas de projet paysager d'ensemble associé à des principes architecturaux.

*L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact sur ce point.*

### **3. Prise en compte de l'environnement**

#### **-En phase travaux**

L'étude annonce la production d'une charte « chantier vert » et de son suivi environnemental par un ingénieur écologue.

Bien que le maître d'ouvrage prévoit « des volumes importants issus des constructions privées », il n'estime cependant pas les volumes de déblais-remblais issus de la réalisation des ouvrages de rétention et/ou leur réutilisation sur site (terrassements, talus) ou leur évacuation par une filière locale permettant d'éviter toute dispersion inappropriée.

*L'Ae recommande au porteur de projet d'envisager, dès à présent, les modalités de réutilisation des déblais sur place, ainsi que les filières d'évacuation et de traitement disponibles localement.*

#### **-Gestion des eaux pluviales**

L'étude d'impact porte le coefficient d'imperméabilisation future du projet à 80 % et estime un volume d'eaux pluviales à stocker pour chacun des bassins de rétention, tendus d'un revêtement étanche, et localisés en points bas autour du projet. Les dimensions de ces bassins ne sont pas précisées et l'étude ne démontre pas en quoi ils sont capables de réguler un débit adapté à la sensibilité des milieux naturels. L'Ae note que le règlement de la ZAC, à paraître, encouragera les futurs acquéreurs à utiliser des techniques alternatives de gestion des eaux pluviales à la parcelle comme les noues, le stockage sur toiture, les parkings enherbés.

*L'Ae recommande de préciser, à ce stade du projet, en quoi ces modes de gestion sont adaptés aux capacités d'absorption du site ainsi qu' à son environnement, y compris en cas de pollutions accidentelles, et de démontrer que les mesures seront suffisantes pour éviter toute incidence notable sur les régimes hydrauliques en aval et la pérennité des milieux associés.*

#### **-Gestion des eaux usées**

Le réseau d'assainissement de Quéven est de type séparatif. La capacité nominale de la station d'épuration (STEP) est de 30 000 équivalents-habitants. Sa charge organique est estimée à 54 % en 2010. L'étude précise qu'en fonction de l'importance des rejets d'eaux usées issus des entreprises à venir, celles-ci seront amenées à s'équiper de leurs propres ouvrages de prétraitement ou de traitement.

*L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'estimer le volume d'effluents attendus sur le site, une fois sa commercialisation terminée, en tenant compte des rejets issus des projets connus et en cours afin de vérifier la capacité de la STEP et d'affiner les éventuelles mesures de réduction et de compensation à prévoir, ainsi que leurs mesures de suivi.*

## **- Déplacements**

La ZAC s'insère dans un secteur, où le trafic routier est ponctuellement saturé au niveau du rond-point du Mourillon. Une étude « déplacements et circulation » a été réalisée au cours des études pré-opérationnelles du projet, en 2008, permettant ainsi de déterminer les conditions de trafic automobile aux horizons de réalisation des différentes tranches du projet du parc d'activités. L'étude d'impact en retrace les principaux résultats. Les travaux d'infrastructures prévus devraient permettre d'absorber l'augmentation de trafic liée à la création du projet, qu'il s'agisse du réaménagement des infrastructures existantes ou de la création de nouvelles. La création d'un nouveau giratoire (de Kerlébaut) permettra la connexion des voiries de desserte de la future zone d'activité avec la RD 163. Le projet de création d'une nouvelle voie de bus et d'un nouvel arrêt en site propre constitue une bonne alternative à l'utilisation de la voiture.

L'étude d'impact ne fait cependant pas apparaître de mesures de suivi de l'efficacité de ces projets. Par ailleurs, les données datant de 2008, il serait utile de pouvoir les actualiser de façon à pouvoir vérifier l'efficacité des travaux projetés.

*L'Ae recommande au maître d'ouvrage de compléter l'étude d'impact sur ces points.*

## **- Nuisances sonores**

Selon le dossier, les valeurs sonores constatées -bruit émanant du trafic routier dense aux alentours du site et des fréquents passages d'avion- sont actuellement élevées au regard des recommandations de l'organisation mondiale de la santé. C'est la raison pour laquelle l'étude acoustique préconise de limiter l'augmentation de bruit ambiant global de la future ZAC à une émergence (par rapport au niveau sonore initial) inférieure aux préconisations du code de la santé publique, soit inférieurs à 3 dB(A) de jour comme de nuit. Celle-ci ne développe cependant pas les mesures permettant d'atteindre ces objectifs, ni les incidences de l'exposition au bruit des futurs employés de la ZAC.

*L'Ae recommande au porteur de projet d'approfondir la prise en compte de ces enjeux.*

## **- Utilisation des énergies renouvelables**

Le dossier présente les éléments de l'étude sur le développement des énergies renouvelables incitant à utiliser l'énergie solaire et l'énergie bois sur le site. A ce stade du projet, les choix énergétiques ne sont pas encore arrêtés.

*L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser et de motiver ses orientations en matière d'alimentation énergétique de la ZAC, notamment au vu des potentielles nuisances (bruit, fumées...) relatives aux différentes solutions choisies.*

Le Préfet de région,  
Autorité environnementale,  
Pour le Préfet et par délégation,

Pour le directeur régional  
Le directeur adjoint

Bernard MEYRIE