Mise en compatibilité du PLU de Plouagat

Mémoire en réponse à l'avis de la MRAe sur l'évaluation environnementale

Projet d'implantation de la plateforme logistique LIDL sur la ZA de Kertédevant

Table des matières

Préambule 5

1. Présentation du dossier 6

1.1. Du principe de mise en compatibilité 6

1.1.1. Du rappel du principe de mise en compatibilité 6

1.1.2. Du questionnement de la collectivité face aux évolutions de la sphère économique 7

1.2. Du rôle des différents documents 8

1.2.1. De l'opportunité d'un mémoire en réponse plutôt qu'une modification de l'évaluation environnementale 8

1.2.2. De la compréhension des différents documents 8

2. Présentation des alternatives envisagées 10

2.1. De l'implantation d'une plateforme logistique sur les autres zones économiques de Leff Armor communauté 10

2.1.1. Etat des lieux des zones économiques du territoire 10

2.1.2. Implantation d'une base logistique sur la zone de Kéribot à Goudelin 14

2.1.3. Implantation d'une base logistique sur la zone de Lannebert 16

2.1.4. Implantation d'une base logistique sur la zone de Lanrodec 18

2.1.5. Implantation d'une base logistique sur la zone de Kercadiou à Lanvollon 20

2.1.6. Implantation d'une base logistique sur la zone de Ponlô à Lanvollon – Pléguien 22

2.1.7. Implantation d'une base logistique sur la zone du Merzer 24

2.1.8. Implantation d'une base logistique sur la zone de la Braguette à Plélo 26

2.1.9. Implantation d'une base logistique sur la zone de Plélo Sud 28

2.1.10. Implantation d'une base logistique sur la zone de la Barricade à Plerneuf 30

2.1.11. Implantation d'une base logistique sur la zone de Grand Etang à Plouha 32

2.1.12. Implantation d'une base logistique sur la zone de Pommerit-le-Vicomte 34

2.1.13. Implantation d'une base logistique sur la zone de Saint-Jean-Kerdaniel 36

2.1.14. Bilan – analyse croisée 38

2.2. De l'implantation comparée de 27 lots tels que prévu par l'OAP 41

2.2.1. Présentation générale des masses bâties 42

2.2.2. Analyse comparée des impacts sur le voisinage immédiat 43

2.2.3. Bilan de l'analyse comparée des impacts sur le voisinage immédiat 49

2.2.4. Analyse comparée des impacts sur le paysage créé depuis la N12 50

2.2.5. Analyse comparée des impacts sur la consommation foncière 52

2.2.6. Bilan de l'analyse comparée « *OAP en vigueur* » 53

3. Prise en compte de l'environnement 54

3.1. Analyse de la mise en compatibilité en termes de nuisances sonores 54

3.2. Analyse de la mise en compatibilité en termes de paysage 57

3.3. Analyse de la mise en compatibilité en termes socio-économiques 57

3.3.1. De la structuration du territoire 57

3.3.2. Du renforcement de la polarité de Châtelaudren-Plouagat 60

Préambule

Le présent mémoire se donne pour objectif de répondre point par point aux différentes observations ou remarques de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe), consultée dans le cadre de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Plouagat.

Ce mémoire en réponse s'attachera donc principalement à expliciter quelles ont été les alternatives envisagées. Globalement, l'ensemble des points de vigilances sur lesquels la MRAe a émis des recommandations feront l'objet de réponses, afin de donner au public une connaissance complète et transparente des réflexions d'aménagement du site.

L'Ae recommande principalement à la communauté de communes :

- ***de préciser les alternatives envisageables à la localisation de la construction prévue sur le site et aux aménagements des espaces libres, et d'appuyer le choix qui sera réalisé sur la comparaison des incidences environnementales des différentes solutions ;***
- ***de compléter l'évaluation environnementale par l'analyse de la mise en compatibilité du PLU en termes de nuisances sonores générées et de mettre en place des mesures pour qu'elles soient non significatives pour les riverains, notamment en période nocturne où l'étude d'état initial conclut à un paysage sonore très calme. Les nuisances sonores en phase chantier sont également à prendre en compte ;***
- ***de compléter l'étude paysagère par l'étude des incidences de la mise en compatibilité du PLU sur le paysage vu depuis les habitations, notamment du fait de la hauteur, de la proximité du bâtiment et des écrans acoustiques et de son volume ;***
- ***d'étudier les impacts du choix réalisé de l'implantation d'un lot unique sur la consommation d'espace en termes d'environnement social et de limitation de cette consommation sur Leff Armor Communauté.***

Extrait de l'avis de la MRAe du 10 octobre 2019

Pour ce faire, le présent mémoire en réponse s'efforcera donc d'expliciter point par point les éléments de réponse :

Tout d'abord, il s'agira de rappeler les principes légaux de la procédure de mise en compatibilité d'un document d'urbanisme, et donc d'expliquer le rôle de chaque document dans la présente procédure.

En seconde partie, seront explicitées l'ensembles des alternatives à la localisation de la construction prévues sur le site, notamment via un benchmark des alternatives de localisation d'une base logistique sur les autres zones économiques du territoire, et via une analyse comparative des principes d'aménagements prévus dans le cadre de la mise en compatibilité avec les principes alternatifs prévus dans l'OAP du PLU en vigueur.

Dans une troisième partie, seront exposées les analyses liées aux nuisances sonores et les réponses apportées, non par le PLU, mais réellement par le projet dont la collectivité instruit le permis de construire, sur cette thématique.

1. Présentation du dossier

1.1. Du principe de mise en compatibilité

> Le dossier n'apporte pas de justification environnementale satisfaisante quant au choix d'aménagement du site, il semble entièrement guidé par le projet et ne pas avoir fait l'objet de réflexions au regard des alternatives envisageables.

Extrait de l'avis de la MRAe du 10 octobre 2019

Cette remarque globale de la MRAe interroge le principe même de la mise en compatibilité du PLU. Cette procédure, prévue dans les textes de loi, correspond à la nécessaire adaptabilité des documents de planification aux réelles évolutions des territoires.

On y répondra ici en rappelant d'abord le contexte légal, qui encadre fortement les possibilités, pour la collectivité, de « mettre en compatibilité » un document de planification avec un projet, avant de questionner ce principe de mise en compatibilité dans le contexte territorial.

Concernant les réponses sur les alternatives envisagées (plus qu'envisageables), celles-ci seront détaillées en deuxième partie de ce mémoire en réponse.

1.1.1. Du rappel du principe de mise en compatibilité

Le législateur a voulu permettre la nécessaire adaptabilité des documents de planification aux évolutions des territoires, et donc concilier la stabilité et la durée d'application des documents de planification avec une certaine souplesse d'évolution, permettant ainsi de ne pas bloquer les territoires.

L'article L300-6 du Code de l'Urbanisme indique ainsi que les collectivités peuvent se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une opération d'aménagement, y compris lorsque cette opération est portée par une entité privée.

L'article L300-6-1 prévoit bien que cette procédure est possible dans le cadre de « *la réalisation d'un projet immobilier de création ou d'extension de locaux d'activités économiques, présentant un caractère d'intérêt général en raison de son intérêt majeur pour l'activité économique locale ou nationale et au regard de l'objectif de développement durable* ».

Cette notion d'intérêt général du projet a bien été à la base du choix de cette procédure, demandée par les services de l'État :

> Dès lors, une déclaration de projet, comportant une réunion d'examen conjoint et une enquête publique, semble être la solution à privilégier pour emporter la révision du PLU. La portée économique du projet, comportant une création significative d'emplois significatifs, peut permettre de caractériser l'intérêt général d'une déclaration de projet, s'agissant uniquement de dispositions d'aménagement envisagées pour une zone 1AUy déjà ouverte à l'urbanisation.

Extrait du courrier de la DDTM des Côtes d'Armor en date du 13 juillet 2018 relatif à la procédure d'évolution du PLU de Plouagat

L'intérêt général ayant été reconnu par la collectivité sur ce projet, il a été normal et justifié que celle-ci engage une procédure d'évolution de son document de planification, ce qui ne signifie pas pour autant que les alternatives n'ont pas été envisagées : pour plus de transparence, elles sont d'ailleurs exposées en seconde partie de ce mémoire en réponse.

1.1.2. Du questionnement de la collectivité face aux évolutions de la sphère économique

En réalité, dans le cas du projet d'implantation d'une base logistique régionale sur la zone d'activité de Kertédevant, qui était fléchée, dans le PLU en vigueur, pour accueillir une zone d'activité d'une trentaine de lots, la nécessaire mise en compatibilité interroge plutôt la capacité des collectivités à anticiper les besoins et les évolutions de la sphère économique, puisqu'il s'avère qu'aucun des documents de planification concernés par l'évolution de la base logistique *Lidl* n'a été en mesure de d'accompagner les besoins de cette entreprise majeure à l'échelle du Pays de Guingamp.

Plus que le fait de devoir adapter le choix d'aménagement du site aux besoins véritables de la sphère économique, ce qui apparaît relativement logique (et qui est le rôle d'une collectivité soucieuse de son développement), ce que met en lumière cette procédure est la faible capacité d'anticipation qu'on eu, jusqu'alors, les différents documents de planification.

En effet, il apparaît d'une part que le PLU de Ploumagoar, dont la dernière modification date pourtant de 2013, n'avait pas envisagé l'extension de *Lidl* sur site et n'avait pas non plus réservé de foncier économique pour un déplacement de la base vers un autre site de la Commune.

Il apparaît ensuite que l'intégralité des PLU communaux environnants, susceptibles de recevoir l'implantation d'une nouvelle base logistique, n'avaient pas non plus envisagé un tel projet, comme le démontre l'étude type *benchmark* réalisée par la société *Lidl* :

Projet	Surface	Zonage
Projet A	17 ha	Zone A
Projet B	21 ha	Zone N et A
Projet C	20 ha	Zone N
Projet Plouagat	16 ha	Zone AUy

Enfin, il est apparu que si le PLU de Plouagat était le seul à présenter une emprise foncière d'un seul tenant, d'une quinzaine d'hectares, en zone économique, il s'agissait plus d'une opportunité de fait, plutôt que d'une réelle volonté du PLU de Plouagat de s'adapter à une mutation des besoins économiques, puisque l'OAP prévoyait un principe d'aménagement en zone d'activité composée d'une trentaine d'entreprises.

En définitive, c'est la réelle capacité de l'ensemble des territoires concernés à anticiper leur propre développement économique qui se retrouve questionnée lorsqu'il devient nécessaire de modifier le document de planification pour l'adapter à des réalités économiques mal anticipées. Cette procédure doit plutôt inviter chaque collectivité à une plus grande vigilance quant à l'évolution des besoins de ses entreprises, qui participent au développement des territoires. La mise en place prochaine de plan locaux d'urbanisme intercommunaux permettra à chaque EPCI une meilleure vision et une plus forte capacité d'anticipation, alors que le SCoT à son tour visera à assurer la cohérence d'ensemble des documents intercommunaux.

Si l'adaptation de la règle à un projet peut être vue négativement, deux points permettent de relativiser ce constat :

- Tout d'abord, la modification du PLU de Plouagat est relativement limitée, puisqu'il s'agit non pas de consommer des surfaces agricoles ou naturelles supplémentaires, mais simplement de modifier le principe d'aménagement de la zone sans changer sa vocation. Ainsi, l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durables de la Commune n'est pas remise en question.
- Ensuite, le fait de devoir conduire une évolution du document d'urbanisme pour permettre la réalisation d'un projet, par ailleurs reconnu d'intérêt général, a permis à la collectivité d'accompagner le porteur de projet vers un dessin plus qualitatif, c'est donc un meilleur contrôle du projet et une possibilité d'élaborer une règle pertinente et adaptée.

1.2. Du rôle des différents documents

L'Ae recommande, pour la compréhension du public, d'expliquer le rôle des différents documents fournis et de compléter l'évaluation environnementale pour qu'elle constitue un document autoportant regroupant toutes les informations concernant les analyses et conclusions réalisées.

Extrait de l'avis de la MRAe en date du 10 octobre 2019

1.2.1. De l'opportunité d'un mémoire en réponse plutôt qu'une modification de l'évaluation environnementale

Pour une meilleure compréhension du public, considérant que l'avis délibéré de la MRAe allait être également porté à connaissance du public, il n'a pas été estimé judicieux de soumettre à l'enquête publique une évaluation environnementale modifiée a posteriori : dans ce cas, le public aurait eu connaissance d'un avis de l'autorité environnementale qui aurait porté sur une version précédente de l'évaluation environnementale, inconnue du public, ce qui aurait été de nature à troubler ou compliquer la compréhension du dossier et des remarques de la MRAe.

Dans une démarche de transparence, il a été estimé plus pertinent et honnête de porter à connaissance du public la même version de l'évaluation environnementale que celle qui a été soumise à la MRAe, afin que le public comprenne les remarques de l'autorité environnementale.

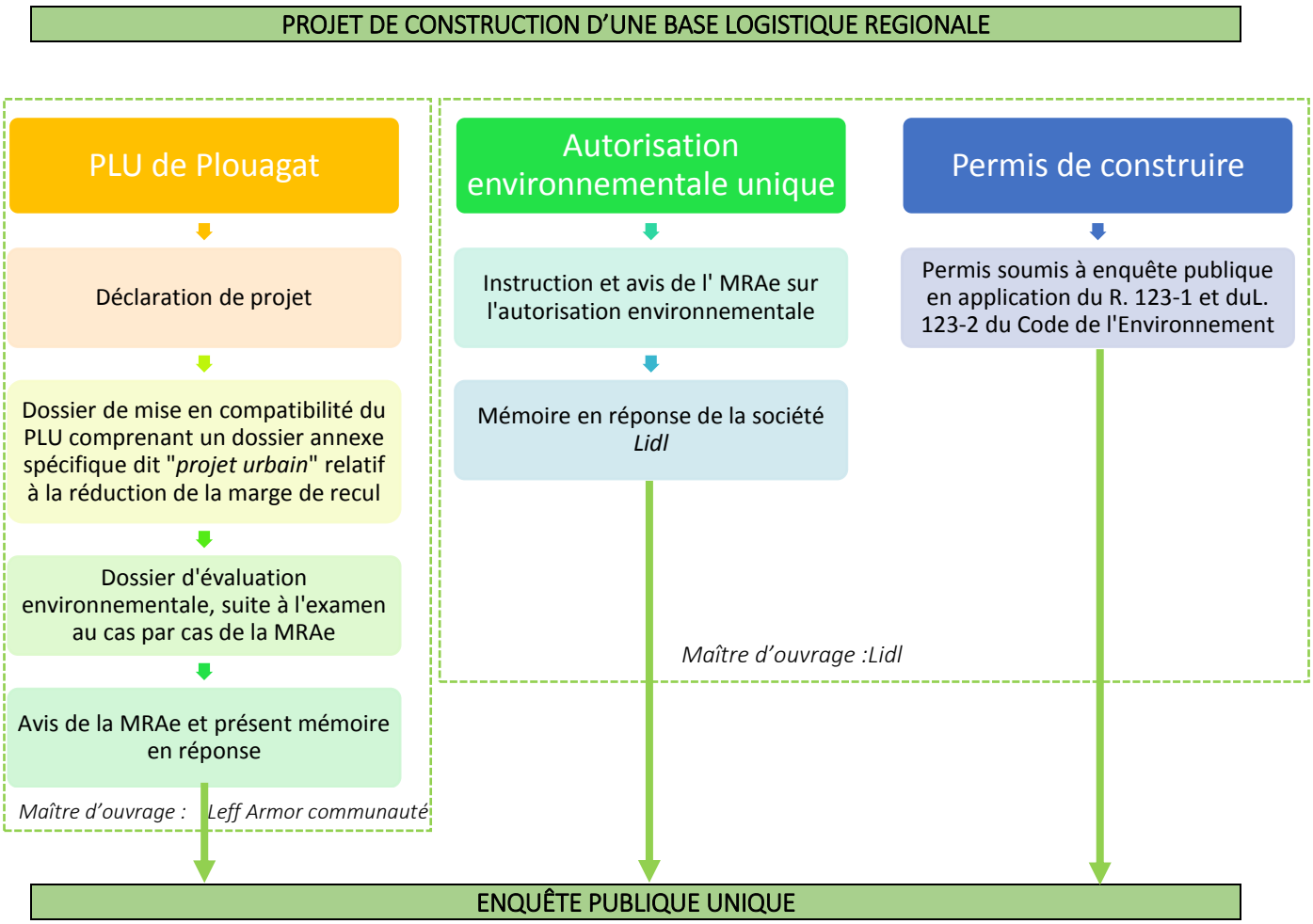
En revanche, la collectivité a estimé qu'il était nécessaire de répondre aux remarques de la MRAe via le présent document, qui doit donc être perçu comme un complément par rapport à l'évaluation environnementale.

1.2.2. De la compréhension des différents documents

L'enquête publique unique comporte trois volets, qui correspondent aux trois procédures parallèles nécessaires à la réalisation du projet *Lidl* :

- La procédure de mise en compatibilité du PLU, qui est une procédure de planification visant à modifier les règles d'urbanisme et le principe d'aménagement de la zone.
- La procédure de permis de construire, nécessaire à tout projet de construction
- L'autorisation environnementale unique, procédure liée à la caractérisation du projet (ICPE, IOTA)

Les différentes étapes et contenus de chaque procédure sont détaillés dans le schéma page suivante.



Sont donc soumis à l'enquête publique les documents suivants :

- Pour le volet *PLU de Plouagat* :
  - La déclaration de projet emportant mise en compatibilité, comprenant un dossier annexe spécifique dit *projet urbain* relatif à la réduction de la marge de recul
  - L'évaluation environnementale de cette déclaration de projet
  - L'avis de la MRAe sur l'évaluation environnementale
  - Le présent mémoire en réponse
- Pour le volet *autorisation environnementale unique* :
  - Le dossier d'autorisation environnementale unique
  - L'avis de la MRAe sur le dossier d'autorisation environnementale unique
  - Le mémoire en réponse de la société *Lidl*
- Pour le volet *permis de construire* :
  - Les pièces du permis de construire, dont l'étude d'impact prévue par le R.431-16a du Code de l'urbanisme

2. Présentation des alternatives envisagées

L'Ae recommande à la communauté de communes de préciser les alternatives envisageables à la localisation de la construction prévue sur le site et aux aménagements des espaces libres, et d'appuyer le choix qui sera réalisé sur la comparaison des incidences environnementales des différentes solutions.

Deux catégories de réponses peuvent être apportées, dans une volonté d'expliciter les alternatives envisageables à la localisation de la construction prévue sur le site :

Il s'agit, d'une part, d'établir la démonstration que les alternatives de localisation du projet n'étaient ni envisageables, ni souhaitables, en étudiant l'impact potentiel d'un projet d'implantation d'une plateforme logistique de plusieurs hectares sur les autres zones économiques du territoire.

D'autre part, et en conséquence d'une implantation sur un autre site du projet porté par la société *Lidl*, il s'agit de démontrer que les principes d'aménagement de la zone de Kertédevant tels que prévus par l'OAP du PLU en vigueur de Plouagat représentent une solution elle non plus ni envisageable ni souhaitable, en termes d'impact sur le voisinage immédiat, de consommation foncière ou de paysage.

2.1. De l'implantation d'une plateforme logistique sur les autres zones économiques de Leff Armor communauté

Avant d'élaborer son projet sur le site de Plouagat, la société LIDL a envisagé d'autres sites d'implantation et a réalisé une analyse de type *benchmark*, qui a rapidement permis d'orienter le choix vers le site de Plouagat.

A son tour, la collectivité, face à une demande d'ordre privée, a questionné sa stratégie économique et a pu analyser les alternatives qu'elle était en mesure de proposer au porteur de projet. Cette démarche, déjà effectuée par le passée mais reprise, formalisée et illustrée dans ce mémoire, a permis de valider la stratégie de développement économique à l'échelle du Pays de Guingamp, portée par le SCoT. Surtout, cette démarche a démontré à son tour qu'aucune alternative sérieuse n'était envisageable, sur le territoire de Leff Armor communauté, pour un projet de cette dimension et donc pour répondre aux besoins économiques : le dimensionnement de la base logistique prévu par *Lidl* a permis d'étudier la capacité d'accueil de l'ensemble des zones du territoire sur la base du projet envisagé sur la zone de Kertédevant.

2.1.1. Etat des lieux des zones économiques du territoire

Sur les 27 communes du territoire, 15 ne disposent pas, aujourd'hui, de zones économiques, et sont donc naturellement exclues d'une analyse comparative. Ces communes rurales n'ont pas vocation à voir se développer des zones économiques sur leur territoire, qui conduiraient à aggraver le mitage des zones économiques dans l'espace agricole, au détriment donc de l'économie agricole et d'une stratégie économique pertinente à l'échelle du Pays.

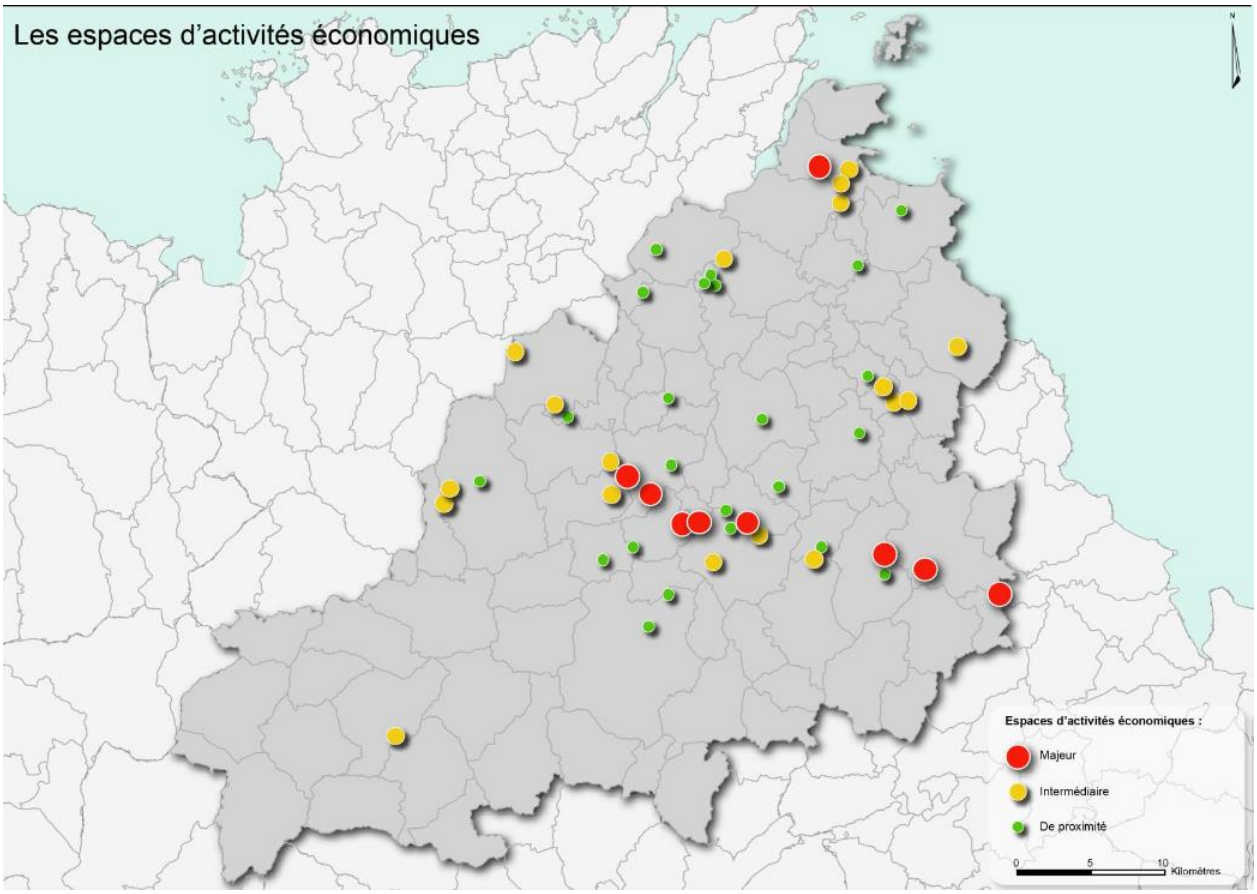
Le projet de DOO du SCoT en cours d'élaboration établit une armature économique qui confirme déjà cette volonté :

Le diagnostic montre que le tissu existant de zones d'activités, notamment dans les communes rurales, permet de répondre aux besoins de ces communes concernant le développement économique. Il illustre cependant un manque de disponibilité foncière d'un seul tenant, dans les espaces les plus attractifs (notamment près de la RN 12), à proximité des axes de communication majeurs et des zones déjà les mieux connectées aux réseaux de transports, de haut débit…

De ce fait, afin d'améliorer l'attractivité économique du territoire et conformément aux dispositions du PADD promouvant un modèle d'aménagement économe en foncier, le DOO précise la vocation des espaces économiques selon le modèle suivant :

- *des zones d'activités économiques majeures, jouant un rôle important dans l'attractivité économique du territoire et ayant un rayonnement dépassant les frontières du Pays ;*
- *des zones d'activités intermédiaires, ayant une importance forte à l'échelle des EPCI;*
- *des zones d'activités de proximité, répondant notamment aux besoins d'accueil des entreprises et artisans des communes du maillage rural.*

Ces zones sont identifiées et localisées par la carte «Zones d'activités économiques du Pays de Guingamp» ci-dessous :



Il apparaît que le projet de construction d'une base logistique régionale est un projet *important dans l'attractivité économique du territoire et ayant un rayonnement dépassant les frontières du Pays*, en conséquence le projet n'est réalisable que sur une zone dite Majeure du SCoT

Pour autant, la collectivité a pu étudier l'implantation potentielle d'une base logistique régionale sur l'ensemble des zones économiques du territoire.

Commune / zone économique	Présence d'une zone économique	Zone à renforcer en cohérence avec les objectifs du SCoT
Boquého	Non	
Bringolo	Non	
Châtelaudren-Plouagat	Oui	Oui : zone majeure
Cohiniac	Non	
Gommenec'h	Non	
Goudelin	Oui	Non : zone de proximité
Lannebert	Oui	Non : zone de proximité
Lanrodec	Oui	Non : zone intermédiaire
Lanvollon - Kercadiou	Oui	Non : zone intermédiaire
Lanvollon-Pléguien - Ponlô	Oui	Non : zone intermédiaire
Le Faouët	Non	
Le Merzer	Oui	Non : zone de proximité
Plélo - Braguette	Oui	Oui : zone majeure
Plélo - Sud	Oui	Oui : zone majeure
Plerneuf	Oui	Oui : zone majeure
Plouha	Oui	Non : zone intermédiaire
Plouvara	Non	
Pludual	Non	
Pommerit-le-Vicomte	Oui	Non : zone de proximité
Saint-Fiacre	Non	
Saint Gilles les Bois	Non	
Saint-Jean-Kerdaniel	Oui	Non : zone de proximité
Saint-Péver	Non	
Trégomeur	Non	
Tréguidel	Non	
Tréméven	Non	
Tressignaux	Non	
Trévérec	Non	

Douze communes disposent d'une ou plusieurs zones économiques :

- trois zones dites majeures, dont Châtelaudren-Plouagat
- quatre zones dites intermédiares
- cinq zones dites de proximité

Aussi, il apparaît déjà que les alternatives envisageables pour la localisation d'un projet logistique se sont rapidement révélées limitées, puisqu'hormis Plouagat, trois secteurs uniquement étaient susceptibles d'accueillir ce projet sur Leff Armor conformément à la stratégie de développement économique du SCoT.

Pour autant, la collectivité s'est proposé d'envisager la faisabilité de l'implantation d'une base logistique sur l'ensemble des zones économiques du territoire. Les points suivants présentent une analyse de chaque zone d'activité actuelle et des simulations d'implantations de la masse d'un entrepôt logistique tel qu'envisagé sur Kertédevant, sur la base des critères suivants :

- l'impact sur l'agriculture et les espaces naturels
- l'impact sur le voisinage humain immédiat
- l'impact sur les voiries et les flux de circulation
- la possibilité règlementaire, au vu des PLU en vigueur
- l'impact sur la stratégie économique portée par le SCoT à l'échelle du Pays de Guingamp
- l'impact sur le paysage

Pour chaque critère, les solutions alternatives sont étudiées comparativement à la solution Kertédevant.

Il doit être souligné ici que le critère de la maîtrise foncière n'a pas été retenu dans cette étude afin que la comparaison soit basée sur des considérations urbanistiques et non financières.

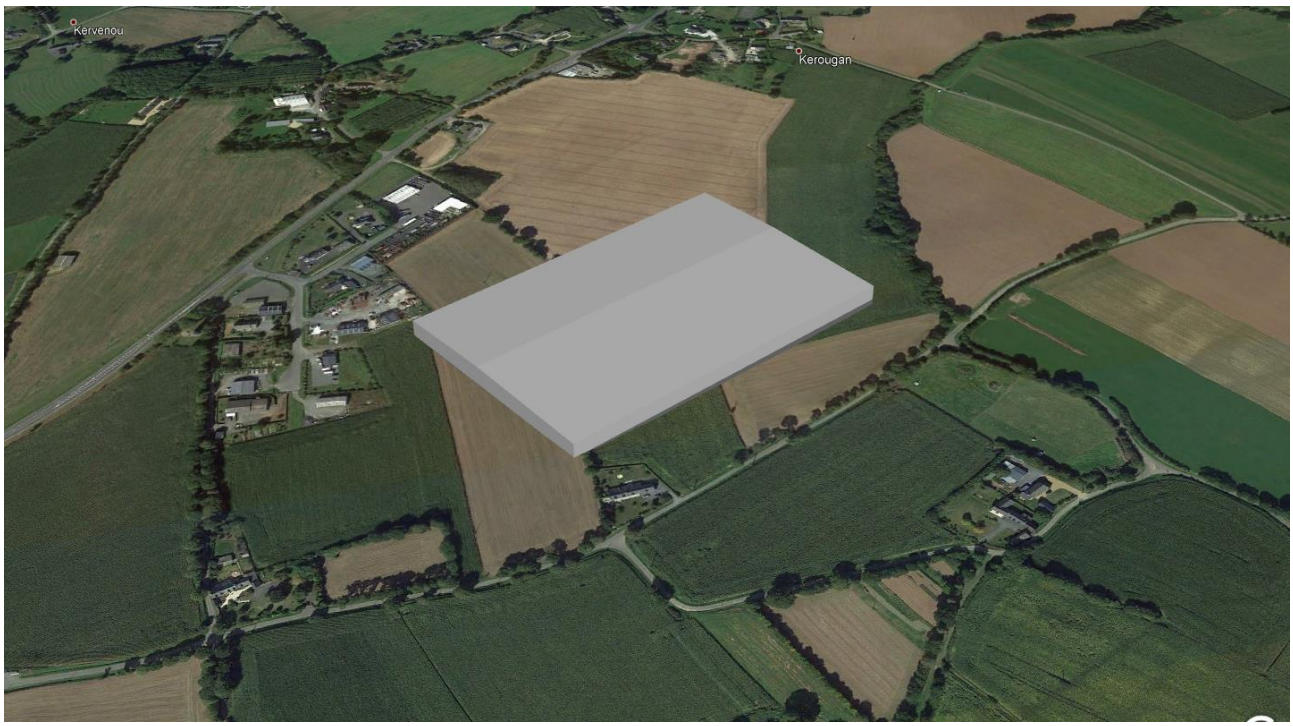
De la même manière, les critères ayant trait à l'efficience de la localisation de l'entrepôt du point de vue de l'entreprise et à la stratégie économique de l'entreprise Lidl (implantation dans le bassin d'emploi de Guingamp, conservation des liens de proximité avec le tissu économique local, localisation par rapport aux 60 magasins Lidl desservis...), qui ont eux aussi favorisé le choix de Kertédevant, ne relèvent pas de l'exercice de la collectivité et n'ont donc pas à être étudiés ici : la société Lidl présente, dans son mémoire en réponse, les critères qui ont guidé ses choix du point de vue du porteur de projet.

L'intégralité des documents figurant des simulations d'implantation ou des insertions de la masse de l'entrepôt sont réalisées à échelle réelle.

2.1.2. Implantation d'une base logistique sur la zone de Kéribot à Goudelin

La commune de Goudelin présente une zone économique de proximité, la zone artisanale de Keribot. Le secteur d'extension de la zone tel qu'il figure au PLU en vigueur de Goudelin laisse, dans sa partie non construite, une possibilité d'extension d'environ 2 hectares (19 400 m²). En cohérence avec la stratégie économique du SCoT, le PLUiH en cours d'élaboration envisage la suppression de cette surface d'extension.

Cette surface ne correspond même pas à la moitié de la surface de l'entrepôt envisagé sur Kertédevant. Le dimensionnement de ce projet est sans commune mesure avec les capacités d'accueil et d'extension de cette zone. Il est donc déjà établi que si la collectivité avait envisagé l'implantation du projet Lidl sur Keribot, il eut alors été nécessaire de prévoir une extension du zonage 1AUy et donc de consommer de l'espace agricole : cela aurait entraîné non pas une modification mais une révision générale du PLU de Goudelin, ce qui est impossible pendant l'élaboration d'un PLUi.

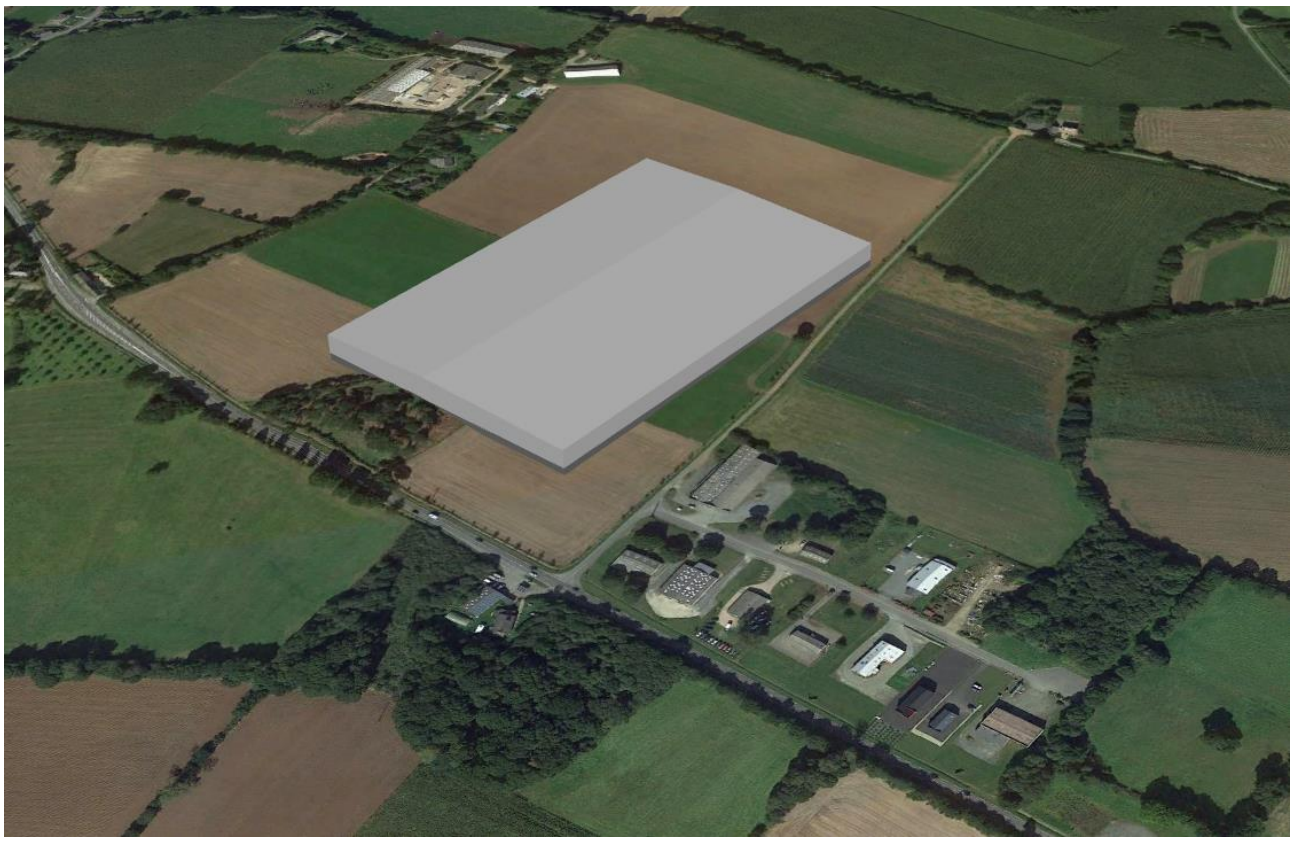


Implantation sur la zone de Keribot à Goudelin		Solution préférable par rapport à Kertédevant ?
Impact sur l'agriculture et les espaces naturels	Consommation d'espaces agricoles cultivés, contrairement à Kertédevant, et qui n'ont jamais été fléchés pour être des secteurs de projet économiques. Destruction de haies bocagères.	Non
Impact sur le voisinage humain immédiat	Destruction d'une maison d'habitation, trop proche du bâtiment, pour les aménagements extérieurs. Présence d'habitations dans la zone existante, plusieurs maisons d'habitations isolées dans l'espace agricole et proximité du hameau de Kerougan	Non
Impact sur les voiries	Pire qu'à Kertédevant : les camions entrants et sortants de la zone logistique auraient à traverser une zone d'activité mixte, aux voiries inadaptées, avant de rejoindre la D9, qui est un axe moins capacitaire que la N12. Surtout, pour rejoindre les grands axes du territoire, les camions devraient, vers l'Ouest, traverser l'agglomération de Guingamp, en rajoutant des flux de transits dans le secteur déjà saturé de Bellevue, et vers l'Est, traverser le coeur du centre-bourg de Lanvollon, au pied des habitations et des commerces.	Non
Possibilité règlementaire	Révision du PLU de Goudelin - impossible pendant l'élaboration d'un PLUi	Non
Impact sur la stratégie économique	La zone de Goudelin n'est pas une zone majeure Le zonage PLUiH ne conserve pas ce secteur d'extension.	Non
Impact sur le paysage	Serait moins visible depuis le D9 que ce que le projet est visible depuis la N12, la zone d'activité actuelle aurait pour effet de cacher le projet depuis l'Ouest, mais pas depuis le Nord-Est. De plus, les dimensions de l'entrepôt sont sans commune mesure avec l'environnement : il n'y a pas, comme sur Kertédevant, de silos agricoles ou de structures importantes qui auraient pour effet de relativiser la dimension du projet. Ici le projet apparait clairement anatopique.	Non

2.1.3. Implantation d'une base logistique sur la zone de Lannebert

La commune présente une petite zone zone d'activité, dont le PLU en vigueur prévoit l'extension sur environ 1,6 hectares. Cela correspond donc à un dixième environ de la zone de Kertédevant.

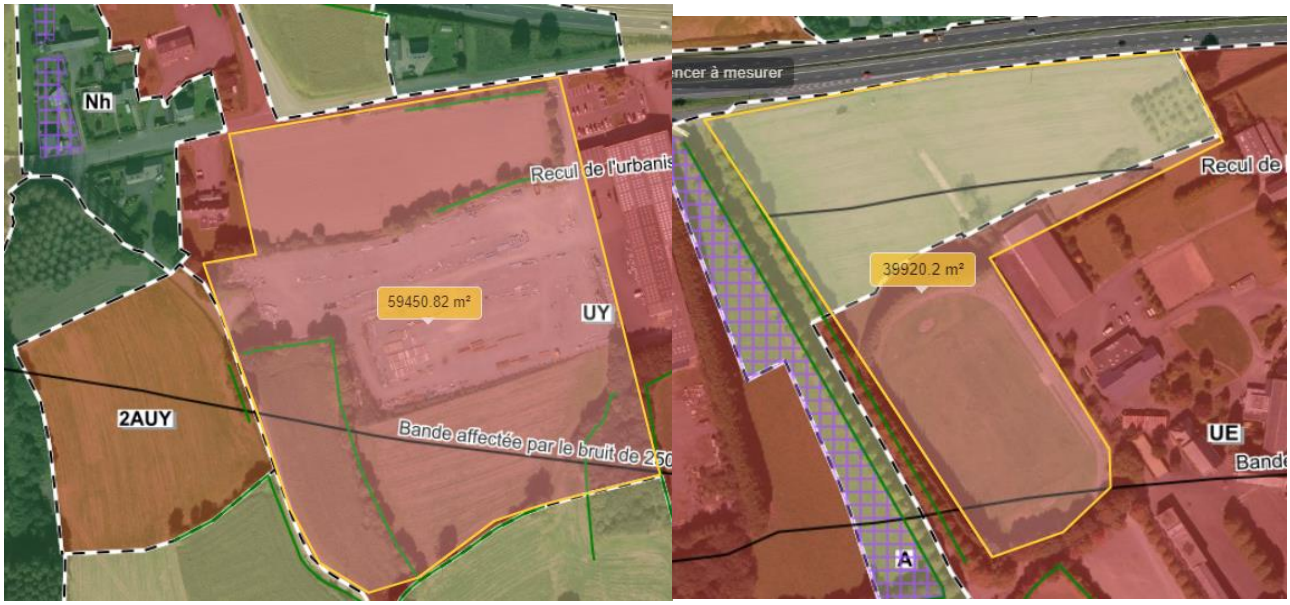
Si la collectivité avait envisagé l'implantation d'un projet logistique sur cette zone, une révision générale du document aurait donc dû être envisagée.



Implantation sur la zone de Lannebert		Solution préférable par rapport à Kertédevant ?
Impact sur l'agriculture et les espaces naturels	Consommation d'espaces agricoles cultivés, contrairement à Kertédevant, et qui n'ont jamais été fléchés pour être des secteurs de projet économiques. Destruction d'une zone humide et de trois espaces boisés classés (dont deux haies bocagères et un boisement)	Non
Impact sur le voisinage humain immédiat	Présence de quelques maisons isolées dans l'espace agricole : une à l'Est du site, deux autres au lieu-dit la Granville au Nord-Est.	Non
Impact sur les voiries	Accès direct à la D6, axe relativement capacitaire, notamment vers le Nord : à partir du lieu-dit La Petite Lande, la D6 a un profil de voie expresse en 2*2 voies, comparable à la N12. Vers le sud en revanche, pas d'aménagement en voie expresse. A fortiori, le trafic de transit passe par le rond-point de Ponlô où il croise le trafic local. Nécessité de créer un carrefour giratoire sécurisé.	Non
Possibilité règlementaire	L'extension de la zone AUy sur des terres agricoles nécessiterait une révision du PLU de Lannebert, impossible pendant l'élaboration d'un PLUi	Non
Impact sur la stratégie économique	La zone de Lannebert ne fait partie ni des zones d'activité identifiées par le SCoT pour être renforcées, ni des zones d'activité identifiées par le PLUiH pour être renforcées. Ainsi, l'extension du secteur d'activité envisagé au PLU en vigueur est supprimé dans le projet de PLUiH, notamment dans l'objectif de favoriser le confortement de la zone de Kertédevant	Non
Impact sur le paysage	En bordure de RD, similaire à Kertédevant, mais trafic moindre donc projet moins visible des usagers en transit.	Oui

2.1.4. Implantation d'une base logistique sur la zone de Lanrodec

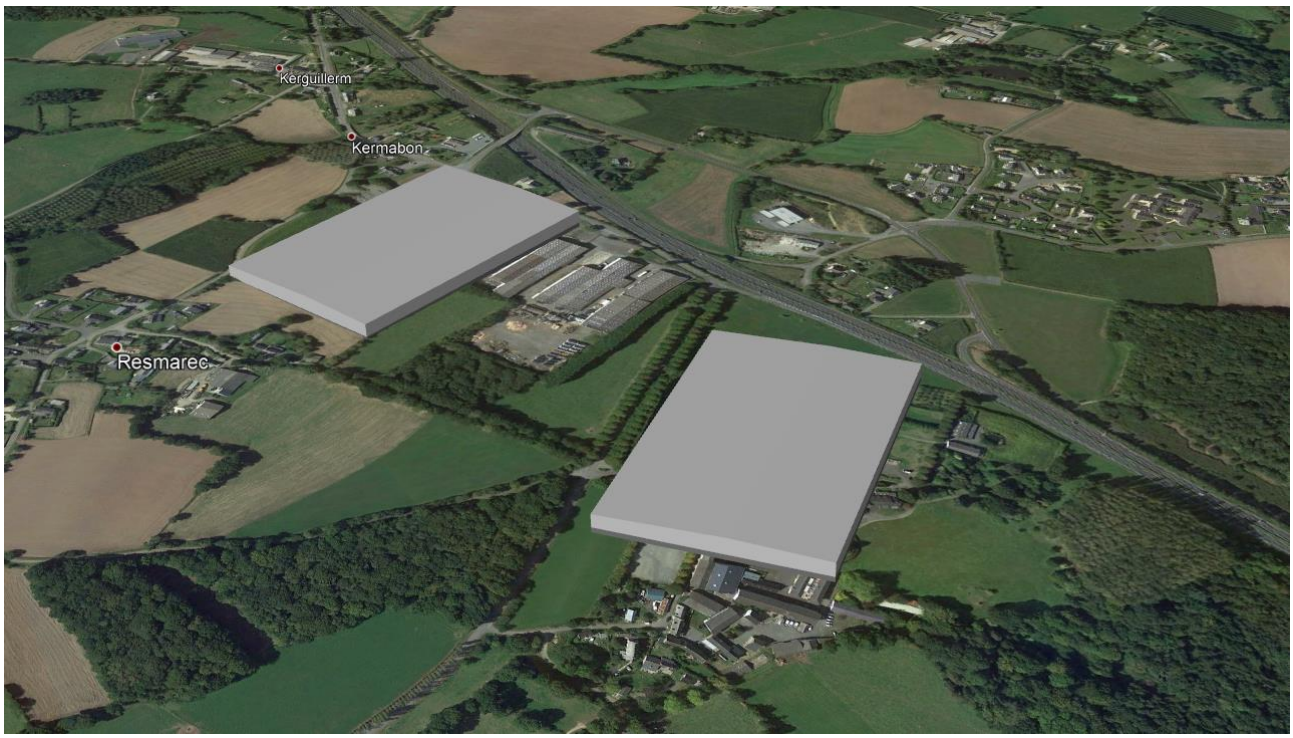
La commune de Lannebert ne dispose pas de zones d'activité communautaire, mais elle présente, dans son PLU en vigueur, un zonage économique autour de l'entreprise Bâti Concept et un zonage d'équipement mixte, sur le site de l'EPIDE. Même si la collectivité n'a pas la maîtrise foncière sur ces terrains, il convient d'étudier la possible localisation du projet sur ces deux secteurs.



La zone UY présente notamment dès aujourd'hui une emprise de près de six hectares, d'un seul tenant, dont une partie d'environ 2,2 hectares est déjà dévolue à une activité économique. L'urbanisation du reste de cette zone représenterait donc une perte de seulement 3,8 hectares agricoles. Sur la zone UE, la partie Nord du site de l'EPIDE est moins densément construit. Environ 4 hectares pourraient être artificialisés avec un impact limité sur l'espace agricole. Pour autant, compte tenu des dimensions du projet, il apparait que ces surfaces sont nettement inférieures aux besoins identifiés et que ces deux zones apparaissent moins compétitives :

Dans les deux cas, le seul entrepôt ne peut prendre place dans le zonage en vigueur, le projet nécessiterait donc des extensions de ces zones sur le zonage agricole, contrairement à Kertédevant.

Pour l'option Ouest (zone UY), faire rentrer le projet dans la zone revient à faire démolir un des trois entrepôts de la société Bâti Concept et une partie du village de Resmarec. Pour l'option Est (zone UE), faire rentrer le projet dans la zone revient à démolir l'intégralité des bâtiments de l'EPIDE et du hameau attenant.

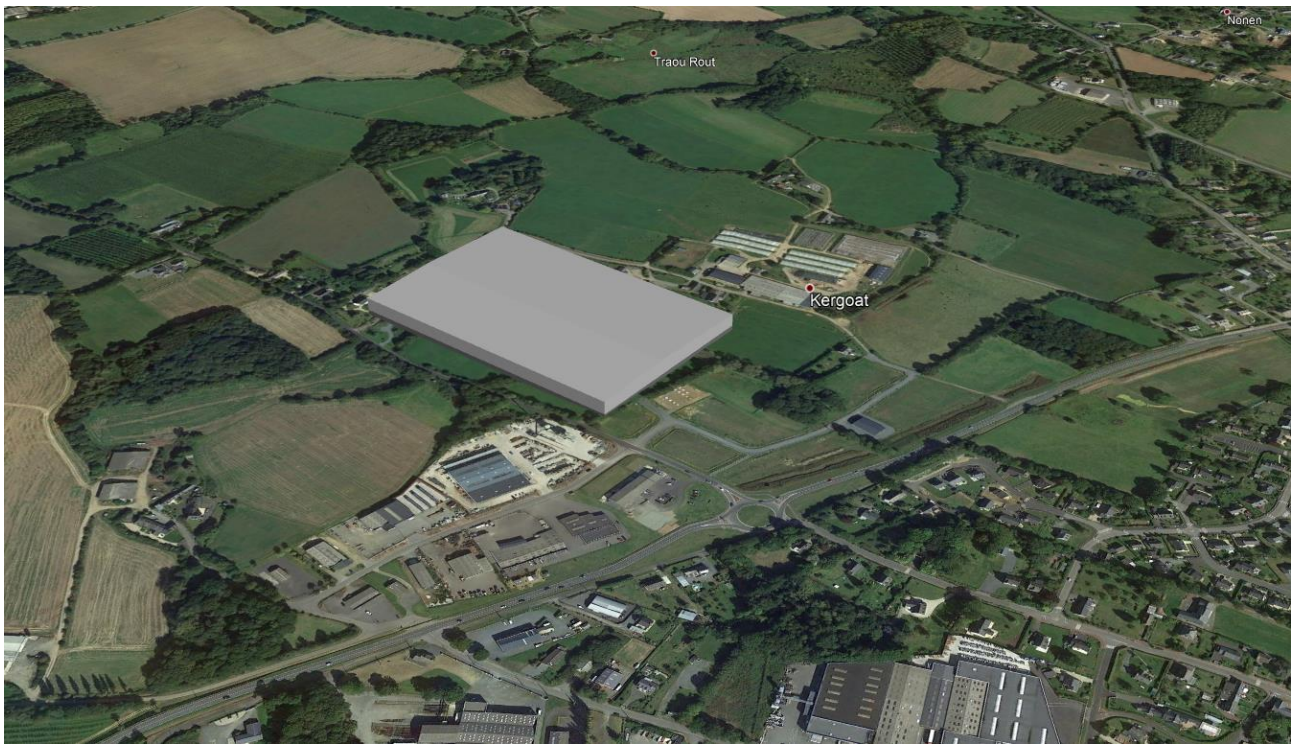


Implantation sur les zones UY et UE de Lanrodec		Solution préférable par rapport à Kertédevant ?
Impact sur l'agriculture et les espaces naturels	Sur l'actuelle zone UY (BATI CONCEPT) : Consommation d'espace légèrement inférieure à Kertédevant car une partie de la zone est déjà artificialisée. Destruction de haies bocagères. Destruction d'une zone humide identifiée par le SAGE. Sur l'actuelle zone UE (EPIDE) : Consommation d'espace agricole moindre car l'essentiel du projet viendrait en remplacement du site de l'EPIDE, déjà artificialisé. Seule la partie nord, en bordure de N12, est agricole. Destruction de haies bocagères.	Oui
Impact sur le voisinage humain immédiat	Sur l'actuelle zone UY (BATI CONCEPT) : Destruction de bâtiments d'activité, le projet se retrouverait coincé entre, au nord, les habitations nombreuses du lieu-dit Kermabon et, au sud, face au village de Resmarec qui serait nécessairement impacté par les aménagements extérieurs. Sur l'actuelle zone UE (EPIDE) : destruction nécessaire de l'EPIDE	Non
Impact sur les voiries	Dans les deux cas, l'implantation bénéficierait d'un diffuseur complet autour de la N12, quoique étalé, à la différence du diffuseur de Kertédevant. Cela aurait conduit les camions à passer devant de nombreuses maisons d'habitations à Kernabon, alors qu'à Kertédevant l'accès au rond-point est plus direct et impacte moins de riverains.	Non
Possibilité règlementaire	Projet incompatible avec le SCoT : pas une zone majeure. Projet impossible car nécessiterait une révision du PLU de Lanrodec	Non
Impact sur la stratégie économique	La zone de Lanrodec n'est qu'une zone intermédiaire, qui structure l'économie mais ne doit pas recevoir de projet au rayonnement large.	Non
Impact sur le paysage	Similaire à Kertédevant en termes d'exposition aux flux de la N12, mais sans contexte industriel fort permettant une bonne intégration du projet.	Non

2.1.5. Implantation d'une base logistique sur la zone de Kercadiou à Lanvollon

La commune pôle de Lanvollon possède, sur sa zone de Kercadiou, un secteur d'extension dont la plus grande partie est déjà lotie. Seule une emprise d'environ 1,3 hectare est encore disposible au nord.

Cette surface ne permet donc pas l'accueil d'une base logistique régionale, qui nécessiterait de doubler la taille de la zone existante au détriment de l'activité agricole.



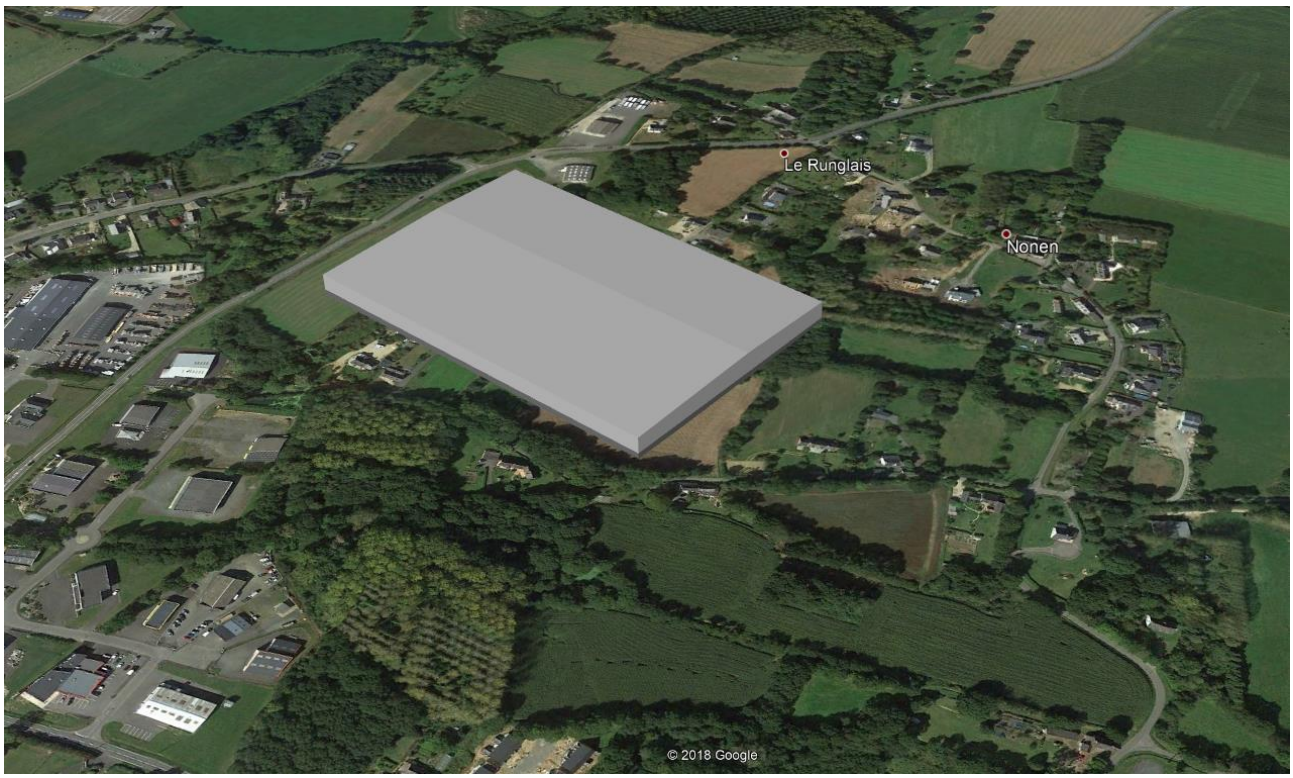
Implantation sur la zone de Kercadiou à Lanvollon		Solution préférable par rapport à Kertédevant ?
Impact sur l'agriculture et les espaces naturels	Consommation d'espaces agricoles cultivés. Destruction de haies bocagères. Destruction de deux zones humides identifiées par le SAGE.	Non
Impact sur le voisinage humain immédiat	Destruction d'une maison d'habitation en zone Nh actuellement. Très forte proximité du hameau de Kergoat.	Non
Impact sur les voiries	Le projet bénéficierait d'un accès direct au rond-point de Kercadiou, qui reçoit déjà un trafic important. Les flux vers Paimpol et Saint-Brieuc seraient envisageables sur l'axe D6/D7 mais les flux vers Guingamp nécessiteraient de traverser le centre-ville de Lanvollon, qui est déjà un secteur problématique, inenvisageable sans contournement routier de Lanvollon.	Non
Possibilité règlementaire	Nécessiterait une révision du PLU de Lanvollon – impossible pendant l'élaboration d'un PLUiH. Incompatible avec le SCoT	Non
Impact sur la stratégie économique	La zone de Kercadiou est une zone intermédiaire et non majeure, son développement ne correspond donc pas à la stratégie économique du Pays de Guingamp.	Non
Impact sur le paysage	Destruction d'un paysage de meilleure qualité qu'à Kertédevant, mais la visibilité du projet serait bien plus faible car il serait caché de la D6/D7 par la zone de Kercadiou.	=

2.1.6. Implantation d'une base logistique sur la zone de Ponlô à Lanvollon – Pléguien

La principale zone économique du bassin de Lanvollon est la zone de Ponlô, sur laquelle les PLU en vigueur ainsi que le PLUiH prévoient un secteur d'extension, sur le territoire de la commune de Pléguien.

Une emprise d'environ 2,7 hectares serait facilement mobilisable, tandis que l'ensemble des surfaces non bâties de la zone s'élèvent à 4 hectares environ, ce qui est trop peu pour un projet de base logistique.

Une base logistique sur la zone de Ponlô nécessiterait donc une révision profonde de la stratégie de développement économique de cette zone.

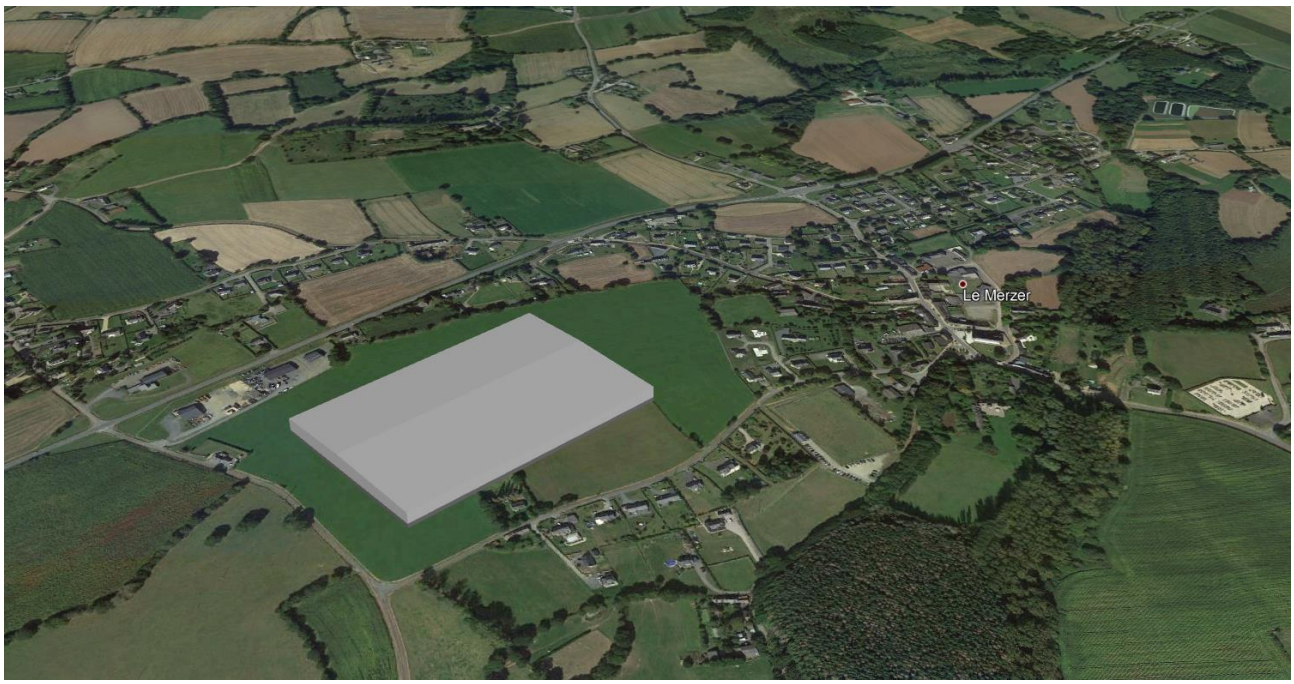


Implantation sur la zone de Ponlô à Pléguien		Solution préférable par rapport à Kertédevant ?
Impact sur l'agriculture et les espaces naturels	Consommation d'espaces agricoles cultivés, dont une partie est néanmoins fléchée dès aujourd'hui pour de l'extension économique. . Destruction de haies bocagères. Impact sur deux zones humides qui tangentent le sud de la zone.	Non
Impact sur le voisinage humain immédiat	Destruction de trois maisons d'habitation sur les parcelles A1270 et attenantes. Très forte proximité du hameau du Nonen et de maisons diffuses au sud du site dont la majorité devrait être démolie pour permettre les aménagements extérieurs..	Non
Impact sur les voiries	Le projet bénéficierait d'un accès direct au rond-point de Ponlô, qui reçoit déjà un trafic important. Les flux vers Paimpol et Saint-Brieuc seraient envisageables sur l'axe D6/D7 mais les flux vers Guingamp nécessiteraient de traverser le centre-ville de Lanvollon, qui est déjà un secteur problématique, inenvisageable sans contournement routier de Lanvollon.	Non
Possibilité règlementaire	Nécessiterait une révision du PLU de Lanvollon – impossible pendant l'élaboration d'un PLUiH. Incompatible avec le SCoT	Non
Impact sur la stratégie économique	La zone de Ponlô est une zone intermédiaire et non majeure, son développement ne correspond donc pas à la stratégie économique du Pays de Guingamp.	Non
Impact sur le paysage	Destruction d'un paysage de meilleure qualité qu'à Kertédevant, mais la visibilité du projet serait bien plus faible car il serait caché de la D6/D7 par la zone de Ponlô.	=

2.1.7. Implantation d'une base logistique sur la zone du Merzer

La commune du Merzer possède une petite zone d'activité économique, dont la carte communale en vigueur prévoit l'extension à hauteur d'1,5 hectare environ.

Cette surface est sans commune mesure avec les besoins en surfaces d'un entrepôt logistique qui, s'il s'implantait dans la zone du Merzer, viendrait sacrifier l'ensemble des surfaces agricoles entre la zone économique et le centre-bourg, et s'implanter en conséquence à proximité immédiate d'un secteur assez densément peuplé.

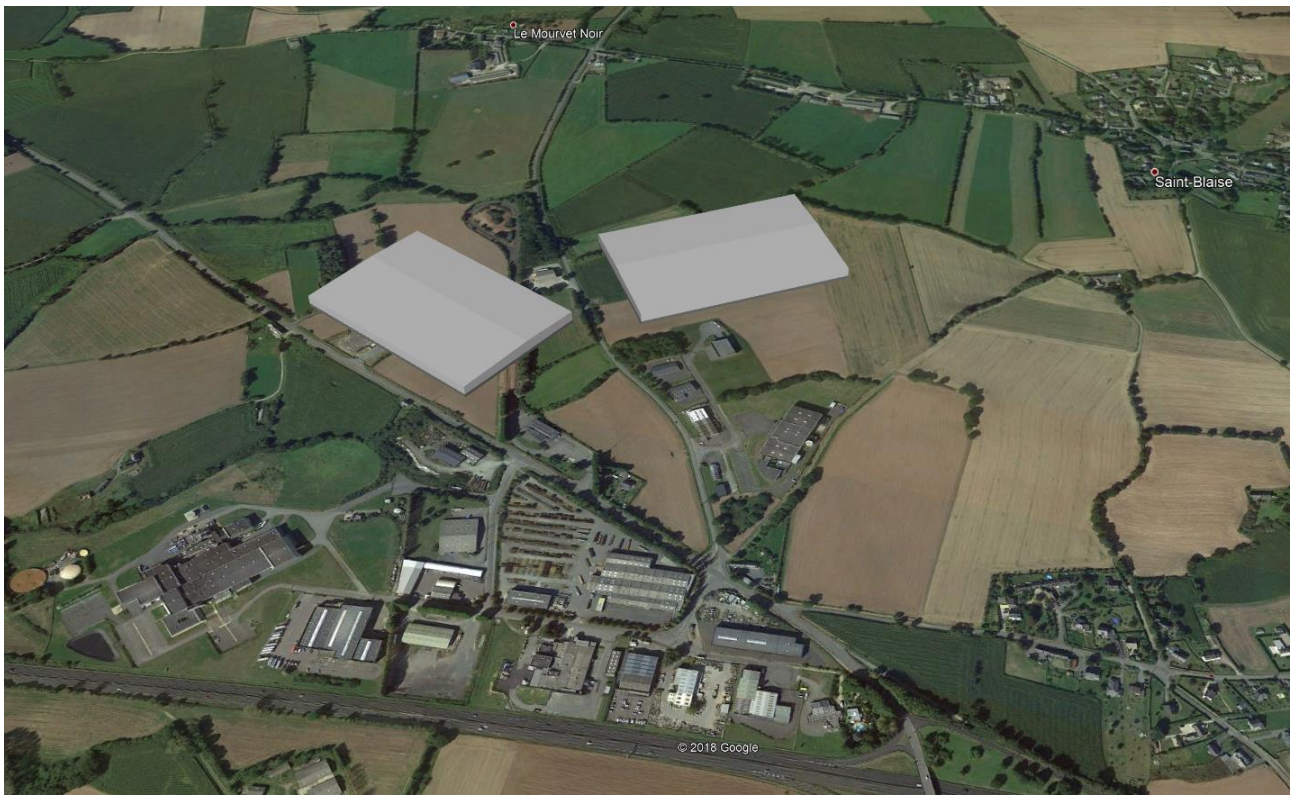


Implantation sur la zone du Merzer		Solution préférable par rapport à Kertédevant ?
Impact sur l'agriculture et les espaces naturels	Consommation importante de surfaces agricoles cultivées. Destruction de haies bocagères.	Non
Impact sur le voisinage humain immédiat	Un grand nombre de maisons d'habitations seraient directement concernées et touchées.	Non
Impact sur les voiries	Nécessité d'aménager un carrefour sécurisé sur la D9, qui est un axe moins capacitaire que la N12. Surtout, pour rejoindre les grands axes du territoire, les camions devraient, vers l'Ouest, traverser l'agglomération de Guingamp, en rajoutant des flux de transits dans le secteur déjà saturé de Bellevue, et vers l'Est, traverser le cœur du centre-bourg de Lanvollon, au pied des habitations et des commerces alors que les documents de planification entendent renforcer la qualité de vie du centre-bourg.	Non
Possibilité règlementaire	Nécessiterait d'élaborer un PLU – impossible pendant l'élaboration d'un PLUiH. Incompatible au SCoT.	Non
Impact sur la stratégie économique	La zone du Merzer est une zone de proximité, qui n'a donc pas vocation à accueillir ce projet, au risque d'annuler la stratégie économique portée par le Pays de Guingamp.	Non
Impact sur le paysage	Le contexte est ici bien plus sensible qu'à Kertédevant. Le seul entrepôt occuperait une surface supérieure à la superficie du centre-bourg du Merzer. Le site ne se prête aucunement à un projet de cette ampleur.	Non

2.1.8. Implantation d'une base logistique sur la zone de la Braguette à Plélo

La zone de la Braguette à Plélo doit faire l'objet d'une analyse particulière : elle est considérée comme zone majeure à l'échelle du Pays, aussi son renforcement par un projet de base logistique y serait envisageable. Deux emprises, au nord de la zone, restent encore disponibles pour un éventuel projet :

Ces surfaces (4,3 et 5,9 hectares) ne sont toutefois pas dimensionnées pour accueillir une éventuelle base logistique :



Implantation sur la zone de la Braguette à Plélo		Solution préférable par rapport à Kertédevant ?
Impact sur l'agriculture et les espaces naturels	Destruction de surfaces agricoles cultivées et de haies bocagères. La solution Ouest entraînerait la destruction de 5 zones humides identifiées par le SAGE. La solution Est vient en extension d'urbanisation dans un espace encore largement agricole.	Non
Impact sur le voisinage humain immédiat	Destruction de deux maisons d'habitation et de plusieurs bâtiments d'activité pour la solution Ouest. Pas d'habitations à proximité de la solution Est	Non pour option ouest Oui pour option Est
Impact sur les voiries	Accès rapide à la N12 via un diffuseur complet, la situation est donc sensiblement similaire à Kertédevant	=
Possibilité règlementaire	Nécessiterait une révision du PLU de Plélo – impossible pendant l'élaboration d'un PLUiH. Compatible avec le SCoT	Non
Impact sur la stratégie économique	La zone de la Braguette est bien une zone majeure, aussi le projet sur Plélo serait compatible à la stratégie économique du Pays de Guingamp quoique moins pertinente en termes de mobilité.	=
Impact sur le paysage	Destruction d'un paysage de meilleure qualité qu'à Kertédevant mais la base logistique serait cachée par la zone de la Braguette qui comprend déjà des constructions de grande ampleur (Celtigel) et donc moins visible depuis la N12	Oui

2.1.9. Implantation d'une base logistique sur la zone de Plélo Sud

La zone de Plélo Sud est le pendant de la zone de la Braguette au sud de la N12, et fait donc partie de la zone majeure identifiée à l'échelle du Pays. Site de développement majeur de Leff Armor communauté, une grande partie de la zone d'extension est déjà lotie. Seuls restent disponibles dans le PLU en vigueur 3,9 hectares.

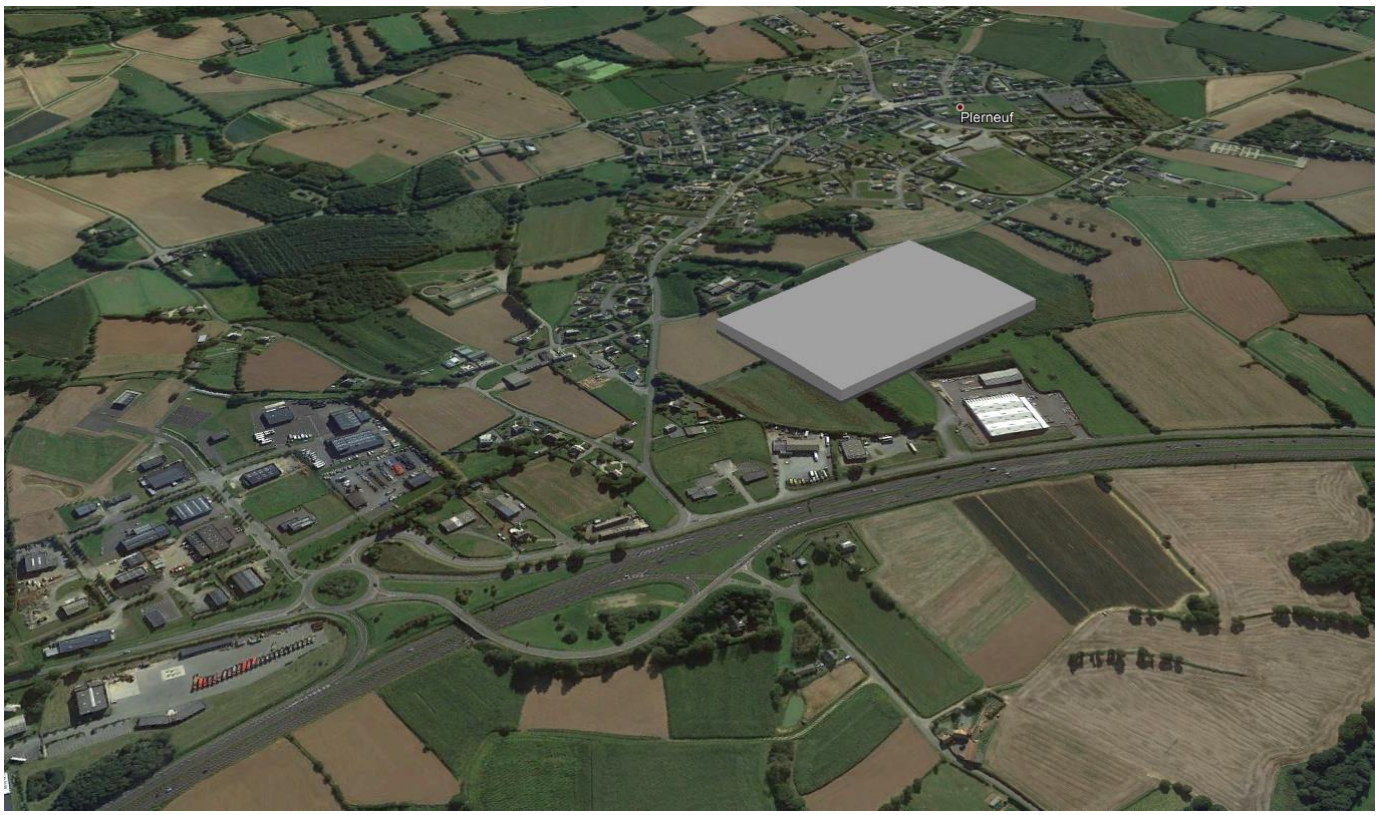
A noter que ces 3,9 hectares, sur lesquels pèsent une forte contrainte archéologique, seront rendus à l'espace agricole dans le cadre du PLUiH de Leff Armor communauté, notamment dans l'objectif de compenser la consommation prévue sur Kertédevant. Dans l'état actuel du plan de zonage, ces 3,9 hectares ne permettent pas d'accueillir une base logistique :

Implantation sur la zone de Plélo Sud		Solution préférable par rapport à Kertédevant ?
Impact sur l'agriculture et les espaces naturels	Consommation de surfaces agricoles cultivées, dont une grande partie n'a jamais été fléchée pour devenir de la surface d'activité économique.	Non
Impact sur le voisinage humain immédiat	Proximité des hameaux de la Ville au Ballue (trois maisons d'habitations) et de La Guerche (une dizaine de maisons d'habitations), exposant une population numériquement supérieure à Kertédevant. Le projet viendrait ici bloquer une route communale permettant la desserte des hameaux et de l'espace agricole.	Non
Impact sur les voiries	Accès direct au diffuseur de Plélo, permettant un accès rapide à la N12 dans des conditions similaires à Kertédevant. Abaissement des qualités de la voirie de desserte locale.	Non
Possibilité règlementaire	Nécessiterait une révision du PLU de Plélo – impossible pendant l'élaboration d'un PLUiH. Compatible avec le SCoT. Zone de réserve pour des fouilles archéologiques correspondant à l'une des plus vastes nécropoles de l'âge du Bronze connues en Bretagne ; cette zone reste donc soumise à une prescription de fouille préventive.	Non
Impact sur la stratégie économique	La zone est bien une zone majeure, aussi le projet sur Plélo Sud serait compatible à la stratégie économique du Pays de Guingamp, tout comme à Kertédevant.	=
Impact sur le paysage	La base logistique pourrait être cachée de la N12 par la zone de Plélo Sud mais le terrain est pentu ; le projet serait situé sur des points hauts plus exposés. Par ailleurs, il n'existe pas ici de bâtiments de grande ampleur comme Triskalia.	=

2.1.10. Implantation d'une base logistique sur la zone de la Barricade à Plerneuf

La zone de la Barricade à Plerneuf est la dernière zone majeure du territoire de Leff Armor Communauté. Cette zone ne présente pas de capacités d'extension significative dans le PLU en vigueur, qui identifie comme secteurs d'extension des disponibilités foncières enclavées qui ne dépassent pas 1 hectare.

Ces disponibilités sont donc incapables d'accueillir un projet de base logistique, qui nécessiterait de nombreuses destructions pour une situation essentiellement sur des espaces agricoles :



Implantation sur la zone de Plerneuf		Solution préférable par rapport à Kertédevant ?
Impact sur l'agriculture et les espaces naturels	Destruction de surfaces agricoles cultivées, jamais fléchées pour le développement économique. Destruction de haies bocagères.	Non
Impact sur le voisinage humain immédiat	Destruction probable de plusieurs maisons d'habitation sur la D24. Proximité immédiate du quartier du Chêne Guenette et du centre-bourg de Plerneuf.	Non
Impact sur les voiries	Proximité immédiate de la D712 et du diffuseur de Plerneuf-Plouvara : situation équivalente à Kertédevant.	=
Possibilité règlementaire	Nécessiterait une révision du PLU de Plélo – impossible pendant l'élaboration d'un PLUiH. Compatible avec le SCoT	Non
Impact sur la stratégie économique	La zone est bien une zone majeure du SCoT. Pour autant, la stratégie du SCoT de structurer le Pays de Guingamp serait plutôt compromise ici. La zone de la Barricade est partagée avec la commune de Trémuson, dans l'agglomération de Saint-Brieuc. Renforcer cette zone pour un projet de base logistique reviendrait ici à déplacer une entreprise de l'aire urbaine guingampaise vers l'agglomération de Saint-Brieuc, un affaiblissement du Pays de Guingamp et une dilution vers l'Ouest de l'agglomération briochine.	Non
Impact sur le paysage	Le projet serait moins visible de la N12 qu'à Kertédevant. L'entreprise Arca 22 représente déjà un bâtiment de grande ampleur. A noter néanmoins que le paysage agricole et bocager détruit ici est de meilleure qualité qu'à Kertédevant.	=

2.1.11. Implantation d'une base logistique sur la zone de Grand Etang à Plouha

La zone du Grand Etang à Plouha, classée zone intermédiaire, présente encore aujourd'hui des possibilités d'extension importantes, supérieures à 10 hectares, réparties en deux parties aujourd'hui séparées :

Cette superficie, quoique réduire par rapport à Kertédevant, pourrait permettre, dans l'absolu et moyenne une mise en compatibilité du PLU de la commune, l'implantation d'une base logistique, à condition de minimiser fortement les aménagements extérieurs et donc en dégradant la qualité paysagère globale et en augmentant les atteintes au voisinage immédiat :

A noter que le projet de PLUiH envisage plutôt une réduction de cette zone, afin de restituer ici à l'agriculture de la surface, et justement compenser la consommation de surfaces à Kertédevant.

Implantation sur la zone de Plouha		Solution préférable par rapport à Kertédevant ?
Impact sur l'agriculture et les espaces naturels	Terres agricoles cultivées, mais espaces fléchés pour le développement agricole dans le règlement en vigueur. Destruction de haies bocagères.	=
Impact sur le voisinage humain immédiat	Proximité immédiate de nombreuses maisons d'habitation : de groupes de 5 maisons au lieu-dit Kerohan, un groupe de 4 maisons au lieu dit Lanloric.	Non
Impact sur les voiries	Accès direct à la D786, mais un impact très défavorable sur les territoires voisins : - En direction du Sud via la D786 : traversée des agglomérations de Saint-Quay-Portrieux, Binic-Étables-sur-mer - En direction du Nord via la D786 : traversée des agglomérations de Plouha, Plouézec et Paimpol - En direction de l'Ouest via la D32 : traversée des agglomérations de Lanvollon et Guingamp	Non
Possibilité règlementaire	Le PLU pourrait permettre ce projet moyennant une mise en compatibilité si les espaces agricoles n'étaient pas impactés, mais le projet ne serait pas compatible avec le SCoT qui n'identifie pas de zone majeure sur Plouha. Le principe d'urbanisation limitée lié à la loi Littoral n'est pas respecté ici.	Non
Impact sur la stratégie économique	La zone du Grand Etang ne fait pas partie des zones majeures du pays de Guingamp aussi le projet viendrait remettre en cause la stratégie économique portée par le Pays de Guingamp. De plus au-delà de la stratégie économique classique, c'est aussi la stratégie de l'économie touristique du territoire qui serait gravement remise en cause dans le cas d'une implantation sur la commune littorale de Plouha.	Non
Impact sur le paysage	Malgré la destruction d'un paysage de plus grande qualité qu'à Kertédevant, le projet ici serait globalement moins visible : pas de cône de vue sur le site depuis le Sud (boisements), la partie nord pourrait être aménagée de manière à masquer au mieux le bâtiment.	Oui

2.1.12. Implantation d'une base logistique sur la zone de Pommerit-le-Vicomte

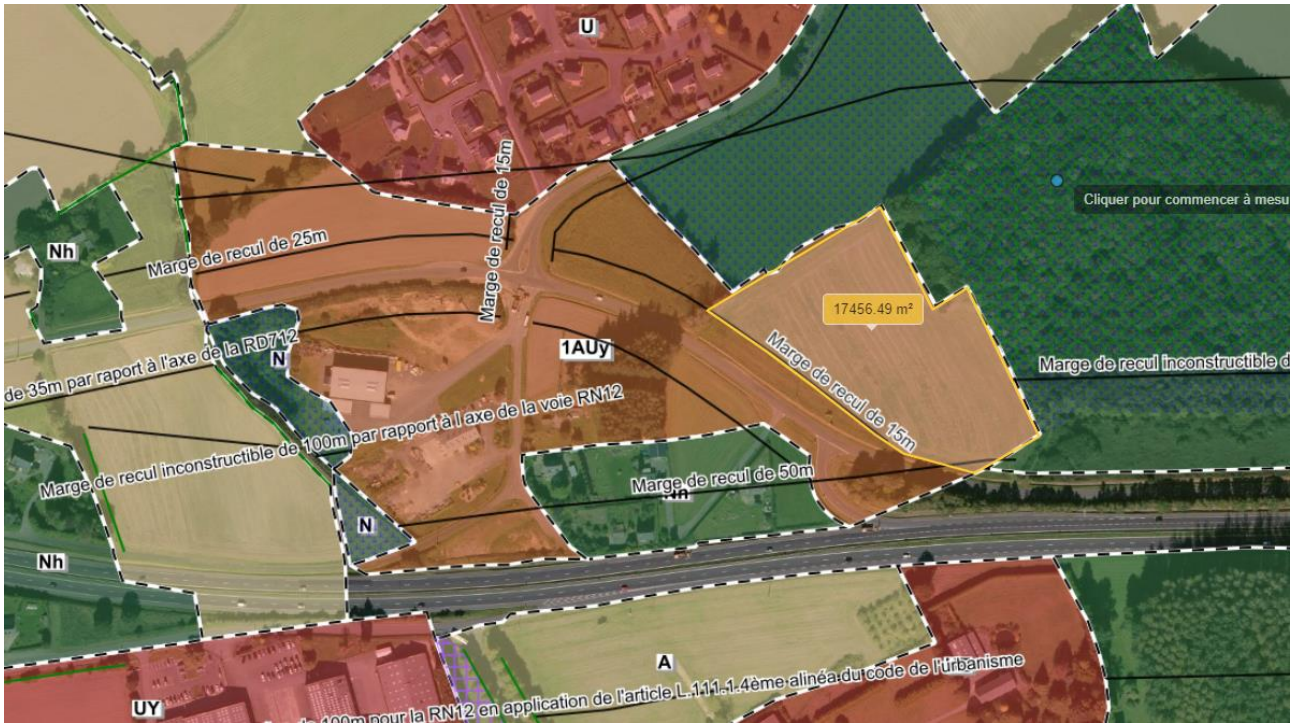
La commune de Pommerit-le-Vicomte possède une zone économique dont une partie est déjà occupée. On peut estimer la disponibilité actuelle à environ trois hectares, donc sans commune mesure avec un projet de base logistique.

La zone de Pommerit-le-Vicomte n'étant identifiée ni dans le SCoT ni dans le PLUiH pour être renforcée, les travaux d'élaboration du PLUiH en cours conduiraient plutôt à une diminution de ses possibilités d'extension, plutôt qu'à une extension massive.

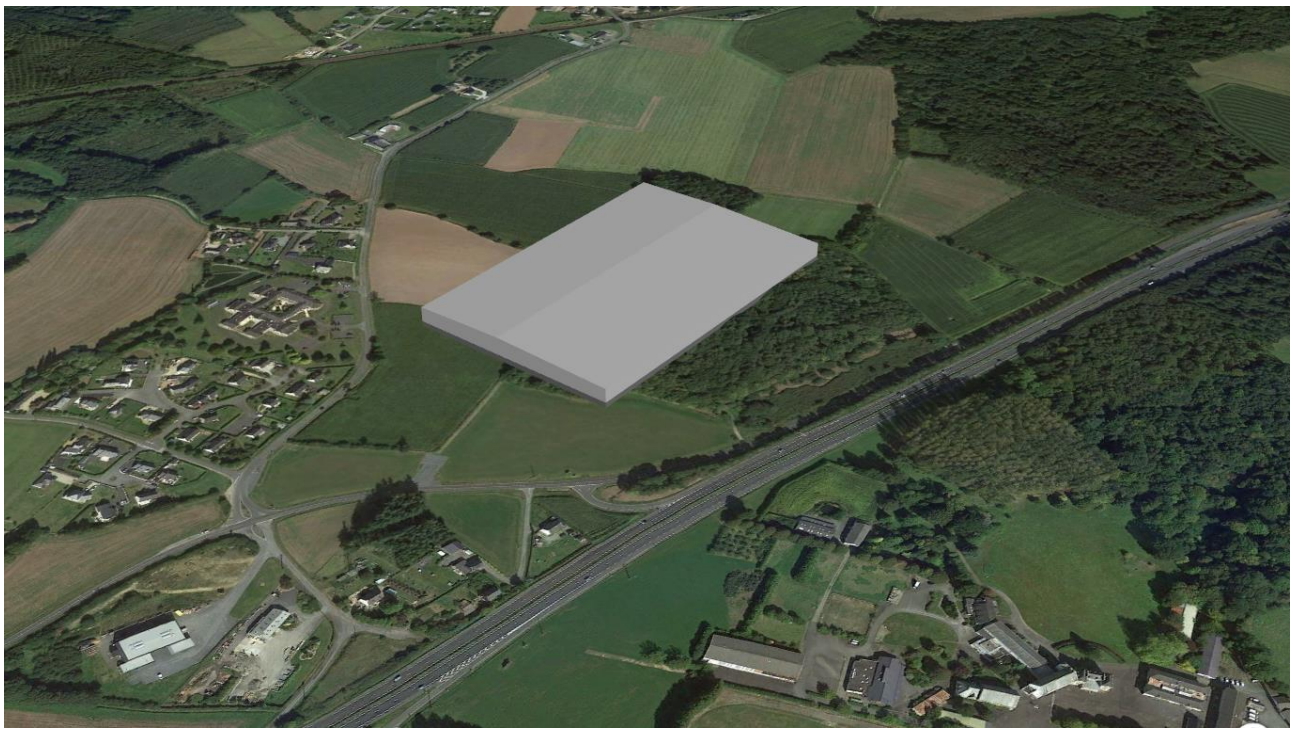
Implantation sur la zone de Pommerit-le-Vicomte		Solution préférable par rapport à Kertédevant ?
Impact sur l'agriculture et les espaces naturels	Destruction d'une grande surface agricole dont la vocation est de rester agricole. Destruction de nombreuses haies bocagères identifiées et protégées dans les documents de planification.	Non
Impact sur le voisinage humain immédiat	Deux anciennes fermes, aujourd'hui maisons d'habitation, de part-et-d'autre du site, à l'Ouest et à l'Est. Il y a donc moins de maisons directement face au projet que sur Kertédevant.	Oui
Impact sur les voiries	La D54 est un axe inadapté aux flux des camions. Une implantation sur ce site conduirait les camions à traverser : - soit, en direction du Sud, le village de Kermilon, puis le centre-bourg de Pabu, puis l'agglomération guingampaise - soit, en direction du nord, le centre-bourg de Pommerit-le-Vicomte puis de Gommenec'h, avant de rejoindre la D6 à Lannebert En conséquence, si le voisinage immédiat serait moins impacté visuellement par l'entrepôt, c'est en réalité plusieurs milliers de personnes qui seraient impactées par ces flux inadaptés.	Non
Possibilité règlementaire	La destruction d'espaces zonés agricoles ou naturels aurait entrainé une révision du PLU de Pommerit-le-Vicomte, ce qui est impossible pendant l'élaboration d'un PLUiH. Incompatible avec le SCoT	Non
Impact sur la stratégie économique	La zone de Pommerit-le-Vicomte est une zone dite de proximité, qui n'a donc pas vocation à être renforcée pour le Pays de Guingamp, à la différence de Kertédevant.	Non
Impact sur le paysage	La rue de la Corderie accueille un trafic local uniquement, aussi une base logistique ici ne serait pas vue par autant d'automobilistes que sur la N12. Pour autant, considérant le caractère particulièrement rural du secteur, un entrepôt ici paraitrait hors contexte et viendrait impacter un paysage bien moins industriel que sur Kertédevant. L'impact sur le paysage est donc plus néfaste ici, même si moins de gens seront exposés à la vue de la base logistique.	Non

2.1.13. Implantation d'une base logistique sur la zone de Saint-Jean-Kerdaniel

Située en bordure de la route nationale 12, la zone d'activités de Saint-Jean-Kerdaniel est le pendant nord des zones de Lanrodec. Elles sont particulièrement bien situées mais leur dimensionnement ne peut permettre d'envisager une projet majeur sur cette zone dite « *intérmédiaire* » par le SCoT :



Coincé entre une zone humide et un espace boisé classé, le seul secteur d'un seul tenant fait moins de deux hectares et ne se prête donc pas à l'implantation d'une base logistique régionale.



Implantation sur la zone de Saint-Jean-Kerdaniel		Solution préférable par rapport à Kertédevant ?
Impact sur l'agriculture et les espaces naturels	Destruction d'une grande zone humide, actuellement classée N, et d'un boisement important. Destruction de terres agricoles qui n'ont jamais été fléchées pour être artificialisées	Non
Impact sur le voisinage humain immédiat	Présence du hameau de Parc Hamon qui comporte environ 35 maisons d'habitations, immédiatement face au site, et surtout la maison de retraite médicalisée Le Val d'Or à quelques dizaines de mètres de la base.	Non
Impact sur les voiries	Accès rapide à la N12 grâce à un échangeur complet mais étalé, notamment pour les flux en provenance de la N12 Ouest qui auraient à traverser le hameau de Kerguillerme qui comporte de nombreuses maisons d'habitations	Non
Possibilité règlementaire	La destruction d'espaces zonés agricoles ou naturels aurait entrainé une révision du PLU de SAint-Jean-Kerdaniel, ce qui est impossible pendant l'élaboration d'un PLUiH	Non
Impact sur la stratégie économique	La zone de Saint-Jean-Kerdaniel est une zone dite de proximité, qui n'a donc pas vocation à être renforcée pour le Pays de Guingamp, à la différence de Kertédevant.	Non
Impact sur le paysage	Le projet se retrouverait dans une configuration assez similaire à Kertédevant, en bordure de N12. La façade exposée à la N12 serait plus longue, mais le boisement en bordure de la voie réduirait fortement les cônes de vue. La hauteur des bâtiments existants ne permet pas de minimiser la hauteur de l'entrepôt mais la configuration permettrait d'avoir plus de place pour des aménagements paysagers.	=

2.1.14. Bilan – analyse croisée

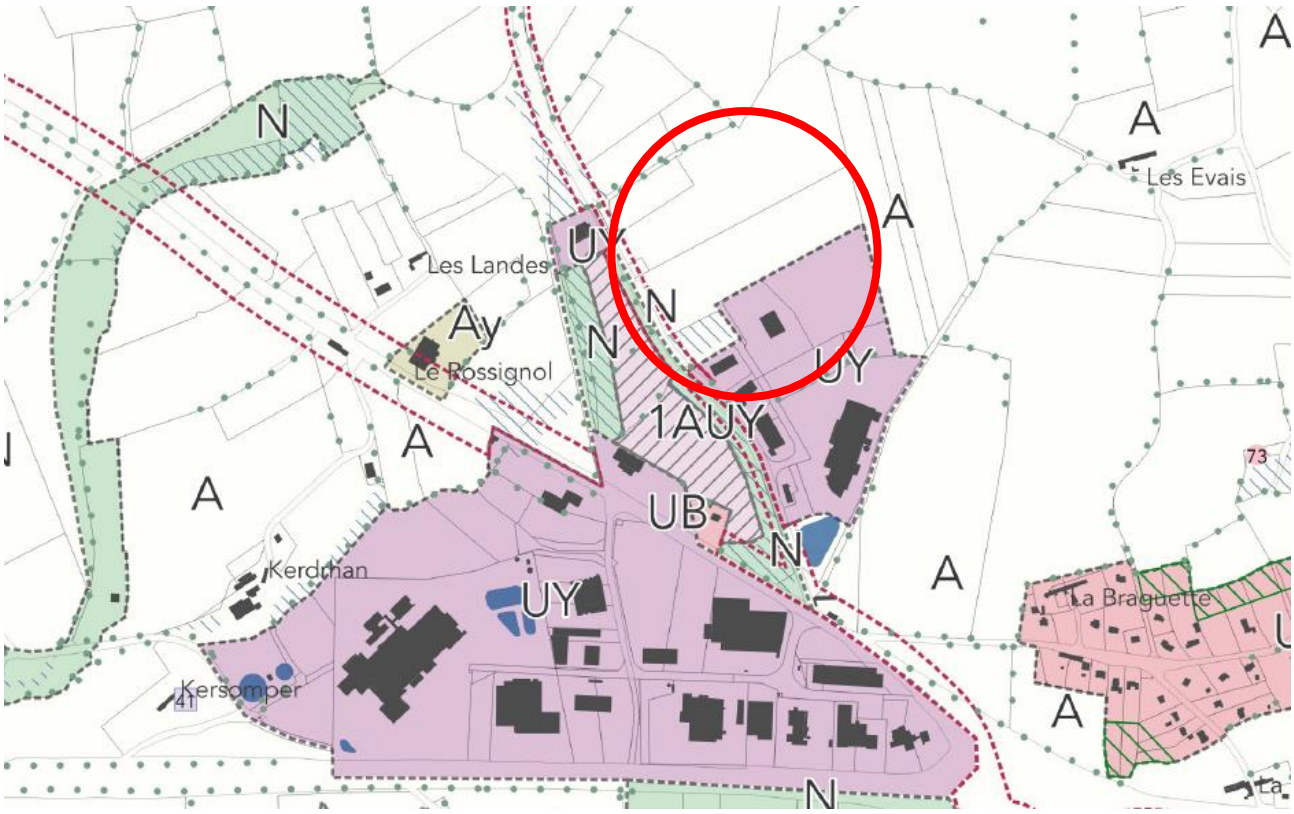
Impacts	Kertédevant	Keribot Goudelin	Lannebert	Lanrodec UY	Lanrodec UE	Kercadiou Lanvollon	Ponlô Pléguien	Le Merzer	Braguette Plélo Est	Braguette Plélo Ouest	Plélo Sud	Barricade Plerneuf	Grand Etant Plouha	Pommerit-le-Vicomte	Saint-Jean-Kerdaniel
Agriculture Espaces naturels	=	-	-	+	+	-	-	-	-	-	-	-	=	-	-
Voisinage immédiat	=	-	-	-	-	-	-	-	+	-	-	-	-	+	-
Trafic Voiries	=	-	-	-	-	-	-	-	=	=	-	=	-	-	-
Possibilité réglementaire	=	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stratégie économique	=	-	-	-	-	-	-	-	=	=	=	-	-	-	-
Paysage	=	-	+	-	-	=	=	-	+	+	=	=	+	-	=
Bilan	=	-	-	-	-	-	-	-	=	-	-	-	-	-	-

Sur l'ensemble des indicateurs étudiés par la collectivité, un seul secteur semblait pouvoir être mis en concurrence avec le site de Kertédevant : une implantation au nord-est de la zone de la Braguette.

Les deux critères sur lesquels la zone de la Braguette semblait pouvoir être plus pertinente que Kertédevant sont le voisinage immédiat, car la solution Est sur la zone de la Braguette aurait été à distance de toute maison d'habitation, ainsi que le critère paysager, qui a été estimé plus intéressant à Plélo pour une question de visibilité : la base logistique aurait détruit un paysage plus qualitatif qu'à Kertédevant, mais l'implantation en second rideau de la zone aurait permis une implantation plus discrète par rapport à la N12.

En revanche, le dimensionnement actuel du secteur d'extension de la zone de la Braguette ne permettait pas de proposer cette zone au porteur de projet. Il aurait fallu modifier le document communal. Or, considérant l'impact sur des terres agricoles, c'est une révision qu'il aurait fallu mettre en œuvre, ce qui n'était plus possible compte tenu de la prescription de l'élaboration conjointe d'un PLUiH.

Dans le cadre des travaux en cours d'élaboration du PLUiH de Leff Armor Communauté, la zone d'extension au Nord de la zone de la Braguette est d'ailleurs supprimée car le secteur n'apparaît pas comme stratégique, et qu'il conduirait à une consommation agricole forte, alors que des terrains agricoles enclavés dans la zone de la Braguette sont apparus comme des sites de développement économique bien plus vertueux et ont eux été zonés 1AUY :



Le zonage en vigueur démontre que le développement de cette zone n'est jamais apparu prioritaire, ce qui est confirmé par le projet de zonage du PLUiH qui rend à l'agriculture ce secteur, ce qui vient là encore compenser la consommation concentrée sur Kertédevant.

Outre l'impossibilité règlementaire, le critère sur lequel cette zone de la Braguette apparait moins pertinente que Kertédevant est le critère du moindre impact sur les espaces agronaturels.

En résulte qu'une implantation au Nord-Est de la zone de la Braguette à Plélo aurait permis un projet moins vertueux, mais plus discret.

Outre ces critères, l'implantation sur la zone de la Braguette apparaît aussi moins pertinente en termes urbanistiques : si la zone de Plélo est bien une zone majeure, l'avantage du pôle d'activité de Plouagat est qu'il participe à la structuration de l'agglomération de Châtelaudren-Plouagat, qui apparaît, sur la base de critères qualitatifs, plus intéressante pour l'emploi : d'une part, la zone de Châtelaudren-Plouagat est en continuité directe du bourg de Châtelaudren, ce qui permet, via le développement de l'emploi, de favoriser les commerces du bourg, accessibles en modes doux, alors que la zone de Plélo est totalement isolée dans l'espace agricole, à 3 kilomètres des bourg de Plélo et de Châtelaudren : depuis Plélo, on incite donc les salariés à aller consommer plutôt sur les zones de Plérin, qui proposent une offre beaucoup plus compétitive et facilement accessibles. Par ailleurs, la zone de Plélo a vocation à rester une zone uniquement dédiée à l'activité (zonage UY), alors que la zone de Châtelaudren-Plouagat est envisagée par la collectivité comme une zone mixte où, sous certaines conditions définies par le SCoT, le commerce pourrait être autorisé (zonage UYa). On permettra donc, sur Châtelaudren-Plouagat, des aménités et des conditions de développement bien plus intéressantes, en termes sociétaux, que sur Plélo.

D'autre part, la zone de Châtelaudren-Plouagat est directement desservie par la gare de Châtelaudren-Plouagat, seule gare du territoire possédant une offre compétitive pour le report modal. L'implantation sur le site de Kertédevant permet à la collectivité d'envisager une stratégie de montée en puissance de cette gare, qui doit devenir un support durable des déplacements domicile-travail.

Alors que la collectivité souhaite favoriser le report modal, elle a tout intérêt à penser conjointement son développement avec les problématiques de mobilité. Il serait incompréhensible, à l'heure où la collectivité s'engage

pour remettre en question l'autosolisme, trop majoritaire sur le territoire, de flécher l'implantation de son principal projet économique et de nombreux emplois dans des zones très peu desservies, dans l'espace agricole, alors qu'elle dispose de foncier déjà fléché pour le développement économique à quelques centaines de mètres d'une gare.

Il serait tout autant incompréhensible, à l'heure où chaque collectivité s'engage, via ses documents de planification, sur la voie d'une réduction progressive puis totale de la consommation foncière, et sur la voie du renforcement des polarités du territoire, que la collectivité flèche un tel développement économique vers une zone isolée dans l'espace agricole, alors qu'elle est en mesure de l'accueillir en renfort de la principale agglomération de son territoire.

Le site de Kertédevant est donc apparu comme le site d'implantation le plus stratégique pour Leff Armor communauté, qui n'a donc pas envisagé de soumettre au porteur de projet l'idée de s'implanter sur des secteurs moins vertueux ou moins stratégiques.

Enfin, au-delà de la comparaison du site de Kertédevant avec les autres secteurs d'accueil potentiel, qui valide bien le choix de Kertédevant, le tableau démontre que globalement, si, sur la majorité des critères, le choix de Kertédevant n'est pas contestable, il apparaît que quatre zones aurait permis un impact paysager limité, seul critère sur lequel les autres secteurs économiques offrent des alternatives viables.

Ce critère est donc rapidement apparu comme le plus sensible pour la collectivité, ce qui a conduit, lors des échanges avec le porteur de projet, à une vigilance particulière sur la qualité paysagère, enjeu que la collectivité a pu gérer en accompagnant le porteur de projet dans la phase PC : aujourd'hui, la pré-instruction du projet de permis de construire a pu rassurer la collectivité sur la bonne prise en compte du paysage et sur la qualité des dispositifs que réalisera le porteur de projet.

Cette vigilance sur la dimension paysagère, satisfaite par le projet, a donc permis de valider à posteriori le critère *faible* du choix de localisation du projet.

En conséquence, il est établi par Leff Armor communauté qu'aucun des secteurs étudiés n'est une alternative envisageable à la localisation du projet sur le territoire communautaire.

2.2. De l'implantation comparée de 27 lots tels que prévu par l'OAP

Il a été établi précédemment qu'aucun site d'activité de Leff Armor communauté n'était susceptible d'accueillir le projet d'implantation d'une base logistique. Pour autant, la collectivité n'a pas réalisé d'étude de faisabilité sur chacune des zones d'activité des autres EPCI de la région Bretagne, aussi il aurait peut-être pu être envisagé par le porteur de projet que l'implantation de la base logistique se fasse, au détriment des emplois actuels, sur un territoire plus lointain.

Dans ce cas, le PLU de Plouagat n'aurait pas été modifié et les dispositions en vigueur seraient restées en application. Pour rappel, le règlement en vigueur prévoyait :

- Une hauteur maximale de 15 mètres par rapport au terrain naturel
- Un principe d'aménagement schématisé par une OAP dont on rappelle ici les principales différences par rapport au projet *Lidl* :
    - Une trentaine de lots envisagée
    - Une localisation préférentielle des grands lots en marge de recul de la N12

PRINCIPES D'AMENAGEMENT

- Accès par la voie de desserte connectée au giratoire de la RD7.
- Localisation préférentielle des grands lots en marge de recul de la RN 12 pour favoriser la qualité de cet espace.
- Marge de recul de la RN 12 à traiter en espace libre paysagé (engazonnement et végétation arborée).
- Préservation des éléments arborés de qualité au pourtour de la zone et renforcement sur les linéaires résiduels.
- Raccordement à l'assainissement collectif.
- Dispositif de gestion des eaux pluviales à prévoir sous forme de bassins de rétention à l'aspect semi-naturel.

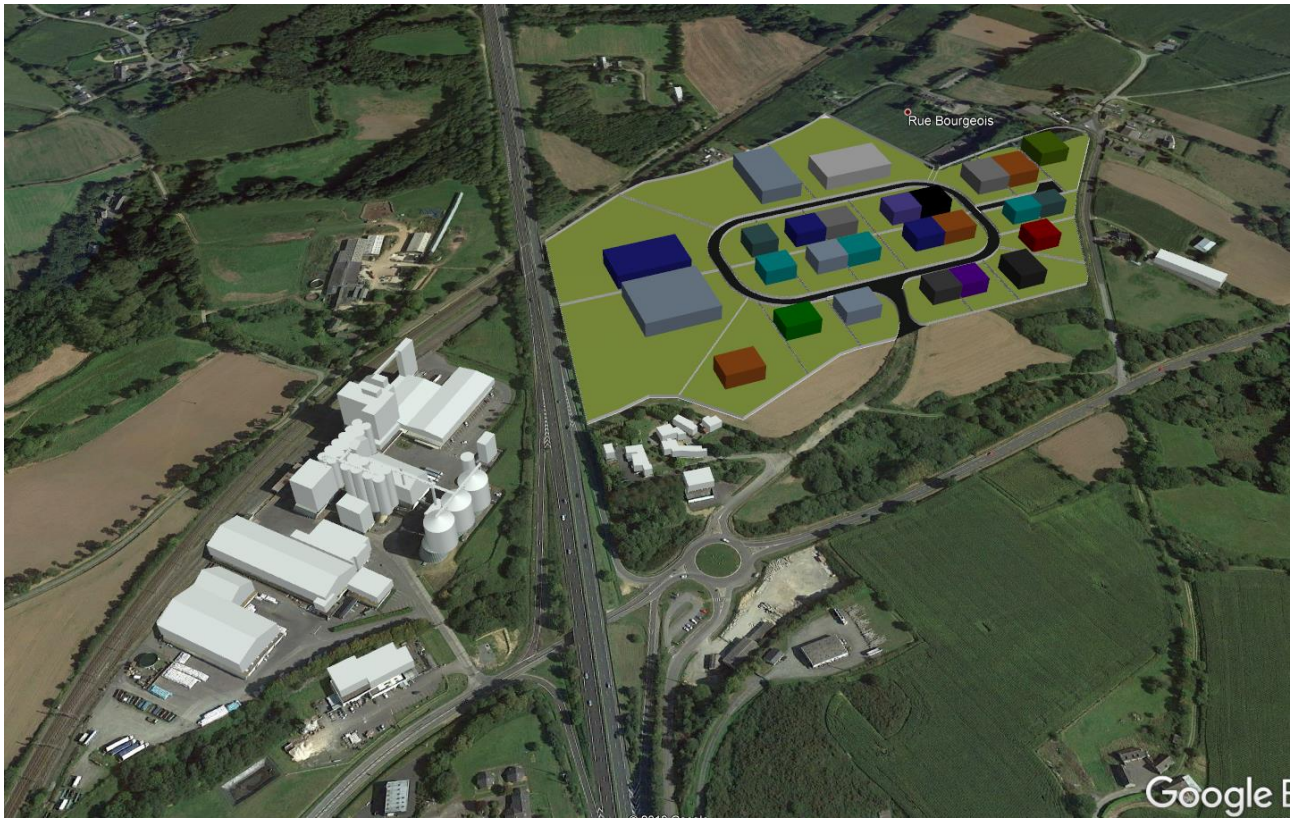
Il convient donc, au moment de l'analyse du projet de base logistique, que cette analyse soit effectuée, comme le recommande la MRAe, à la lumière des alternatives et donc du projet originellement envisagé dans le respect de cette OAP : l'alternative au projet de base logistique est bien le projet prévu par l'OAP en vigueur, et non l'absence de tout projet.

Pour cela ont été réalisées par la collectivité des simulations d'implantation comparatives du projet « *OAP en vigueur* » et du projet « *base logistique* ».

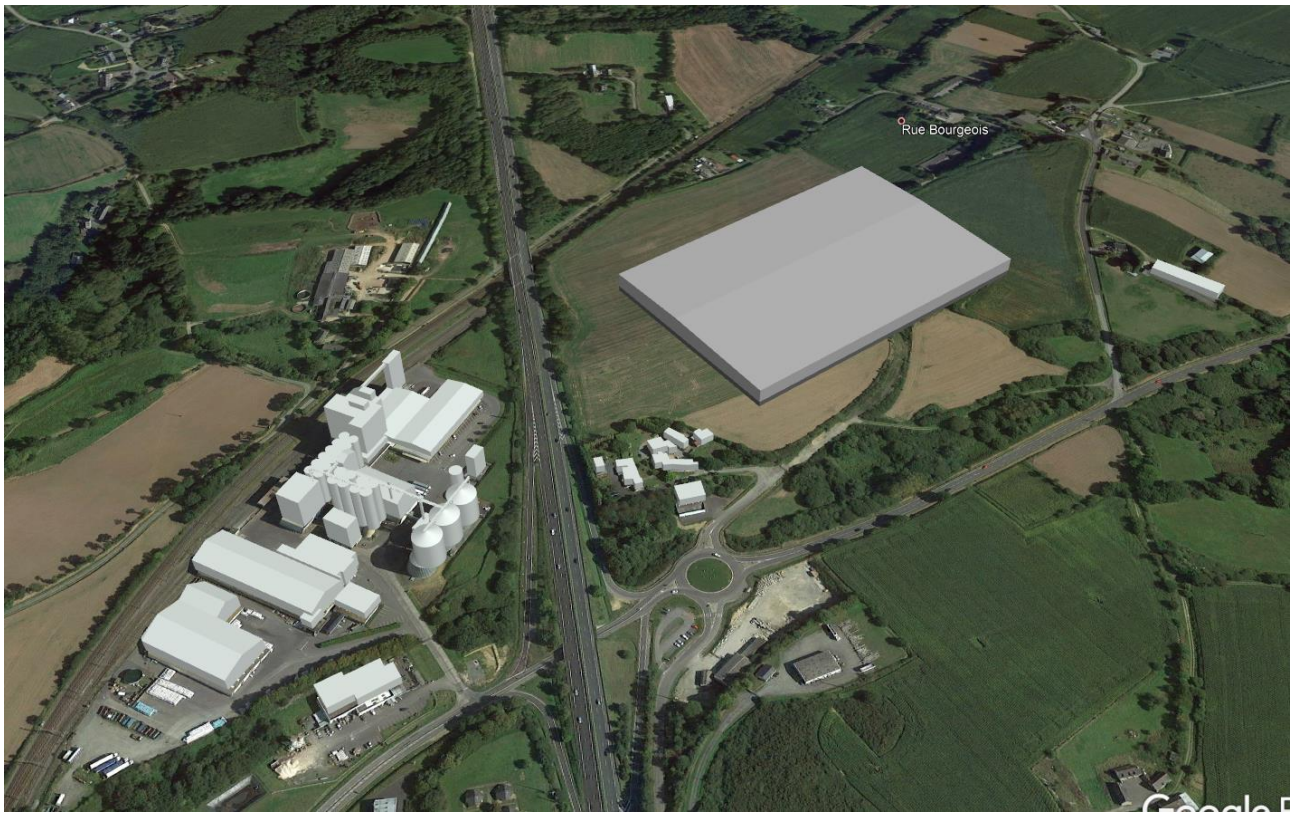
<u>Ces simulations ne représentent pas la nature des aménagements extérieurs et n'ont pour seule fonction que d'illustrer la masse des bâtiments uniquement.</u>

2.2.1. Présentation générale des masses bâties

Projet « *OAP en vigueur* » :



Projet « *base logistique* » :

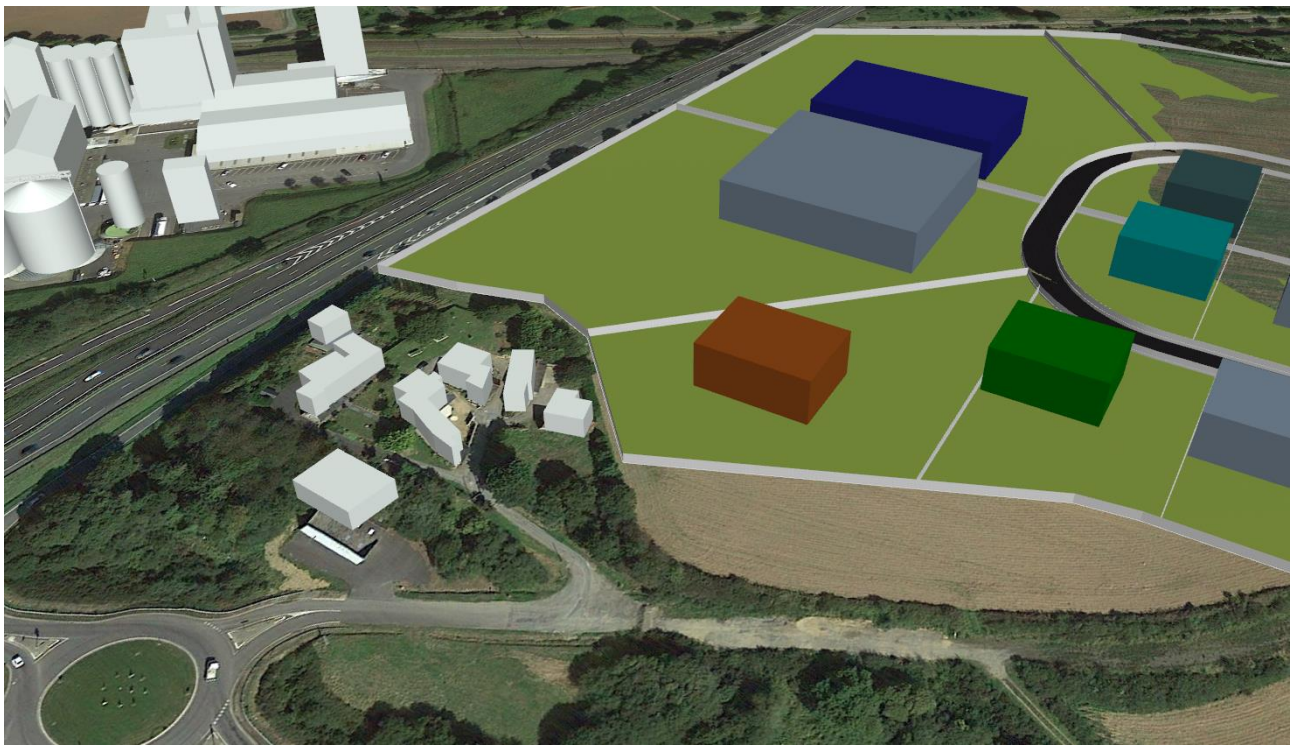


Il apparait que la masse bâtie globale du projet *base logistique* occupe une surface plus concentrée que la solution *OAP en vigueur*, sur laquelle la masse bâtie est éclatée et plus diffuse, à proximité des habitations et plus proche de la N12.

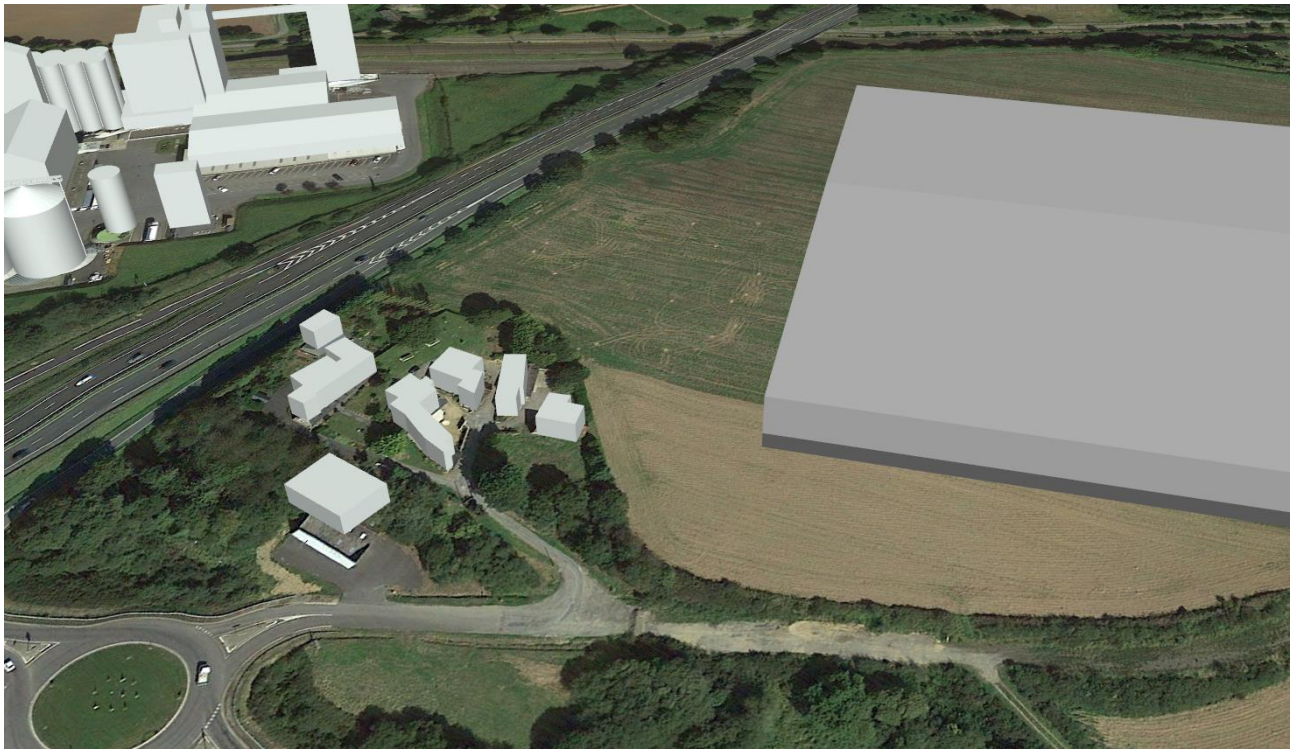
2.2.2. Analyse comparée des impacts sur le voisinage immédiat

2.2.2.1. Analyse comparée des impacts des masses bâties sur le hameau de Kertédevant

Projet « *OAP en vigueur* » :



Projet « *base logistique* » :

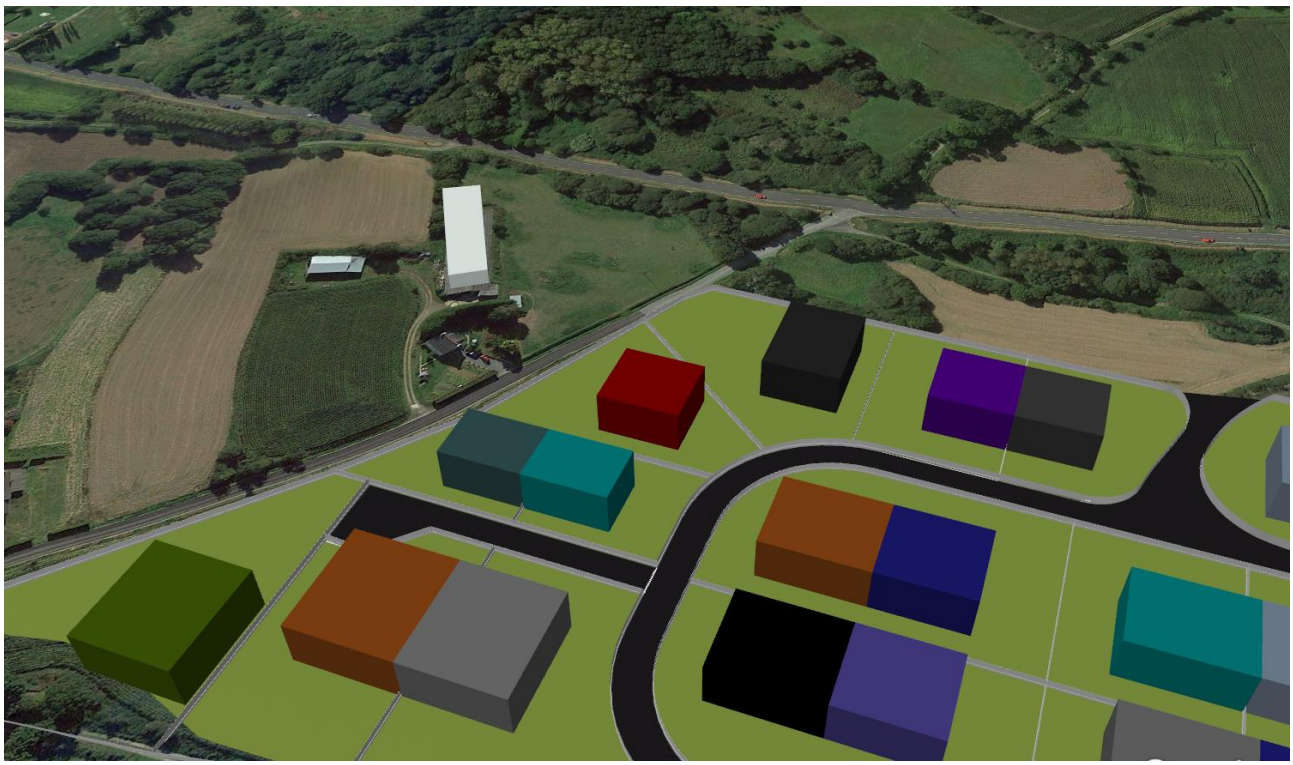


Il apparait que la masse bâtie globale du projet *base logistique* est en retrait par rapport au hameau contrairement à l'option *OAP en vigueur* qui permet aujourd'hui une implantation à quelques mètres de la limite séparative, sans garantie de traitement paysager des abords des bâtiments.

(NB les simulations ne représentent pas les aménagements extérieurs mais seulement les masses bâties).

2.2.2.2. Analyse comparée des impacts des masses bâties sur les maisons à l'Ouest du hameau de Rue Bourgeois

Projet « *OAP en vigueur* » :



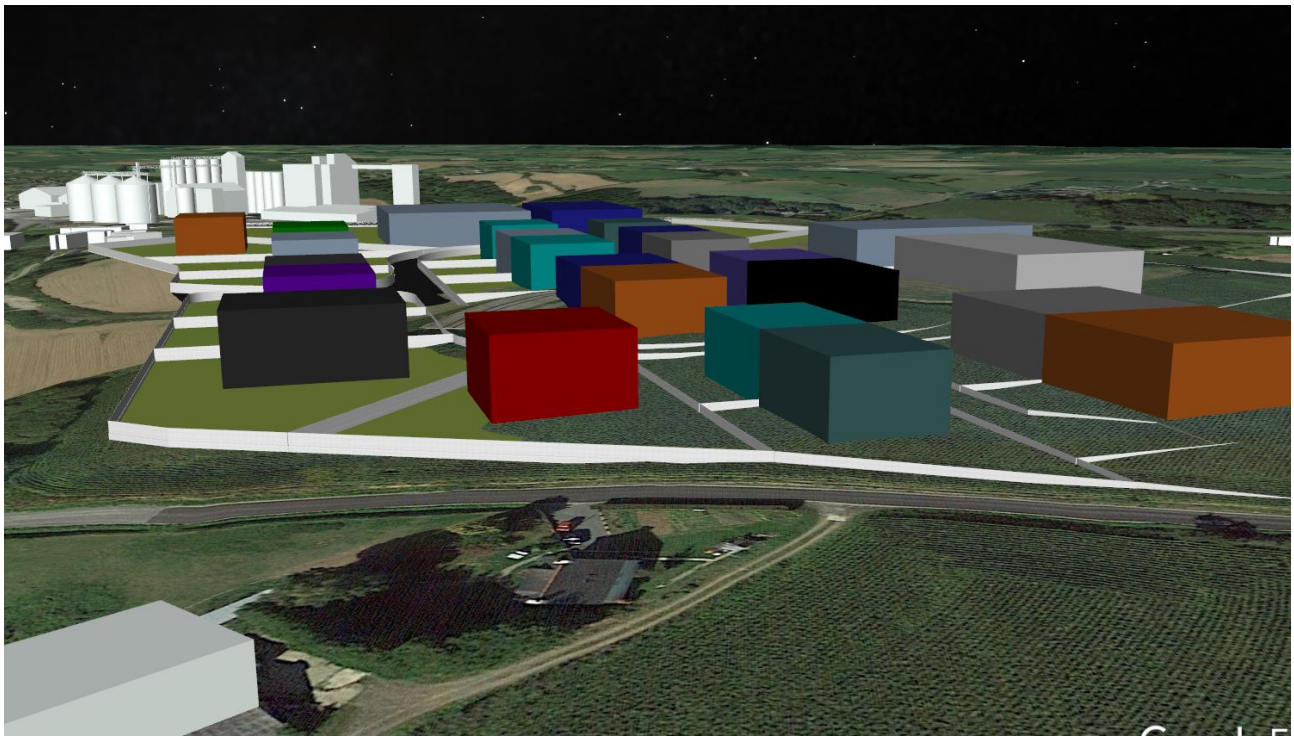
Projet « *base logistique* » :

Il apparait que la masse bâtie globale du projet *base logistique* est en retrait par rapport à la maison contrairement à l'option *OAP en vigueur* qui permet aujourd'hui une implantation très proche de la voie, sans garantie de traitement paysager des abords des bâtiments.

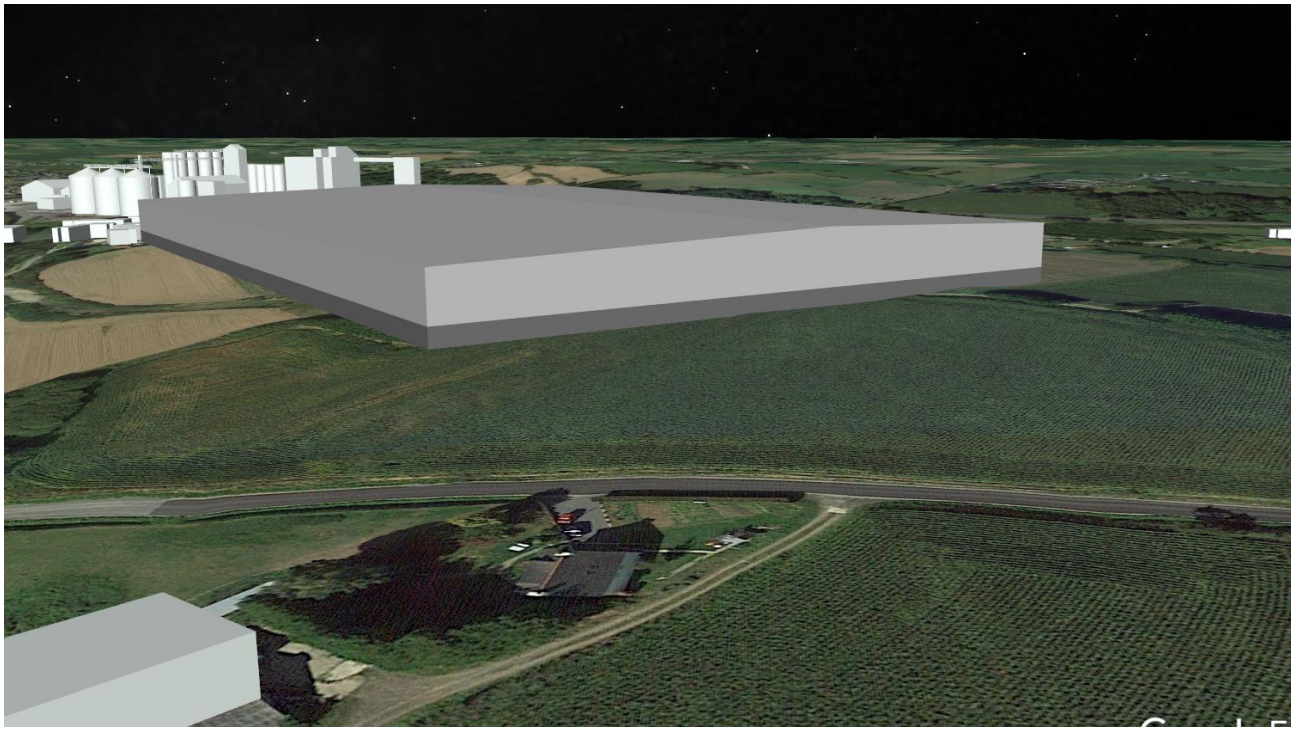
(NB les simulations ne représentent pas les aménagements extérieurs mais seulement les masses bâties).

Cette implantation en retrait est d'autant plus perceptible sur les simulations présentant une vue plus proche du sol.

Projet « *OAP en vigueur* » :



Projet « *base logistique* » :



Par ailleurs, alors que les bâtiments sur l'option *OAP en vigueur* sont limités à 15 mètres et sont donc plus bas que sur l'option *base logistique*, ils paraissent proportionnellement plus hauts à l'œil : la grande largeur de la base logistique tend à diminuer la perception de sa hauteur pourtant paradoxalement plus haute dans l'absolu. (NB les simulations ne représentent pas les aménagements extérieurs mais seulement les masses bâties).

2.2.2.3. Analyse comparée des impacts des masses bâties sur le hameau de Rue Bourgeois

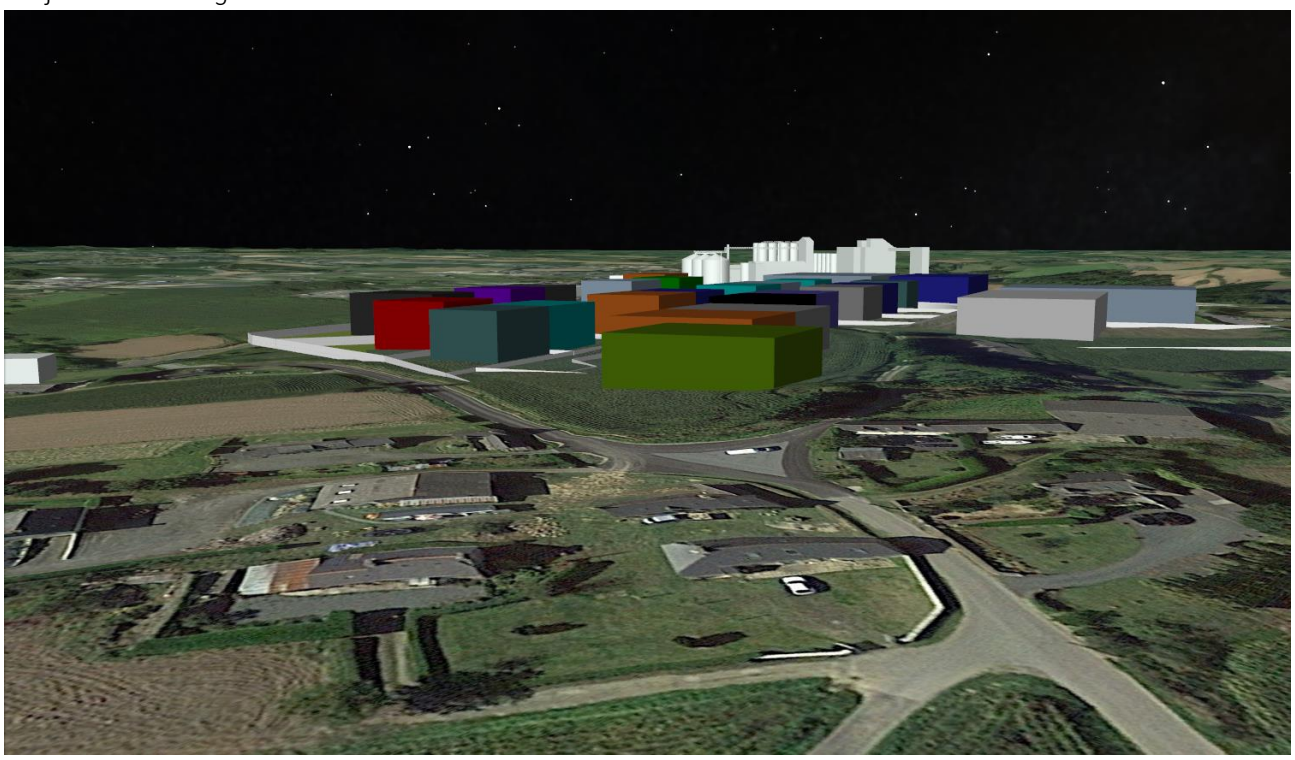
Projet « *OAP en vigueur* » :

Projet « *base logistique* » :

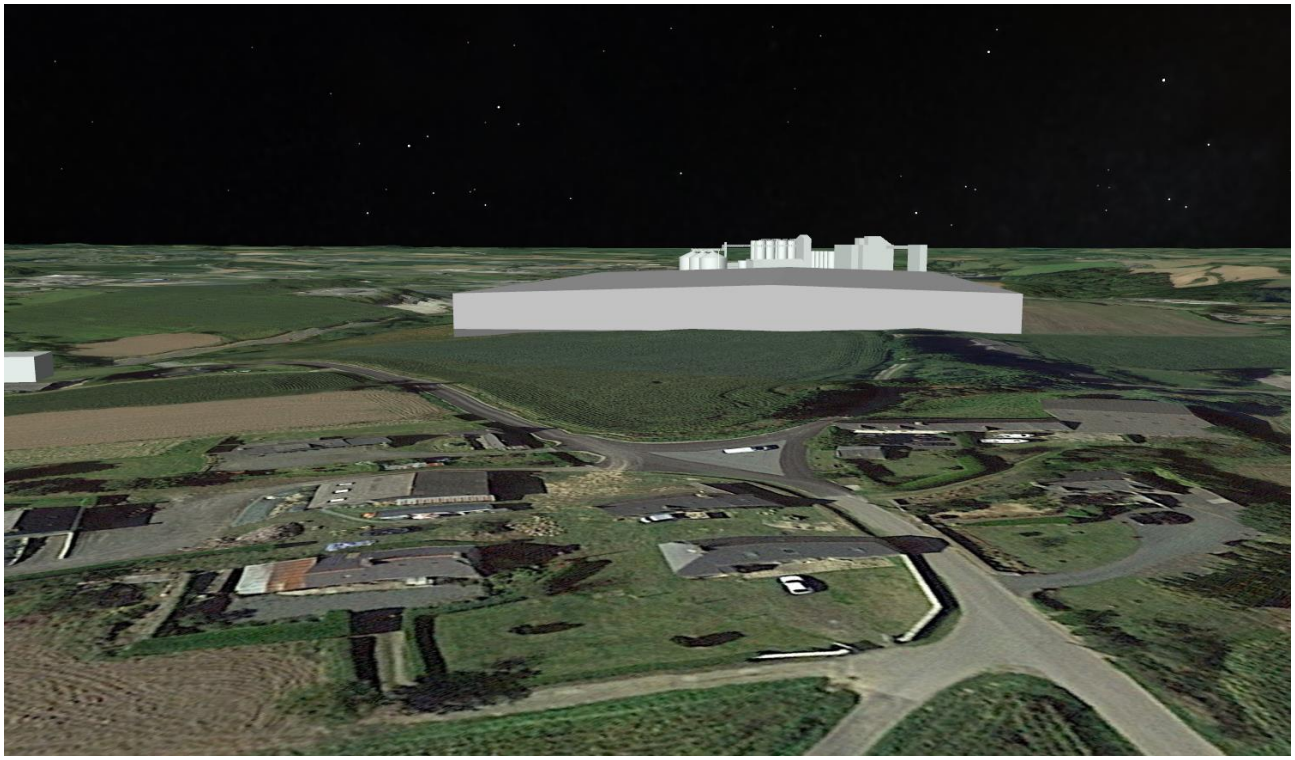
Il apparait que la masse bâtie globale du projet *base logistique* est en retrait par rapport à l'ensemble des maisons du hameau contrairement à l'option *OAP en vigueur* qui permet aujourd'hui une à quelques mètres des maisons d'habitation, sans garantie de traitement paysager des abords des bâtiments.
(NB les simulations ne représentent pas les aménagements extérieurs mais seulement les masses bâties).

Cette implantation en retrait est d'autant plus perceptible sur les simulations présentant une vue plus proche du sol.

Projet « *OAP en vigueur* » :



Projet « *base logistique* » :

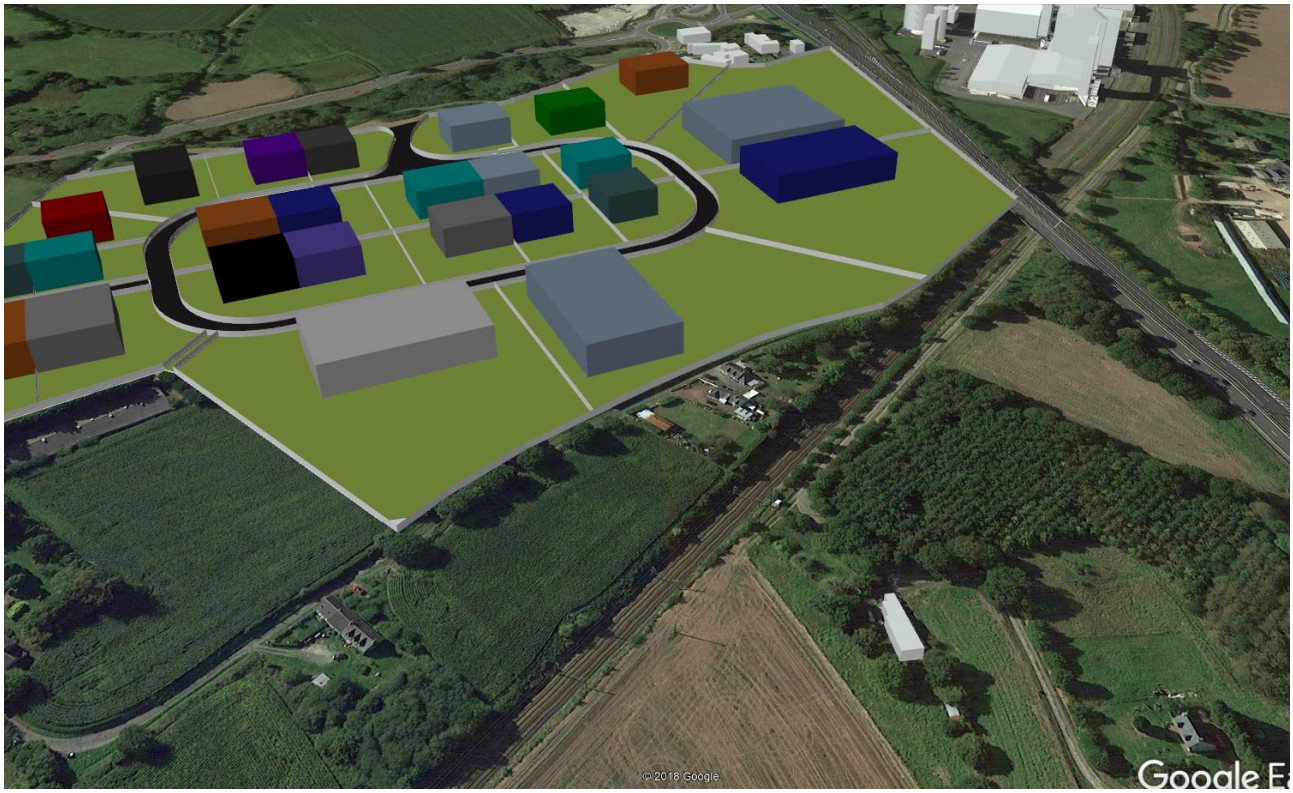


Il apparait que la masse bâtie globale du projet *base logistique* est en retrait par rapport à l'ensemble des maisons du hameau contrairement à l'option *OAP en vigueur* qui permet aujourd'hui une implantation à quelques mètres des maisons d'habitation, sans garantie de traitement paysager des abords des bâtiments.

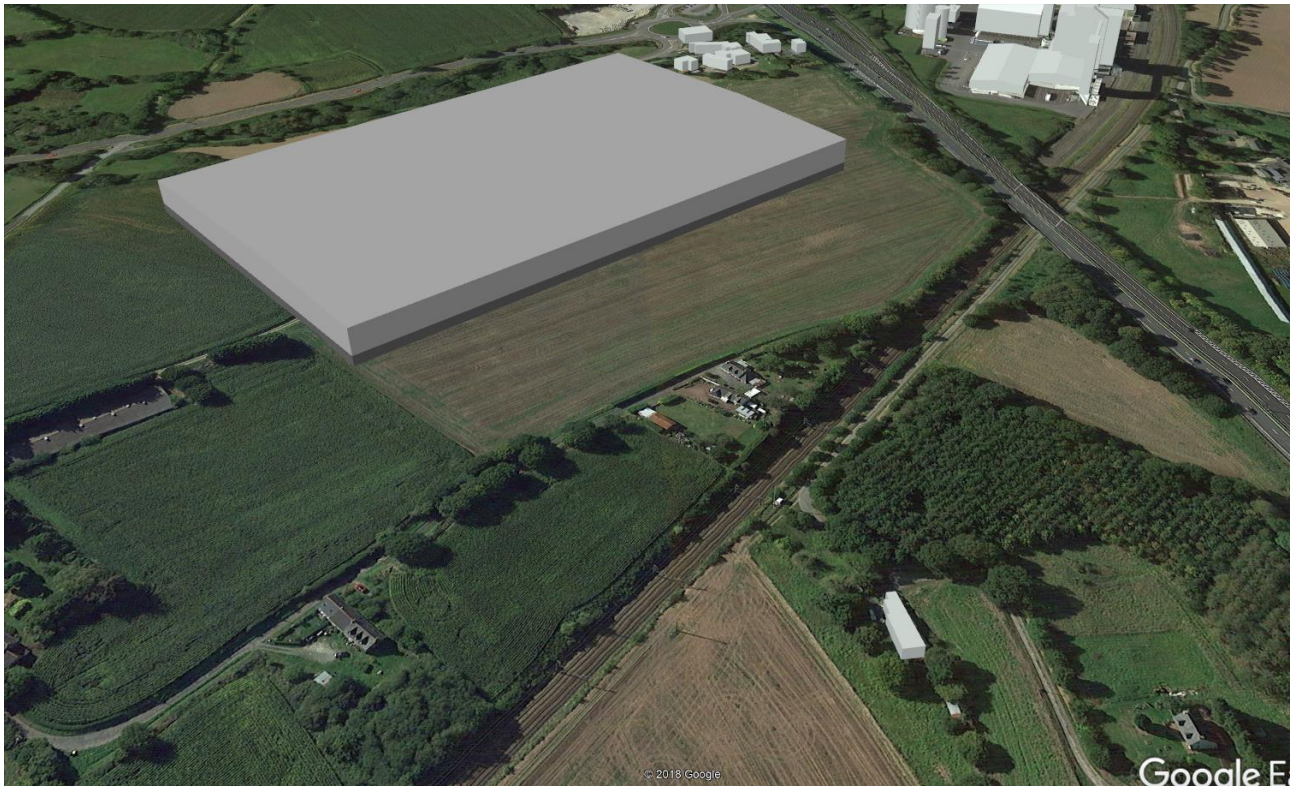
(NB les simulations ne représentent pas les aménagements extérieurs mais seulement les masses bâties).

2.2.2.4. Analyse comparée des impacts sur le hameau de Kercun

Projet « *OAP en vigueur* » :



Projet « *base logistique* » :



Il apparait que la masse bâtie globale du projet *base logistique* est en retrait par rapport à la maison contrairement à l'option *OAP en vigueur* qui permet aujourd'hui une à quelques mètres de la maison d'habitation, sans garantie de traitement paysager des abords des bâtiments.

(NB les simulations ne représentent pas les aménagements extérieurs mais seulement les masses bâties).

2.2.3. Bilan de l'analyse comparée des impacts sur le voisinage immédiat

La superposition de la masse des bâtiments de la base logistique et de la zone d'activité telle que définie par l'OAP en vigueur démontre clairement que le bâtiment de la base vient en recul par rapport à l'ensemble des limites séparatives du terrain.

Aussi, l'ensemble des hameaux et des maisons environnantes seront moins impactées par la masse du bâtiment *Lidl* qu'elles ne le seraient par une zone d'activité classique.

La modification de l'OAP portée par la collectivité permet donc une diminution de l'impact du projet par rapport au voisinage immédiat.

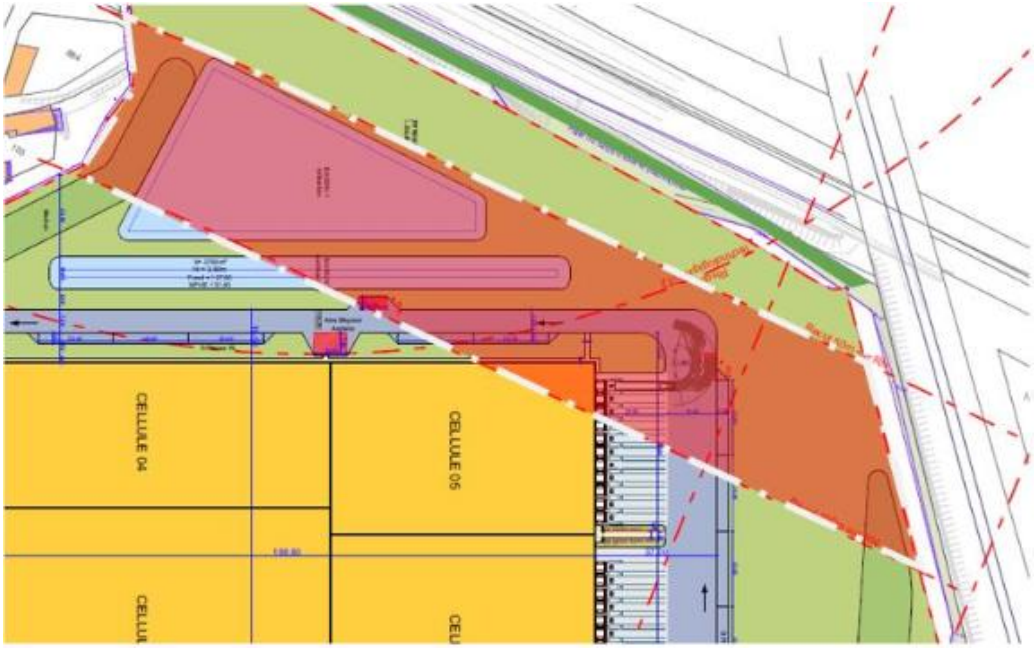
Par ailleurs, outre la seule masse du bâtiment, l'OAP en vigueur n'envisage pas de gestion globale du parc d'activité de Kertédevant. En conséquence, le fonctionnement de cette trentaine d'entreprise n'offre aucune garantie de mutualisation, au risque de nuisances potentielles.

Le projet de base logistique, par son ampleur, oblige la collectivité à porter un regard vigilant sur les nuisances potentielles pour le voisinage : nuisances sonores, visuelles… A l'inverse, Leff Armor communauté aurait moins de légitimité à règlementer le fonctionnement de nombreuses entreprises aux secteurs d'activité différents, aux horaires de fonctionnement différents… L'ensemble des dispositions relatives à la réduction des nuisances n'existerait donc pas. Ce point est détaillé à l'alinéa 3.1 du présent document.

2.2.4. Analyse comparée des impacts sur le paysage créé depuis la N12

Un des principaux points de vigilance émis par la MRAe avait été l'impact visuel du projet par rapport à la route nationale 12. Il avait déjà été démontré dans le dossier d'évaluation environnementale que l'impact visuel serait contrôlé et limité compte tenu de la présence d'un environnement déjà industriel avec notamment la présence de Triskalia.

Il convient d'établir en premier lieu que l'OAP en vigueur prévoit clairement depuis 2013 la nécessité de faire évoluer la marge de recul de la N12 de 100 à 50m. L'OAP prévoit donc des bâtiments d'activité pouvant s'implanter jusqu'au ras de cette éventuelle marge de recul réduite, alors que la base logistique est située largement au-delà de la marge de recul. L'évaluation environnementale démontrait bien que seul un coin du bâtiment pénétrait dans la marge de recul, en restant globalement à distance de la N12 :



L'orientation du bâtiment permet d'affirmer que la majeure partie du site est largement au-delà de cette marge, et donc moins exposé à la vue des automobilistes que s'il avait été situé parallèlement à N12, le long de la marge de recul. A fortiori, des bâtiments implantés face à la N12, avec une marge de recul ramenée à 50 mètres, tel que le prévoit l'OAP en vigueur, auraient entraîné une exposition plus forte.

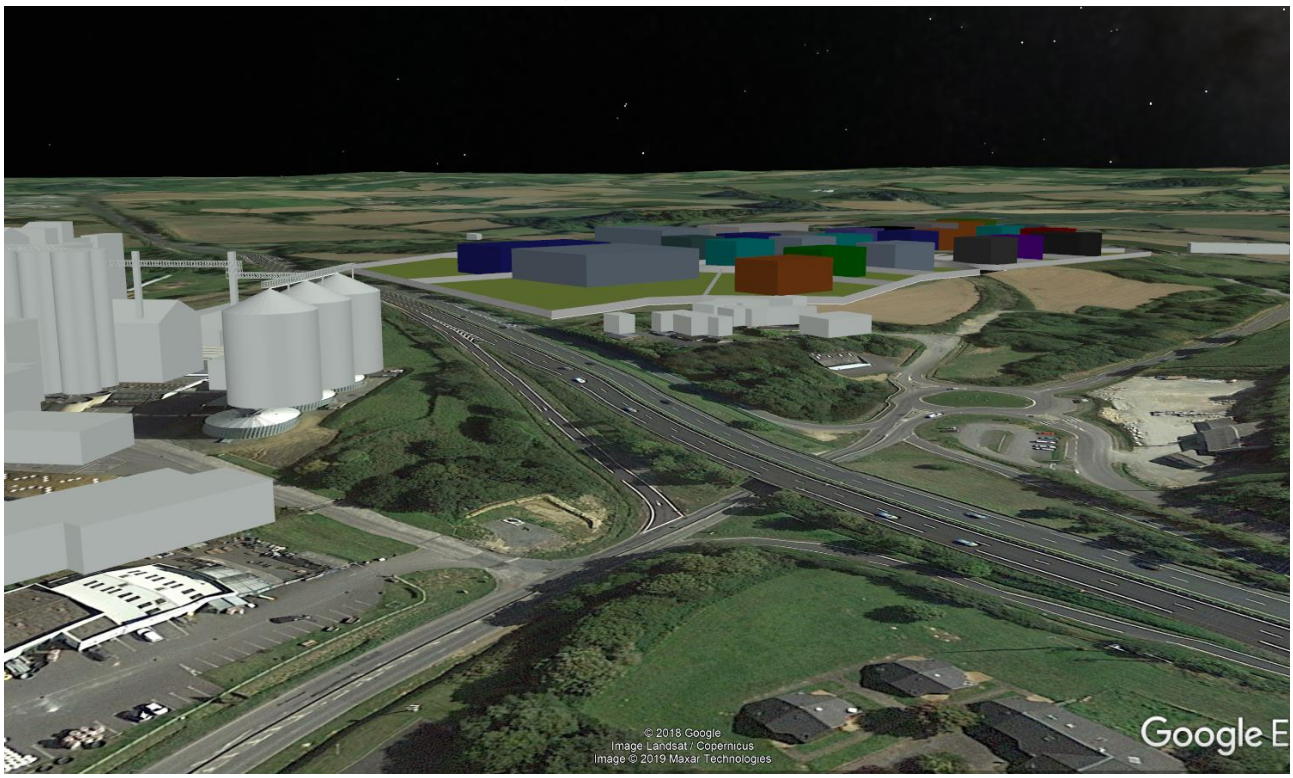
L'OAP en vigueur prévoit en outre que, sur la trentaine de lots envisagés, les lots les plus grands soient localisés en bordure de N12 : cela montre que ce n'était pas tant la masse de chaque lot qui était alors considérée comme dommageable pour le paysage, mais plutôt la multiplication des lots. Sur ce point, la gestion en un seul lot répond bien à cette préoccupation.

Outre la masse des bâtiments, un point majeur concerne la multiplication des enseignes. La base logistique envisagée ici n'a pas besoin d'être visible de la N12, et n'est donc pas en recherche de publicité. A fortiori, l'objectif principal du porteur de projet, compte tenu des demandes d'intégration paysagères formulées par la collectivité et rappelées par la MRAe, est de masquer, autant que faire se peut, cette base logistique, grâce à un traitement boisé et paysager de la marge de recul.

Il est évident que dans le cas d'une zone d'activité classique, les entreprises qui se seraient installées face à la N12 auraient au contraire recherché à maximiser cette exposition et auraient entrepris la multiplication de dispositifs d'enseignes ou de publicité : c'est ce que l'on voit déjà sur l'ensemble des parcs d'activités situés en bordure de N12 déjà aujourd'hui dans les agglomérations de Guingamp ou de Saint-Brieuc.

Or, il est impossible pour la collectivité de venir gérer cette publicité en l'absence de Règlement Local de Publicité : le Code de l'Environnement prévoit bien qu'en absence de RLP, le Préfet est l'autorité compétente en matière de police de la publicité. La collectivité voit donc d'un œil favorable un projet paysager, plutôt qu'une multiplication de dispositifs de publicité disparates qui entraîneraient une banalisation de l'espace et une agression visuelle pour les riverains et les automobilistes.

La mise en compatibilité du PLU en faveur d'une base logistique plutôt que d'un parc d'activité classique présente donc une amélioration du traitement de la marge de recul :



2.2.5. Analyse comparée des impacts sur la consommation foncière

(NB les simulations ne représentent pas les aménagements extérieurs mais seulement les masses bâties).

Dans les deux options, l'emprise maximale des aménagements correspondait à la totalité de la zone 1AUy. En cohérence avec les orientations du SCoT, il n'a jamais été ni envisagé, ni envisageable, de rendre cette zone à une vocation agricole : au contraire, l'urbanisation de cette zone, prévue de longue date, est même compensée par une suppression, dans le futur PLUiH de Leff Armor communauté, d'un grand nombre de secteurs d'extension sur d'autres communes.

Au-delà de la seule consommation d'espaces agricoles, les deux solutions paraissent avoir des impacts similaires sur l'imperméabilisation des sols.

Premièrement, concernant les masses bâties :

- La solution *« base logistique »* présente un seul bâtiment, d'une emprise de 54 759 m²
- La solution « *OAP en vigueur* » aurait présenté une trentaine de bâtiments, dont l'emprise moyenne peut être estimée entre 1500 et 2000 m² si l'on prend pour référence les parcs d'activité équivalents du territoire. On peut donc estimer l'emprise totale de ces bâtiments à environ 30 * 1750 = 52 500 m² soit une emprise totale bâtie relativement similaire au projet *base logistique*

Deuxièmement, concernant l'imperméabilisation des surfaces extérieures :

- La solution « *base logistique* » présente une imperméabilisation contrainte par le site et donc optimisée : l'ensemble des aménagements seront conçus pour le fonctionnement d'un seul lot, donc de manière optimisée à ce fonctionnement.
- La solution « *OAP en vigueur* » ne présente aucune garantie de mutualisation ou d'optimisation de fonctionnement. La trentaine de lots envisagés aurait donc aussi conduit à la création d'une trentaine de nappes de parkings, une trentaine d'espaces de livraisons de poids lourds, une trentaine de modes de gestion de la pollution lumineuse et sonore … Le saucissonnage prévu par l'OAP revient à une dispersion des points de nuisances sur l'ensemble du parc d'activité, sans aucune réflexion sur la potentielle mutualisation des espaces de parking par exemple, et surtout une multiplication d'espaces aux fonctions identiques, et donc à un gaspillage d'espace.

2.2.6. Bilan de l'analyse comparée « *OAP en vigueur* »

Impacts	Kertédevant option 1 : « *base logistique* »	Kertédevant option 2 : « *OAP en vigueur* »
Espaces agronaturels	=	=
Voisinage immédiat	=	-
Trafic / Voiries	=	=
Possibilité réglementaire	=	+
Stratégie économique	=	=
Paysage	=	-
Bilan	=	-

Il apparait que le seul point pour lequel l'option « *OAP en vigueur* » semblait plus intéressante pour la communauté de communes est une mise en œuvre rapide, ne nécessitant pas d'évolution du document d'urbanisme (néanmoins, selon le projet précis, une évolution aurait peut-être pu être nécessaire pour la partie marge de recul).

Le seul argument de la faisabilité règlementaire immédiate ne saurait suffire à orienter définitivement le choix de la collectivité.

Les critères sur lesquels la solution « *OAP en vigueur* » semblait équivalente à la solution *« base logistique »* sont les critères des incidences sur les espaces agronaturels et sur la stratégie économique du Pays de Guingamp.

Enfin, les critères selon lesquels la solution « *OAP en vigueur* » est moins vertueuse sont l'atteinte au voisinage immédiat et l'atteinte au paysage, soit les deux critères qui font l'objet d'une vigilance particulière de l'autorité environnementale.

Il est donc établi que la solution « *OAP en vigueur* » n'est pas une alternative souhaitable.

3. Prise en compte de l'environnement

3.1. Analyse de la mise en compatibilité en termes de nuisances sonores

L'Ae recommande de compléter l'évaluation environnementale par l'analyse de la mise en compatibilité du PLU en termes de nuisances sonores et de mettre en place des mesures pour qu'elles soient non significatives pour les riverains, notamment en période nocturne où l'étude d'état initial conclut à un paysage sonore très calme. Les nuisances sonores en phase chantier sont également à prendre en compte.

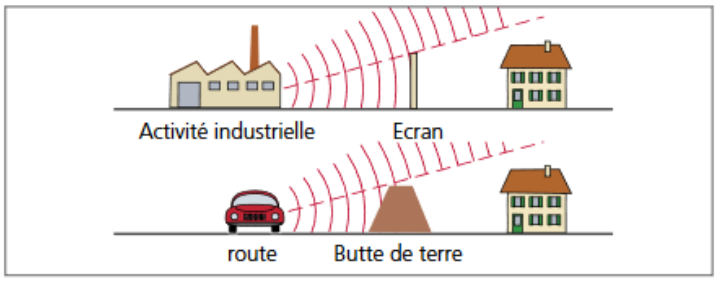
L'analyse du projet en termes de nuisances sonores, qui n'était pas disponible pour la solution type « *OAP en vigueur* », a été permise par la mise en compatibilité et les études d'impact réalisées par la société Lidl. Ces études d'incidences sonores se trouvent page 205 et 206 de l'étude d'impact et ont été rappelées dans le dossier d'évaluation environnementale, page 105, 106 et 107. Enfin, ces dispositions ont été rappelées par le porteur de projet dans son mémoire en réponse suite à l'avis de la MRAe sur l'autorisation environnementale, joint à l'enquête publique.

Du point de vue de la collectivité, cette analyse poussée des incidences sonores n'aurait pas été permise par la version « *OAP en vigueur* »,qui ne prévoit pas de dispositif particulier de protection de l'environnement immédiat en termes de nuisances sonores, que cela soit dans les principes d'aménagement, où cette thématique n'est pas abordée, ou dans le schéma de principe où, pour rappel, seul un liseré vert évoquant une simple haie est représenté :

Une simple haie ne présentait aucune assurance d'une bonne gestion des nuisances sonores : il est rappelé que la végétation n'est, en aucun cas, un obstacle au bruit. Il a été démontré qu'une forêt d'une largeur de 100 m ne diminuerait le bruit que de 3 à 5 décibels :

1 – Ecrans et merlons :

L'efficacité d'un écran ou d'un merlon sera essentiellement fonction de sa hauteur, de sa longueur et de la position respective de la source et du récepteur



ATTENTION : écrans végétaux inefficaces

Une haie ou un rideau d'arbres est inefficace pour faire obstacle au bruit. Une bande forestière de 100 m de largeur pourra apporter une atténuation supplémentaire de 3 à 5 dB(A) par rapport à l'atténuation liée à la distance.

Extrait de « Plan Local d'Urbanisme & Bruit – La boîte à outils », Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise / Conseil National du Bruit

A l'inverse, la réflexion menée et l'assurance, dès la phase de modification du document de planification, d'obtenir du porteur de projet la mise en place de dispositifs efficaces de réduction des nuisances sonores est donc une amélioration notable par rapport à l'OAP actuelle :

Il est rappelé par ailleurs que le site actuel de Kertédevant est un site particulièrement exposé au bruit, étant situé entre une voie express et une voie ferrée. Cet élément est entré en réflexion, dans une logique de localiser des activités potentiellement bruyantes à l'écart des centres-bourgs. Ici, le projet bénéficie des aménités de la proximité avec l'agglomération de Châtelaudren-Plouagat, notamment la présence de la gare et de services, sans faire peser de menaces de nuisances sur les nombreux habitants du centre-bourg.

Enfin, il doit être rappelé que les dispositions du règlement écrit du PLU de Plouagat non modifiées par la présente procédure, qui resteront donc en vigueur, permettent à la collectivité d'exercer un contrôle sur tout porteur de projet éventuel, dans le cas où le projet de base logistique *Lidl* n'était pas mis en œuvre et qu'un autre porteur de projet se manifestait sur ce site :

> **IV – EN SECTEUR 1AUy SONT ADMISES :**
> - Les constructions destinées à abriter les établissements industriels, artisanaux ou commerciaux,
> - Les constructions à usage de bureaux,
> - Les entrepôts,
> - Les installations classées, à double condition :
> . que leur implantation ne présente pas de risques pour la sécurité de voisins,
> . qu'elles n'entraînent pas, pour leur voisinage, de nuisances inacceptables, soit que l'établissement en engendre peu par lui-même, soit que les mesures nécessaires soient prises en vue de leur élimination,

De manière générale, la question des nuisances sonores a été mise en réflexion, au-delà du projet ponctuel, dans une réflexion globale, à l'échelle intercommunautaire. En effet, si des solutions techniques ont été trouvées pour réduire les nuisances sur les riverains, à l'échelle du projet, cela n'a pas empêché de questionner cette thématique plus largement.

Dans une logique de recherche perpétuelle d'alternatives et de remise en question des stratégies de développement économique dans le cadre de l'élaboration du PLUiH de Leff Armor communauté, plusieurs points de vigilance ont pu être identifiés :

- un enjeu, pour la collectivité, de maîtriser l'urbanisation autour des installations bruyantes, actuelles ou futures ; pour cela, le développement de l'urbanisation sera recherché à l'écart de toute source de nuisance afin de ne pas exposer des populations supplémentaires. Pour le cas précis de Kertédevant, le PLUiH arrêté envisage en conséquence un zonage qui interdira la construction de nouveaux logements autour du site (tout en permettant néanmoins aux logements existants des possibilités d'évolution) ;
- un enjeu de ne pas implanter d'activité bruyante à proximité des centres-bourgs, qui concentre le plus de populations, afin d'améliorer les conditions de vie de chaque centre-bourg ;
- un enjeu enfin de mettre fin au mitage de l'espace agricole, afin de ne pas multiplier les logements non liés à l'activité agricole et un pastillage qui, du fait des règles de réciprocité, vient nuire à la vocation agricole de la zone A et à la qualité de vie des riverains.

L'étude comparative des solutions alternatives envisagées, en partie 2 du présent mémoire, a bien intégré un critère « *impact sur le voisinage immédiat* » qui démontre que sur les 15 options étudiées, 13 présentent un impact plus fort sur le voisinage (cf. page 38). Les deux solutions moins exposées aux nuisances étant la zone de Pommerit-le-Vicomte, petite zone isolée dans l'espace rural d'une comme rurale qui n'a pas vocation à accueillir un tel projet, et la zone de Plélo Est, dont l'analyse précise a permis de démontrer qu'elle n'était pas une solution viable et correspondre à l'intérêt général du territoire.

3.2. Analyse de la mise en compatibilité en termes de paysage

L'Ae recommande de compléter l'étude paysagère par l'étude des incidences de la mise en compatibilité du PLU sur le paysage vu depuis les habitations, notamment du fait de la hauteur, de la proximité du bâtiment et des écrans acoustiques et de son volume.

Des simulations depuis les habitations permettant d'apprécier le "volume" et la "hauteur" du bâtiment sont présentes dans l'évaluation environnementale et dans l'analyse comparative de la partie 2.2. du présent mémoire. Une analyse précise et illustrée se trouve aussi dans le mémoire en réponse rédigé par le porteur de projet, aux pages 14 à 27.

3.3. Analyse de la mise en compatibilité en termes socio-économiques

Sur le plan socio-économique, le dossier fait état du maintien des emplois du pôle guingampais avec en pratique un transfert de la majorité des emplois des salariés de la plateforme logistique actuelle vers la nouvelle plateforme sur le site de Kertédevant, du fait de la proximité entre les deux sites situés à 14 km, soit environ 10 mn de voiture, et donc peu de création nette d'emplois. Les conséquences pour le développement de l'activité de commerce et services sur le secteur de Chatelaudrun-Plouagat inscrite au projet de territoire du Scot, ne sont pas évaluées.

Deux réponses sont à apporter sur cette thématique.

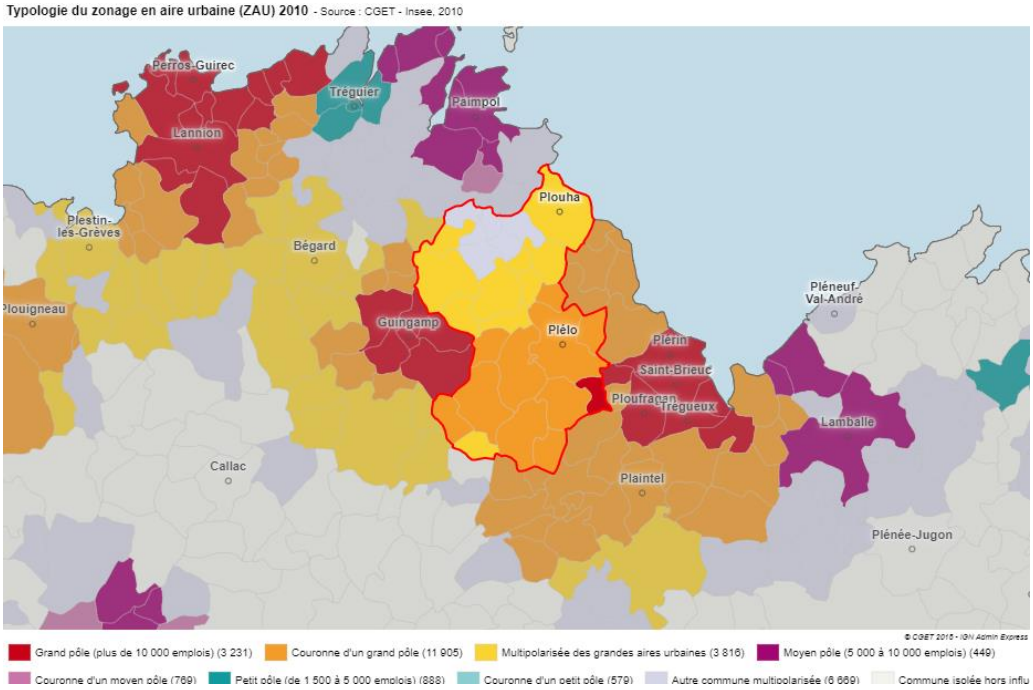
La première a trait au projet de territoire porté par Leff Armor communauté et à la nécessité, à l'échelle départementale, de structurer le territoire.

La seconde concerne, en conséquence, le renforcement de la polarité de Châtelaudren-Plouagat induit par cette stratégie territoriale et les conséquences à une échelle macro.

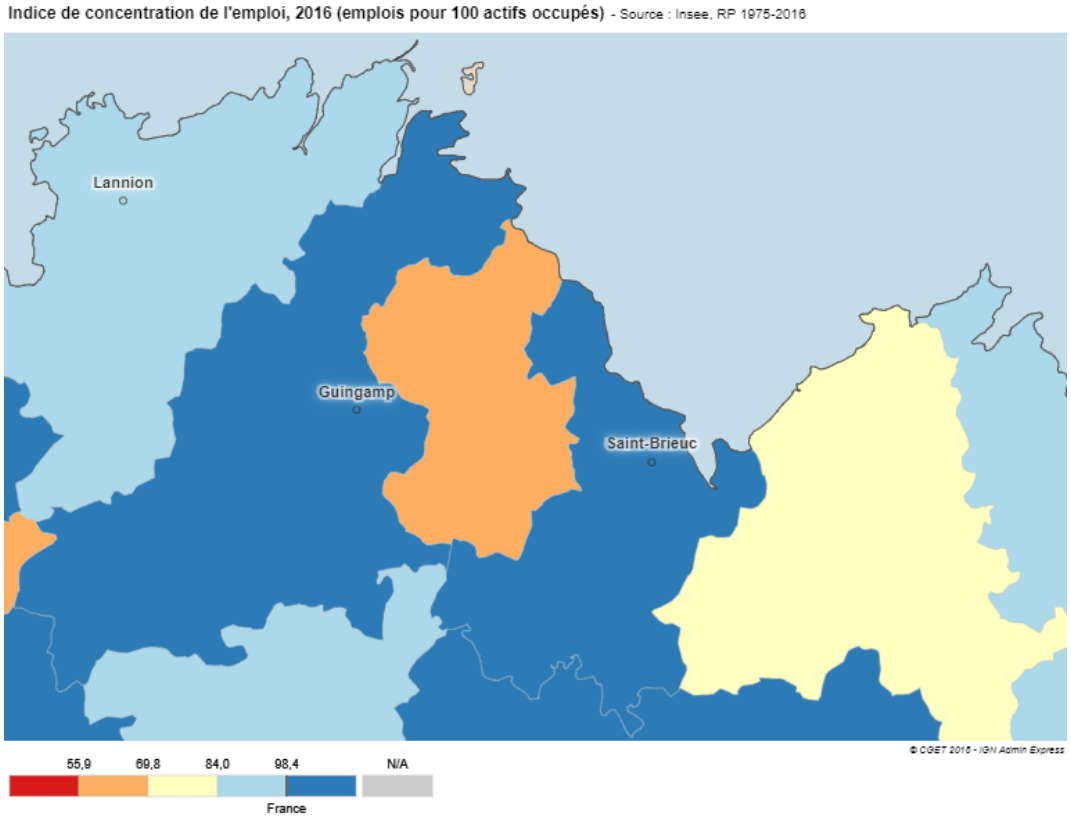
3.3.1. De la structuration du territoire

Le diagnostic du territoire réalisé dans le cadre du PLUiH démontre une polarisation croissante du territoire par l'aire urbaine de Saint-Brieuc, conjuguée à une perte d'influence du pôle guingampais au sein du Pays de Guingamp, du fait de cette polarisation croissante de l'Est du Pays.

Les élus du territoire de Leff Armor ont affirmé clairement leur volonté de ne pas devenir un territoire uniquement résidentiel ou dortoir, alors que le territoire est situé, pour toute sa moitié sud, dans la couronne périurbaine de Saint-Brieuc (hormis Saint-Péver et Saint-Fiacre, appartenant à l'aire urbaine de Guingamp) :



Le corolaire de ce constat de dépendance à l'emploi est l'indice de concentration de l'emploi trop faible sur Leff Armor communauté, au risque d'une résidentialisation de l'économie du territoire. A titre de comparaison, l'INSEE identifie un indice de concentration de l'emploi de 112 sur Saint-Brieuc agglomération, 101 sur Guingamp Paimpol agglomération, contre seulement 62 sur Leff Armor communauté. Cela signifie que, pour 100 actifs résidents sur le territoire, le territoire n'offre que 62 emplois. En résulte que Leff Armor est un territoire globalement résidentiel qui n'est pas en mesure, aujourd'hui, d'offrir d'emploi à près de 40% de sa population active.



Dans l'objectif d'un développement plus vertueux, qui ne soit plus, désormais, qu'un développement liée à la périurbanisation briochine, il est donc nécessaire d'augmenter globalement le nombre d'emplois sur le territoire,

sans pour autant remettre en cause les caractéristiques de ce territoire, et donc en structurant l'emploi comme sera structurée l'évolution démographique.

Cette structuration ne passe donc pas par le mitage des zones économiques mais par la concentration des emplois dans les polarités économiques du territoire.

Sur Leff Armor communauté, seules deux communes présentent un indice de concentration de l'emploi supérieur à 1 : Lanvollon, et Châtelaudren-Plouagat, avec 103 emplois pour 100 actifs. Il apparait donc stratégique de renforcer prioritairement ces deux communes, et particulièrement Châtelaudren-Plouagat qui, par sa desserte ferroviaire, a un potentiel plus intéressant.

Le développement de l'emploi sur le site de Kertédevant doit donc être envisagé à l'échelle intercommunale, voire intercommunautaire et départementale.

3.3.2. Du renforcement de la polarité de Châtelaudren-Plouagat

Plusieurs évolutions conduisent aujourd'hui à voir le renforcement de la polarité de Châtelaudren-Plouagat se réaliser concrètement.

La fusion des deux communes, premièrement, permet enfin à la polarité historique de Châtelaudren de pouvoir se renforcer au-delà de ses limites administratives historiques.

L'arrivée du PLUiH, qui ventilera désormais la croissance démographique au bénéfice des centralités des pôles, au premier rang desquels Châtelaudren-Plouagat, et en compatibilité avec le SCoT qui fait de la commune une polarité structurante à l'échelle du Pays de Guingamp, sont autant de signaux qui accompagnent ce renforcement, auquel participe l'implantation d'une base logistique régionale.

Aujourd'hui, le site de Ploumagoar emploie 130 salariés. Sur le site de Plouagat, le porteur de projet ambitionne de porter ce nombre à 180 salariés. L'évaluation environnementale avait établi que, compte tenu des distances des deux sites, les 130 emplois de Ploumagoar n'étaient en aucun cas menacés et que la localisation à Plouagat n'obligerait pas ces salariés à déménager. Il en résulte néanmoins un delta de 50 emplois nouvellement créés, ce qui est non négligeable à l'échelle du bassin de vie de Châtelaudren-Plouagat.

Globalement, l'ensemble des 180 salariés permettra de faire vivre les commerces et services du bourg : les pratiques commerciales sont intimement liées aux déplacements domicile-travail, on imagine donc que les salariés de la zone d'activité de Châtelaudren-Plouagat iront préférentiellement vers les commerces du centre-bourg, et de la zone de la Mi-Route, considérée par le SCoT comme un espace commercial de centralité. Ces 180 salariés auront donc une offre commerciale variée.

En ce sens, ces pratiques entendent favoriser ces espaces commerciaux de centralité et non plus les zones commerciales périphériques. L'étude comparative présente au chapitre 2 de ce présent mémoire a par ailleurs démontré que la solution de Kertédevant était bien plus favorable au développement du bourg de Châtelaudren-Plouagat que ce que la solution Plélo l'aurait été pour le bourg de Plélo.

L'augmentation du nombre de chalands est difficile à évaluer qualitativement mais il est certain que l'implantation de la base sur un autre EPCI n'aurait pas renforcé les commerces et services du territoire, tout comme l'implantation de la base sur un autre site économique de Leff Armor n'aurait pas pu contribuer autant au renfort de la polarité principale du territoire.

L'implantation à l'écart de toute solution de mobilité durable n'aurait pas permis à la collectivité d'entreprendre de futures réflexions sur le report modal et le renforcement de sa gare, en cohérence avec les réflexions portées à l'échelle du SCoT sur le développement d'une offre commerciale et de service adaptés autour des gares du territoire.

Il convient enfin de rappeler que le développement de la polarité de Châtelaudren-Plouagat s'inscrit dans une démarche de planification globale et que le développement de l'emploi s'accompagne aussi d'un développement de l'offre de logement, qui permettra aux futurs nouveaux salariés de trouver sur la commune même de Châtelaudren-Plouagat une offre d'habitat mixte et variée, anticipée dans le volet habitat du futur PLUiH.

Aussi, le projet emportant mise en compatibilité du PLU de Plouagat apparaît comme une opportunité au vu des calendriers des différentes démarches de planification. Ce projet est vu, par la collectivité, comme une étape majeure vers la structuration de son territoire. Les différentes réflexions, et échanges, notamment avec l'autorité environnementale, que la collectivité n'auraient pas envisagées dans le cas d'un lotissement classique de la zone d'activité, ont ainsi permis à la collectivité de réfléchir plus largement à ses stratégies de développement, afin de s'engager vers un développement plus harmonieux et vertueux.