



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

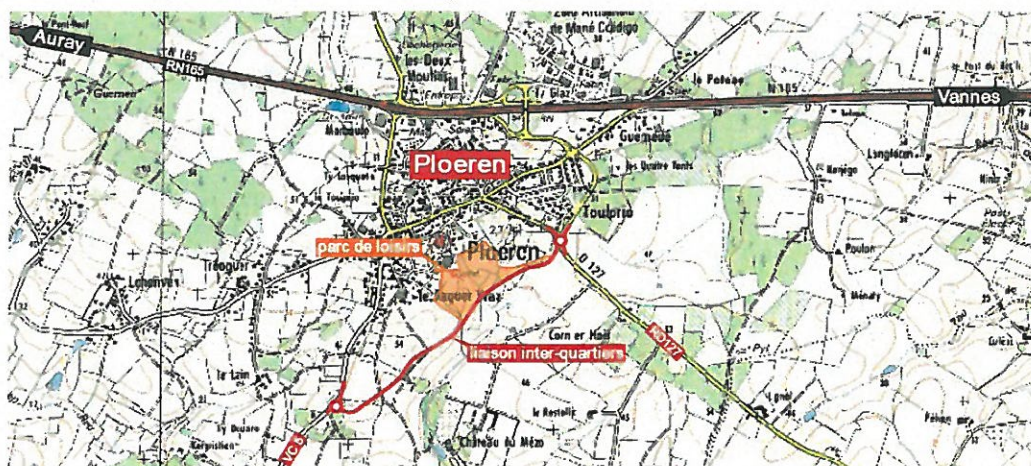
Rennes, le - 3 OCT. 2011

Autorité environnementale

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE  
portant sur le projet d'aménagement du secteur du Raquer à PLOEREN (56)  
présenté par la ville de PLOEREN  
reçu le 4 août 2011

### Objet de la demande

La ville de PLOEREN, située à l'ouest de Vannes et appartenant à la Communauté d'Agglomération du Pays de Vannes, souhaite aménager le secteur du Raquer, par l'extension du parc de loisirs et la création d'une voie de desserte inter-quartiers. Ce projet est soumis à étude d'impact au titre de l'article R.122-5-2° du code de l'environnement, car il s'agit de la création d'une voie d'un coût supérieur à 1 900 000 €. Monsieur le Maire de PLOEREN a sollicité l'avis de l'Autorité environnementale sur ce dossier. L'Autorité environnementale a accusé réception de sa demande le 4 septembre 2011.





## Contexte réglementaire

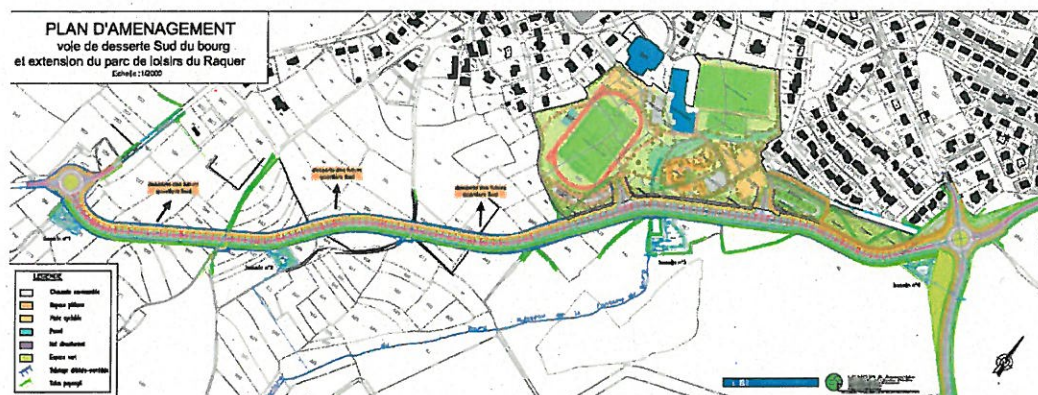
Le projet est soumis aux dispositions du décret N° 2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, prévue à l'article L.122-1 du code de l'environnement.

L'avis de l'autorité environnementale, en l'occurrence le préfet de Région, porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact, qui fait office d'évaluation environnementale, et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet.

C'est l'objet du présent avis, qui sera transmis au pétitionnaire et rendu accessible au public.

## Présentation du projet et de son contexte

Le projet de parc se situe au sud du bourg de PLOEREN, en continuité de la partie agglomérée et des équipements sportifs actuels. Le projet de voie est situé encore un peu plus au sud, reliant la RD 127 (route d'Arradon) et la VC 5 (route de Baden). Cette voie viendra border le parc et les futurs secteurs d'habitat, dont elle assurera la desserte.



Ce secteur, assez bocager, est actuellement occupé par l'agriculture. Il est traversé par le ruisseau de la Fontaine du Bourg, qui génère quelques zones humides. Ce vallon est coupé par le tracé de la voie. Aucune construction n'est située dans l'emprise des projets.

Ces deux aménagements ont été prévus par la commune dans son Plan Local d'Urbanisme approuvé le 31 mars 2006, actuellement en vigueur. Le parc fait l'objet d'un emplacement réservé, dans une zone AUL d'urbanisation future à vocation d'équipements publics, d'activités sportives et de loisirs. Quant à la voie, son tracé bénéficie également d'un emplacement réservé.

Cette opération d'aménagement fait donc partie intégrante du projet de développement communal. La situation de PLOEREN, à proximité immédiate de VANNES et du Golfe du Morbihan, lui confère une forte attractivité résidentielle et économique, qui lui vaut une forte expansion démographique et spatiale, accompagnée d'une augmentation importante des déplacements.

Ce projet est donc motivé par la nécessité d'améliorer les circulations automobiles et douces au sein du bourg de PLOEREN et par la volonté d'offrir à la population un choix plus large d'activités extérieures de loisirs.

Plusieurs solutions ont été envisagées et le choix entre ces alternatives est présentée de façon synthétique . En revanche le dossier ne fait pas état de variante de tracé pour la solution retenue . Cette absence affecte le dossier pour ce qui est du raccordement à la VC n°5 dont le positionnement ne paraît pas intangible, alors qu'une espèce protégée est concernée ( Cf ci-dessous)

### **Caractère approprié des analyses développées et prise en compte de l'environnement**

#### **Patrimoine naturel**

Le ruisseau de la Fontaine du Bourg et la zone humide qui l'accompagne ont été pris en compte dans le projet. La continuité hydraulique ainsi que le passage de la petite faune sont maintenus lors du franchissement du ruisseau par la route. L'ensemble du vallon est préservé en l'état par le plan d'aménagement proposé. L'aménageur veillera à ce que les caractéristiques altimétriques des espaces prévus autour du vallon ainsi que les aléas de la phase chantier ne viennent pas contredire ce souci de préservation.

Les inventaires réalisés sur l'ensemble du site ont révélé la présence de 2 pieds d'asphodèles d'Arrondeau, au raccordement de la future voie avec la VC 5. C'est une espèce protégée au niveau national. Le projet prévoit une mesure de sauvetage de la plante par déplacement de la terre végétale et des bulbes sur le nouveau talus de la route.

Cependant, l'aménageur devra apporter plus d'éléments sur sa décision de maintenir le projet de rond-point en lieu et en l'état malgré la présence de cette plante protégée, en expliquant pourquoi il n'a retenu aucune autre alternative. Il apportera également des précisions sur la méthode utilisée pour la transplantation et les mesures prises pour assurer sa réussite.

L'ensemble de ces éléments devra faire l'objet d'un dossier particulier qui, contrairement à ce qu'indique le rapporteur (page 46), ne devra pas recueillir l'avis de l'Autorité Environnementale, mais l'autorisation préalable du Préfet de département, après avoir sollicité l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature.

Dans le cas présent, l'autorité environnementale recommande que cette procédure de recueil de l'avis du CNPN intervienne préalablement à la consultation du public, de manière à garantir le niveau et la qualité d'information requis.

#### **Paysage**

Il semble que le projet de parc va s'intégrer sans difficulté dans le paysage périurbain existant. Par contre, la voie va couper de façon quasi perpendiculaire le vallon, la trame bocagère et d'une manière générale toute la morphologie de ce secteur. Il importe donc que les caractéristiques de ses profils, tant le profil en long (hauteur par rapport au terrain naturel) que le profil en travers (gabarit de la voie, aménagements des rives) prennent en compte ce risque de coupure paysagère, voire fonctionnelle, entre la partie urbanisée au nord et la zone verte au sud.

De fait, le profil en long présenté pages 35 et suivantes répond à ce risque en épousant au plus près le terrain naturel. Le schéma d'aménagement présentant les mesures de réduction des impacts et d'accompagnement du projet (pages 61 et 62) indique que la voie permettra la desserte des futurs secteurs d'urbanisation. Le rétablissement sécurisé des chemins de randonnée est également indiqué.

Cependant, un merlon paysager d'une hauteur d'1,10m est également prévu tout le long de la voie, doublé d'un merlon anti-bruit d'une hauteur minimale de 3 m dans sa partie « Est », près des habitations de la rue Camille Corot. Ces caractéristiques ressemblent à celles d'une voie de contournement plus qu'à celles d'une voie de desserte. Il semble donc indispensable que l'étude d'impact renforce dès maintenant son analyse paysagère et que le projet maintienne les continuités visuelles, écologiques et fonctionnelles entre le bourg, d'une part, et l'ensemble de la zone agro-naturelle située au sud du projet de voie, d'autre part.

## **Déplacements**

Le projet a fait l'objet d'une étude des impacts sur le trafic automobile, d'où il ressort que la voie nouvelle contribuera à désengorger le bourg. Il serait intéressant que l'étude d'impact vérifie la cohérence des orientations du projet avec les différentes politiques publiques, basées notamment sur les lois LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs), LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie), SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain), ainsi que les lois plus récentes dites « GRENELLE », qui visent à réduire la part modale de la voiture dans les déplacements, à améliorer la qualité de l'air et à diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

Concernant les circulations douces, la voie piétons-vélos dite voie « mollets » qui longe la voie routière va étoffer le réseau communal, à la condition que les traversées nord-sud soient bien aménagées (cf supra). Les liaisons directes entre le parc et le centre gagneront à être intégrées dans ce schéma des déplacements doux (page 52).

Ce projet, dont l'objectif affiché est d'améliorer les déplacements doux, ne fait pas ressortir son éventuel impact sur les trafics et l'urbanisation future. Par exemple, les données de trafic retenues pour caractériser les scénarios de la situation des MES à plus 20 ans sont les mêmes avec ou sans le projet (page 57).

Par ailleurs, ses impacts sur la consommation d'énergie et les émissions de polluants atmosphériques à plus de 20 ans apparaissent (verso page 56) relativement peu différents, voire supérieurs, de ceux que l'absence de projet induiraient à la même échéance.



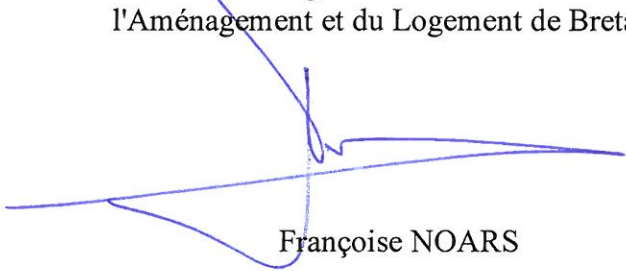
## Résumé de l'avis

Le dossier d'étude d'impact du projet d'extension du parc de loisirs et de création d'une voie de desserte inter-quartiers, dans le secteur du Raquer à PLOEREN, présenté par la commune, aborde l'ensemble des impacts potentiels sur l'environnement. Il reprend un projet intégré dans le Plan Local d'Urbanisme communal.

Des investigations complémentaires pourront cependant utilement être menées afin de mieux percevoir l'impact du projet de voie sur le paysage, les déplacements et l'urbanisation future.

Le raccordement de cette voie nouvelle avec la VC 5, sous la forme d'un rond-point, nécessite le déplacement des asphodèles d'Arrondeau, qui ont été inventoriés à cet endroit, sans qu'il soit vraiment démontré, à ce stade des études, qu'il s'agit de la solution optimale à un coût supportable. Ce n'est qu'après avoir obtenu l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNP) sur le déplacement de cette espèce protégée que le choix de la solution définitive pourra -et devra- être fait par le maître d'ouvrage.

le Préfet de la région Bretagne  
Pour le Préfet et par délégation,  
La Directrice régionale de l'Environnement, de  
l'Aménagement et du Logement de Bretagne,



Françoise NOARS