



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Rennes, le **20 JUIN 2012**

Autorité environnementale

**AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE**  
relatif au projet de zone d'aménagement concerté du quartier de la gare  
situé à Lorient (56)  
reçu le 26 avril 2012

**Procédure d'adoption de l'avis**

Par courrier reçu le 26 avril 2012, la communauté d'agglomération de Lorient, Lorient agglomération, a saisi pour avis le Préfet de région, Autorité environnementale (Ae), du dossier de création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) du quartier de la gare, à Lorient.

Le projet est soumis aux dispositions du décret N° 2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement prévue aux articles L.122-1 et L.122-7 du code de l'environnement.

L'Ae a consulté le Préfet du Morbihan au titre de ses attributions en matière d'environnement par courrier en date du 31 mai 2012.

L'Ae a également consulté l'Agence Régionale de Santé (ARS) par courrier en date du 31 mai 2012.

L'avis de l'Ae 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. Il sera transmis au pétitionnaire et intégré au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public prévue par un texte particulier.

## Résumé de l'avis

Le projet de zone d'aménagement concerté du quartier de la gare à Lorient est une opération ambitieuse de requalification et de renouvellement d'un secteur stratégique pour la ville et l'agglomération de Lorient.

La future ZAC, notamment liée au développement de projet d'infrastructures de transports en commun (pôle d'échange multimodal, transports en commun en site propre), a pour ambition de reconquérir le quartier de la gare et d'y promouvoir la mixité des fonctions urbaines en y développant le logement, les activités et les commerces, redonnant ainsi une identité forte au quartier.

L'opération poursuit des objectifs légitimes de renouvellement urbain et de développement économique du cœur de l'agglomération, qui concourent à la maîtrise du développement urbain et à l'économie d'espace. Le présent avis n'entend pas les remettre en cause.

Cependant, l'évaluation environnementale du projet doit être complétée afin de permettre une meilleure vision de l'impact environnemental prévisible du projet, en apportant notamment des précisions sur les aspects énergétiques, la gestion des eaux pluviales, l'insertion urbaine du projet et les nuisances sonores liées au développement futur du trafic en gare ferroviaire.

## Avis détaillé

### 1 Présentation du projet et de son contexte

La communauté d'agglomération de Lorient souhaite engager un projet urbain de requalification et de renouvellement urbain sur un territoire stratégique de 30 ha autour de la gare de Lorient. La dynamique de cette opération s'appuie sur la mutation de la gare vers un pôle d'échange multimodal (PEM) ainsi que sur le développement de transports en commun en site propre (projet Triskell 2).

Le site occupe une place stratégique dans la répartition des flux pour l'accès au pôle gare et à l'hypercentre. Il offre de bonnes possibilités de densification et de valorisation, du fait des grandes emprises inoccupées (délaissés ferroviaires, bâti peu qualifiant). Situé à proximité immédiate de la gare SNCF et du centre-ville de Lorient, il s'agit d'un pôle de développement pour l'agglomération.

Le projet de zone d'aménagement concerté du quartier de la gare se décline sur trois volets :

- la réorganisation du pôle gare et de ses bâtiments ;
- le développement d'un parc de logements et de bureaux en continuité de la gare ;
- un aménagement et une requalification des espaces publics du quartier.

La programmation s'établit sur le découpage du site en 15 îlots de constructions autour de la gare et de ses dépendances. Le programme prévisionnel des constructions, sur les 15 ha qui seront aménagés, prévoit 42 000 m<sup>2</sup> de logements, dont 25 % de logement social, 32 000 m<sup>2</sup> de bureaux, associés à 28 000 m<sup>2</sup> de locaux d'activités, venant accompagner la mutation du quartier, soit 2500 salariés et 1200 habitants supplémentaires.

La description du projet reste cependant imprécise à ce stade : le nombre de logements programmés n'est pas précisé et l'approche architecturale et paysagère du projet n'est abordée que de façon générale.



*Plan général du projet de requalification du quartier de la gare à Lorient, extrait du dossier de création de la ZAC.*

## **2 Environnement réglementaire du projet**

Le quartier de la gare est un secteur de renouvellement urbain stratégique du schéma de cohérence territoriale du Pays de Lorient (SCOT). Celui-ci donne pour orientation de qualifier les paysages autour des principales plates-formes de communication, notamment les gares.

Le zonage actuel du Plan Local d'Urbanisme de Lorient n'est pas compatible avec la réalisation d'un quartier offrant une mixité urbaine et fonctionnelle. Le PLU est en cours de révision. En tout état de cause, il convient de rappeler que le projet de ZAC du quartier de la gare à Lorient devra être parfaitement compatible avec le document d'urbanisme communal en vigueur au moment de l'approbation du dossier de réalisation.

## **3 Caractère approprié des analyses développées dans le dossier et prise en compte de l'environnement**

Le dossier de création de la ZAC du quartier de la gare à Lorient comprend notamment un rapport de présentation et une étude d'impact datée d'avril 2012. Celle-ci comporte un résumé non technique, une présentation du projet, l'analyse de l'état initial de l'environnement, une description des effets du projet sur l'environnement et la santé et des mesures envisagées pour supprimer, réduire ou compenser ces effets ainsi que la présentation des méthodes utilisées pour réaliser cette étude d'impact.

Une étude acoustique, le plan guide d'aménagement du quartier de la gare et la notice d'incidences sur Natura 2000 sont annexés à l'étude d'impact.

Sur la forme, le dossier et l'étude d'impact présentés abordent l'ensemble des éléments attendus de l'évaluation environnementale mais dans un degré de détail qui devrait être approfondi. Le projet n'est pas décrit de façon assez précise et les aspects énergétiques ainsi que les impacts sur l'eau sont abordés de façon trop générale, les précisions sur ces points étant le plus souvent renvoyées au dossier de réalisation de la ZAC. Le résumé non technique, bien que relativement clair et complet, présente les mêmes insuffisances que l'étude d'impact.

### **3-1 Description de l'état initial de l'environnement**

L'état des lieux relatif au paysage, au milieu naturel, au contexte socio-économique a été réalisé. Il convient toutefois de noter que, s'agissant de l'expertise écologique (faune, flore zones humides), l'étude d'impact reste succincte, l'enjeu n'ayant pas été considéré comme majeur par le porteur de projet, compte tenu du caractère urbain du site.

L'inventaire des zones humides sur lequel s'appuie l'étude d'impact date de 2007. Celui-ci devra être actualisé au regard des critères de désignation des zones humides définis par l'arrêté du 1er octobre 2009, notamment au droit du secteur du Manio, espace naturel en périphérie immédiate du périmètre de la ZAC, où la présence de saules est relevée.

Le site ne recouvre aucun périmètre de protection ou d'inventaire du patrimoine naturel. Il est toutefois en connexion directe avec la Rade de Lorient et le Scorff, classé en ZNIEFF et en ZICO, et en connexion indirecte avec plusieurs milieux remarquables dont des zones Natura 2000, sur la conservation desquelles le projet n'aura toutefois pas d'incidence selon le dossier.

Le projet s'implante dans un milieu très urbanisé marqué par un paysage minéral. Les espèces présentes se limitent aux espèces adaptées aux milieux urbanisés, la flore est essentiellement constituée de végétation spontanée ou issue de plantations artificielles.

L'étude d'impact conclut que le site ne bénéficie pas d'une qualité écologique majeure au regard de la biodiversité mais que son importance future sera plus liée à sa position au sein de la trame verte et bleue locale (lien avec le Scorff) et au sein du réseau d'espaces verts et naturels de Lorient.

L'étude d'impact identifie le risque de présence de sols pollués dans le périmètre de la ZAC. Ce risque est avéré ou potentiel selon les secteurs. Dans la perspective de l'aménagement de la zone, le maître d'ouvrage devra prévoir un dispositif efficace pour la mise en œuvre et le suivi de la dépollution, préciser les contraintes d'aménagement qui seront imposées aux aménageurs, présenter une typologie de solutions et s'assurer de mettre en place une procédure applicable aux aménageurs pour prendre en compte la pollution des sols.

### **3-2 Exposé des raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet a été retenu**

Le projet de ZAC du quartier de la gare est un projet visant au renouvellement et à la requalification d'un secteur stratégique de la ville et de l'agglomération de Lorient. Cette opération s'inscrit en lien avec le développement du PEM de Lorient ainsi que du Triskell 2.

L'accessibilité du quartier va être repensée en lien avec le développement des transports en commun et la promotion des déplacements doux. Le quartier de la gare va ainsi faciliter l'accès à ces modes de déplacements et promouvoir le développement de nouveaux lieux d'activités, de commerces et d'habitations. Les besoins en logement de la ville, notamment en locatifs sociaux sont identifiés.

Trois variantes d'aménagement ont été examinées par le porteur de projet, chacune reposant sur un plan guide et une vision d'aménagement différente. Le projet retenu est celui qui insiste sur le renforcement de l'identité de ce quartier, notamment par la construction de 7 immeubles « phares », repères dans la ville associés à une trame paysagère et végétale. Le projet insiste également sur l'optimisation de l'intermodalité autour de la gare (transports en commun, stationnements, modes doux...).

Le dossier évoque judicieusement la variante " 0 " qui serait celle de la non réalisation du projet de ZAC. Le secteur serait amené à évoluer, du fait du développement du PEM notamment, mais au coup par coup et de manière moins maîtrisée par la collectivité.

### **3-3 Analyse des effets sur l'environnement et mesures prises pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement**

Les effets sur l'environnement et sur la santé du projet ont été globalement pris en compte et des mesures sont envisagées pour réduire ou compenser ceux qui n'ont pu être évités. La thématique des déplacements est notamment abordée de façon précise et détaillée, le projet de ZAC ayant un lien très fort avec ces enjeux du fait de sa centralité et de son lien avec des équipements de transports structurants.

L'analyse du potentiel en énergie renouvelables du secteur est présentée mais les conditions de sa mise en œuvre dans le projet devront être détaillées lors des études opérationnelles de la ZAC, en allant au-delà de la réflexion sur la qualité énergétique des bâtiments, lorsque cela est possible.

S'agissant de la qualité de l'eau, si la station d'épuration dispose des capacités suffisantes pour gérer les effluents urbains classiques liés à la présence de salariés et d'habitants de la future ZAC, le volume et le traitement des effluents liés aux activités devra être précisé. L'étude d'impact indique que le projet n'augmentera pas de façon significative les volumes d'eaux rejetés dans le Scorff. Le dossier devrait cependant préciser comment les eaux pluviales de la ZAC seront captées et gérées.

Les enjeux environnementaux principaux de ce projet, du fait de son articulation avec la création du PEM et le développement des activités et des déplacements dans le secteur, sont liés à la phase travaux, à l'insertion du projet dans le développement urbain économique et paysager de la ville, au bruit ainsi qu'à la qualité de l'air.

### **Impacts liés aux travaux**

Les conséquences de la réalisation d'un tel projet sur les habitants et les activités actuelles du quartier ne seront pas négligeables. C'est un aspect qui devra être traité de façon plus complète dans le dossier.

Les impacts pendant les travaux sont présentés mais les réponses apportées restent imprécises. Il est souvent question d'accompagner ces impacts (information du public sur le devenir du quartier, les délais des travaux, les procédures...) et de les compenser, ce qui est indispensable, sans qu'il soit fait état de mesures d'évitement spécifiques : c'est un point que le dossier de réalisation devra traiter avec une réelle attention.

### **Insertion urbaine du projet**

Les impacts cumulatifs du projet de ZAC du quartier de la gare avec les autres projets du secteur et de l'agglomération (PEM ; Triskell 2, éco-quartier du Manio, nouvel hôpital...) sont évoqués. Ils devront être précisés à mesure du développement de ces projets et de la définition de la ZAC.

Bien que l'enjeu paysager du projet soit clairement identifié dans le dossier de la ZAC du quartier de la gare, la définition du projet ne permet pas à ce stade d'apprécier l'impact paysager du projet et le rendu de sa future insertion dans le paysage urbain.

Au-delà, c'est l'impact global du projet sur le fonctionnement urbain de l'agglomération, évoqué de façon décousue, qui devrait transparaître de manière plus évidente dans l'étude d'impact et notamment dans le résumé non technique.

## **Bruit**

L'étude d'impact relève que le bruit actuel généré par le trafic ferroviaire au droit de la future ZAC n'engendre pas de nuisances spécifiques (ou sur de très courtes périodes), le trafic ferroviaire n'étant pas très important et les vitesses très réduites.

Le projet de ZAC en constituant un front bâti le long des voies ferrées devrait en outre contribuer à limiter le bruit ferroviaire pour les bâtiments situés en retrait mais augmenteront de ce fait le ressenti des nuisances du trafic routier.

Les bâtiments construits le long des voies ferrées intégreront des dispositifs de performance acoustique adaptés à leur destination. Dans la mesure du possible, l'implantation des activités tertiaires en façade de voiries bruyantes et des bâtiments d'habitation en cœur d'îlot sera privilégiée.

Enfin, afin de réduire les nuisances sonores liées au trafic routier, des mesures d'incitation à l'usage des transports en commun et des modes de déplacements doux sont évoqués.

Cependant, la prise en compte du bruit au droit de la ZAC doit tenir compte des projections de développement du trafic routier mais également du trafic ferroviaire, liés à la mise en place du PEM, notamment lors des pics de fréquentation de la gare, le lundi matin et le vendredi soir généralement.

En effet, alors que l'étude d'impact fait état, page 89, d'un doublement de la fréquentation journalière de la gare à l'horizon 2020/2030, elle ne tient pas compte de l'augmentation probable du nombre de trains nécessaires ni donc des effets acoustiques liés à ces trains supplémentaires.

## **Qualité de l'air**

A l'issue de l'aménagement de la ZAC, les nouveaux habitants et les activités développées seront à l'origine d'un trafic automobile augmenté et donc d'émissions de polluants atmosphériques. L'étude d'impact conclut toutefois que cette augmentation restera assez faible comparée aux trafics générés par l'accès au PEM.

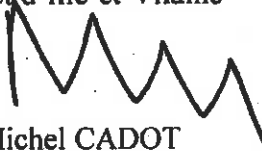
L'augmentation des émissions atmosphériques liées aux activités qui seront implantées dans la ZAC ne sont pas estimées à ce stade, le type d'activités susceptibles de s'installer dans la ZAC n'étant pas précisé.

Le projet vise à favoriser l'usage des transports en commun et des modes doux. Il proposera également des stationnements équipés pour les véhicules électriques. Le bâti de la ZAC, au minimum BBC, devrait offrir de bonnes performances énergétiques et devrait donc être peu émetteur de polluant atmosphérique.

S'agissant des effets cumulés du projet de ZAC avec le projet de PEM, le porteur de projet les justifie en indiquant qu'une croissance urbaine en centre-ville est préférable en terme d'émissions de polluants atmosphériques à une croissance péri-urbaine, s'agissant notamment des pollutions liées aux transports.

Le projet devra toutefois être plus précis s'agissant des mesures visant à supprimer, réduire ou à défaut compenser ses impacts sur la qualité de l'air, en lien notamment avec les mesures qui seront développées dans le cadre du projet de PEM.

Le Préfet de Région  
Préfet d'Ille-et-Vilaine



Michel CADOT