

Préfecture des Côtes d'Armor
Leff Armor Communauté
Commune déléguée de Plouagat

ENQUÊTE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE UNIQUE

Installation classée pour la protection de l'environnement

**Demande d'Autorisation environnementale présentée par la SNC LIDL
pour la création et l'exploitation d'une plateforme logistique,
d'un permis de construire et
d'une Déclaration de projet emportant mise en compatibilité
du plan local d'urbanisme de Plouagat**



Esquisse du site et des constructions

Arrêté préfectoral IC n° 20190180 du 19/12/2019

Enquête publique unique du 21 janvier et 21 février 2020

RAPPORT I

Commissaire enquêteur
Martine VIART

SOMMAIRE

I – Présentation de l'enquête p.5

I.1 Localisation du projet

I.2 Objet de l'enquête et contexte réglementaire p.6

1.2.1 L'objet de l'enquête

1.2.2 Le contexte réglementaire

I.3 Les acteurs du projet p.7

1.3.1 L'autorité organisatrice

1.3.2 Le porteur de projet et maître d'ouvrage

1.3.3 Le maître d'œuvre

1.3.4 L'architecte

1.3.5 La collectivité compétente

I.4 Composition du dossier p.8

II – Le projet

II.1 Historique du projet p.10

II.2 Résumé du projet de plateforme logistique p.11

II.3 Mise en compatibilité du PLU de Plouagat - Evaluation environnementale p.13

II.3.1 Le développement économique de Leff Armor

II.3.2 Articulation du projet avec les documents de planification

II.3.3 Etat initial de l'environnement p.17

II.3.3.1 Milieux naturels remarquables et protégés

II.3.3.2 Géologie, hydrogéologie et hydrologie

II.3.3.3 Risques miniers

II.3.3.4 Pollution des sols

II.3.3.5 Corridors écologiques et Trame Verte et Bleue

II.3.3.6 Espaces agricoles

II.3.3.7 La faune et la flore

II.3.3.8 Climatologie

II.3.3.9 Le paysage et le patrimoine

II.3.3.10 Analyse des incidences du projet sur l'environnement et mesures envisagées p.23

II.3.4 Justification du choix retenu via l'analyse multicritères p.26

* Aspect paysager

* La dimension cinétique de la perception

* La modification de la marge de recul

* La gestion des hauteurs

* Question de l'étalement urbain

* De l'intérêt d'un lot unique

* Vers un renforcement des mobilités durables

* Les rapports avec l'agglomération guingampaise

* Pour le maintien des emplois du pôle guingampais

* Développement économique dans le cadre du SCoT du Pays de Guingamp

II.4 Etude d'impact p.30

II.4.1 Aménagements prévus sur le terrain

II.4.2 Analyses des effets directs et indirects, temporaires ou permanents du projet sur l'environnement

II.4.2.1 Impact sur le paysage

* Aménagements paysager

II.4.2.2 Impacts sur la faune, la flore, les continuités écologiques et les espaces naturels

II.4.2.2.1	Impact du projet en phase chantier	
II.4.2.2.2	Mesures d'évitement et de réduction à prendre en compte	
II.4.2.2.3	Impact résiduels sur les habitats naturels et espèces faunistiques	
II.4.2.2.4	Impact sur les espaces agricoles, l'urbanisme et les monuments historiques	
II.4.2.2.5	Impact sur les zones de productions contrôlées	
II.4.2.3	Consommation d'eau	p.36
II.4.2.3.1	Impact sur l'eau	
*	Les eaux pluviales	
*	Les eaux usées	
II.4.2.3.2	Compatibilité avec le SDAGE	p.39
II.4.2.3.3	Compatibilité avec le SAGE	p.39
II.4.2.4	Impact sur l'air et le climat	p.40
II.4.2.4.1	Compatibilité avec les plans et programmes	
*	SRCAE	
*	PRSE	
II.4.2.5	Gestion des déchets	p.43
II.4.2.5.1	Compatibilité avec les plans et programmes	
*	Plan National de Prévention des Déchets	
*	Plan Départemental d'Elimination des Déchets	
II.4.2.6	Impacts sonores	p.44
II.4.2.7	Impact des sources lumineuses	
II.4.2.8	Impact sur les sols et les eaux souterraines	
II.4.2.9	Impact sur les voies de communication	
*	Source du trafic	
*	Impact sur les axes routiers	
II.4.2.10	Impact lié aux travaux	p.51
II.4.2.11	Utilisation rationnelle de l'énergie	
II.4.2.12	Vulnérabilité du site	
II.4.2.13	Accident majeur sur le site	
II.4.3	Remise en état du site en cas de cessation d'activités	p.53
II.4.4	Analyse des effets directs et indirects, temporaires ou permanents du projet sur la santé publique	
II.4.4.1	Caractérisation de l'exposition	p.54
II.4.4.2	Effets cumulés avec d'autres projets connus	
II.4.4.3	Mesures envisagées Eviter – Réduire – Compenser	p.56
II.5	Etude des dangers	p.57
II.5.1	Stockage des produits	
II.5.2	Dispositions	
II.5.3	Moyens généraux de prévention au site	
II.5.4	Accidentologie dans les activités similaires	
II.6	Notice d'hygiène et de sécurité	p.62
II.6.1	Personnel	
II.6.2	Comité d'hygiène, sécurité et des conditions de travail	
II.6.3	Dispositions en matière d'hygiène	
II.6.4	Aération et chauffage	
II.6.5	Eclairage des locaux	
II.6.6	Le bruit	
II.6.7	Dispositions en matière de sécurité	
II.6.8	Prévention des risques liés à la circulation	
II.6.9	Moyens de prévention et de secours en cas d'accident	
II.7	Permis de construire	p.66
II.7.1	Objet de la demande	
II.7.2	Présentation du site	
II.7.3	Aménagement prévu du terrain	

II.7.4 Organisation et composition des bâtiments

II.7.5 Aménagements extérieur

II.7.6 Volet Paysager

III – Communication et concertation p.74

III.1 Historique de la démarche

III.2 Contacts

III.3 Réunion publique

IV – Avis p.74

Tableau récapitulatif des avis et mémoires en réponse

V – Déroulement de l'enquête publique unique p.91

V.1 Phase préalable à l'ouverture de l'enquête publique

* Désignation de la commissaire enquêteur

* Contacts et réunions divers

Rencontre DDTM, Leff Armor Communauté et Maître d'ouvrage

Visite de terrain

* Publicité de l'enquête publique

V.2 Phase de l'enquête publique

* Mise à disposition des dossiers

* Climat général durant l'enquête publique

* Réunion publique

* Permanences

* Clôture de l'enquête publique

V.3 Bilan de l'enquête publique p.93

* Les observations p.94

VI – Conclusion

Annexes

- Arrêté Préfectoral portant l'ouverture d'une enquête publique unique
- Délibération du bureau de Leff Armor Communauté
- Délibération du conseil municipal de Chatelaudren-Plouagat
- Compte rendu de la réunion publique et mémoire en réponse de la société LIDL. Article de presse
- Procès-verbal de synthèse des observations
- Mémoire en réponse de la société LIDL

Pièces jointes :

Courriers de la commissaire enquêteur au Préfet des Côtes d'Armor :

- pour le compte rendu de la réunion publique du 19/02/2020
- pour la demande de prolongation de la remise du rapport « *Conclusions et Avis* »

Courriers de la commissaire enquêteur à Leff Armor Communauté :

- demandant l'organisation d'une réunion publique
- pour la remise du procès-verbal

RAPPORT I

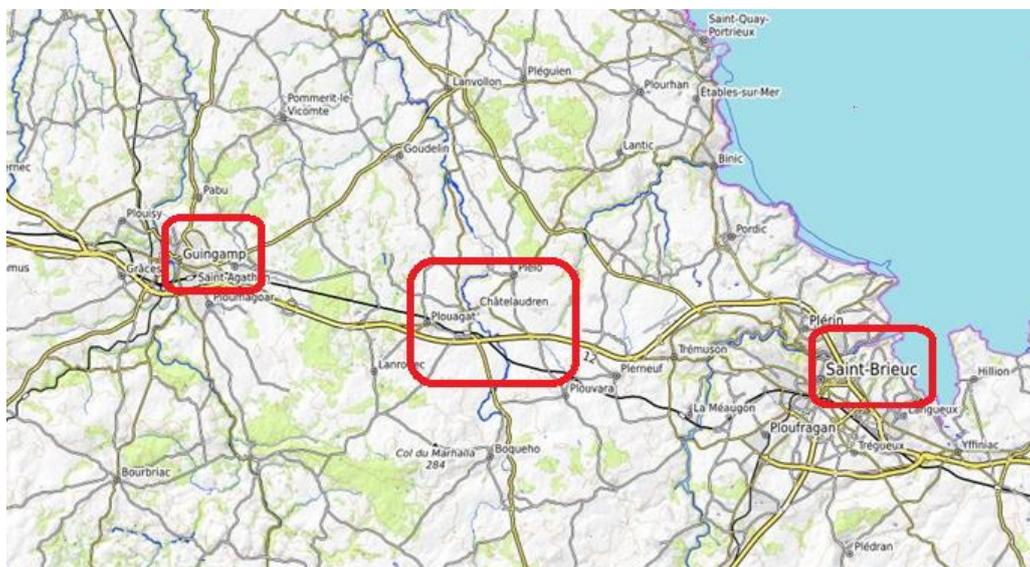
I – Présentation de l'enquête

I.1 Localisation du projet

Contexte géographique : Châtelaudren-Plouagat

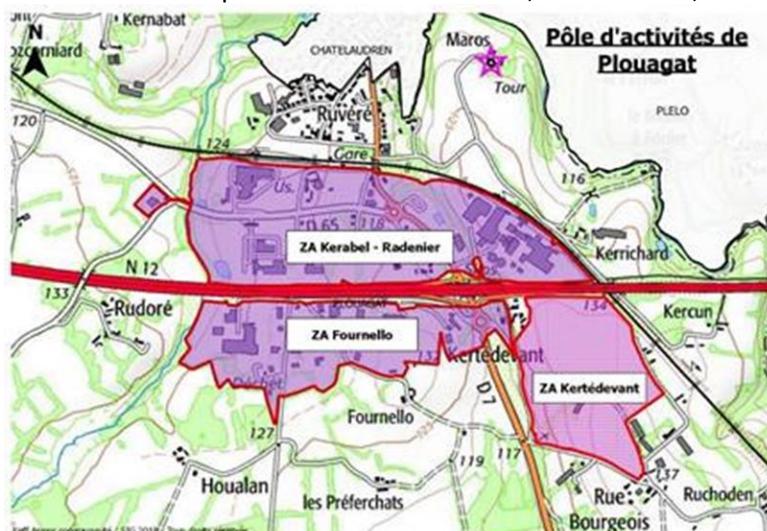
Située à l'ouest du département des Côtes d'Armor, la commune de Plouagat est en bordure de la RN12, qui la place à 10 minutes (11 km) de Guingamp et 20 minutes (19,5 km) de Saint-Brieuc. C'est la principale commune située en bordure de RN12 entre ces deux pôles urbains, ce qui la place dans une situation périurbaine.

Outre la RN12, la commune est aussi située sur la ligne ferroviaire de Paris-Montparnasse à Brest qui la met à 11 minutes de Saint-Brieuc, 7 minutes de Guingamp, 1h11 de Rennes, 1h34 de Brest et 2h50 de Paris-Montparnasse.



La commune unique, Châtelaudren-Plouagat, appartient au canton de Plélo à cheval sur les arrondissements de Saint-Brieuc et de Guingamp.

Grâce à son positionnement et son nœud de transport, la commune a vu se développer plusieurs zones d'activités industrielles au fil des années. Aujourd'hui, la commune accueille un vaste pôle d'activités industrielles et artisanales d'intérêt départemental formé par les zones du Radenier, de Fournello, de Kerabel et de Kertédevant.



I.2 Objet de l'enquête et contexte réglementaire

1.2.1 Objet de l'enquête

La société LIDL exploite actuellement une plateforme, à une dizaine de kilomètres du site du projet, sur la commune de PLOUMAGOAR mais qui ne permet pas de satisfaire les besoins de développement de son activité commerciale.

Le projet se situe sur un terrain exploité en tant que parcelles agricoles d'une surface de 16,7ha, au sein de la zone d'activité du Kertédevant, sur la commune de Plouagat dans un environnement semi-rural. Les habitations les plus proches sont situées à quelques mètres du projet et plusieurs hameaux se trouvent en limite du site.

Actuellement classé en zone 1AUy, des règles d'urbanisme du PLU de Plouagat applicables nécessiteront des modifications pour permettre à ce projet de se réaliser.

1.2.2 Contexte réglementaire

Leff Armor Communauté, qui a la compétence en matière d'urbanisme, a choisi de mettre en place la procédure de déclaration de projet prévue aux articles L.300-6 et L.153-1 et suivants du code de l'urbanisme permettant la mise en compatibilité du PLU.

L'article L.300-6 du Code de l'Urbanisme indique que les collectivités peuvent, après enquête publique, se prononcer par une « *déclaration de projet* », sur « *l'intérêt général* » d'une opération d'aménagement, même si cette opération est portée par une entité privée.

L'article L.300-6 indique également que, lorsque l'opération est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, il doit y avoir une « *évaluation environnementale* ».

L'autorité environnementale a été sollicitée pour un examen au cas par cas le 28 janvier 2019, et a décidé le 28 mars 2019 de soumettre la mise en compatibilité du PLU de Plouagat à évaluation environnementale, considérant que ce projet était susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement :

* Une incidence potentielle sur le paysage, liée à la réduction de la marge de recul risquant une « *banalisation des paysages* » et à l'augmentation des hauteurs de construction,

* Une incidence potentielle sur « *la cohérence entre les deux intercommunalités* » composant le Pays de Guingamp, du fait du transfert de la plateforme de son site de Runanzit vers celui de Plouagat alors que le SCoT « *prévoit au contraire un rééquilibrage vers le pôle de Guingamp/Ploumagoar* ».

L'article L.153-54 du Code de l'Urbanisme précise que lorsque l'opération projetée n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme, la déclaration de projet ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan. Plusieurs procédures seront obligatoires pour permettre la réalisation du projet.

→ Une mise en compatibilité du PLU de Plouagat sur les points suivants :

* La réduction de la marge de recul de 100 m par rapport à la RN 12, afin de passer à 50 m.

Loi n° 95-101 dite loi Barnier qui a introduit dans le code de l'urbanisme la notion de marge de recul. Un amendement permet néanmoins aux PLU de réduire cette marge dans le cadre d'une étude spécifique justifiant cette réduction en terme de nuisances, de sécurité, de qualité architecturale et paysagère... Un dossier dit de « *projet urbain* » a été réalisé et annexé à la déclaration de projet afin de justifier la réduction de la marge de recul.

* La modification de l'article 1AUy10 du PLU de Plouagat, qui limite aujourd'hui la hauteur des constructions à 15 m, afin d'introduire une exception pour la zone d'activité de Kertédevant où la hauteur des constructions pourra atteindre 30 m.

* La modification de l'article AUy11 afin d'autoriser quelques touches de couleur claire.

* La modification de l'article 1AUy13, afin d'imposer un traitement qualitatif de la marge de recul et de renforcer les règles paysagères, par exemple en terme de plantations d'arbres sur les aires de stationnement.

* La modification de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) de la zone de Kertédevant qui prévoyait une gestion de la zone par lot, au profit d'une seule unité nécessaire pour la réalisation du projet.

→ Un dossier de permis de construire, comprenant une étude d'impact.

→ Un dossier d'Autorisation Environnementale Unique soumis à enquête publique, le projet étant un établissement classé, soumis à autorisation, au titre du livre V du titre 1 du code de l'environnement.

Le projet est instruit dans le cadre de l'autorisation environnementale au titre de la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) selon les articles L.511 et suivants du Code de l'environnement pour :

- * Le stockage de solides facilement inflammables, rubrique 1450,
- * Le stockage en entrepôt couvert de matières combustibles en mélange, rubrique 1510.

L'activité sera également concernée par les rubriques sous le régime de l'*Enregistrement* au titre des ICPE :

- * Le regroupement de déchets non dangereux de papiers, cartons, rubrique 2714,
- * Les installations de refroidissement par dispersion d'eau dans un flux d'air, rubrique 2921.

Le dossier constitue également une *Déclaration* au titre de la rubrique 2.1.5.0 du Code de l'environnement.

- * Le stockage en entrepôt frigorifique, rubrique 1511,
- * Le regroupement de déchets non dangereux non inertes, rubrique 2716,
- * Le regroupement de déchets contenant des substances dangereuses, rubrique 2718,
- * Les installations de combustion, rubrique 2910 A,
- * La charge des engins de manutention, rubrique 2925,
- * L'emploi d'ammoniac en installation de réfrigération, rubrique 4735.1,
- * Le stockage d'alcool de bouche, rubrique 4755.2.

Le site est affecté par une servitude de risque Minier et une servitude liée au site SEVESO/TRISKALIA/COOPAGRI.

1.3 Les acteurs du projet

1.3.1 L'autorité organisatrice de l'enquête

L'autorité organisatrice de l'enquête est la préfecture des Côtes d'Armor représentée par Monsieur le Préfet
Direction des relations avec les collectivités locales
Bureau du développement durable
Place du Général de Gaulle - 22000 SAINT BRIEUC

1.3.2 Le porteur de projet et maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage (MAO) est la SNC LIDL
Siège social : 35 rue Charles Péguy
67200 STRASBOURG – HAUTEPIERRE

1.3.3 Le maître d'œuvre

IDEC
3 rue Copernic
CS 83425 La Chaussée St Victor
41034 BLOIS Cedex

1.3.4 L'architecte

SOHO ATLAS
91 rue Lecourbe
75015 Paris

1.3.5 Collectivité compétente en matière d'urbanisme

Leff Armor Communauté
Son Président : Monsieur Philippe LE GOUX
Moulin de Blanchardeau - CS 60036 - 22290 LANVOLLON

I.4 Composition du dossier

- Délibération du Conseil communautaire le 23/10/2018 ;
- Courrier de la SNC LIDL à la préfecture des Côtes d'Armor pour une demande d'autorisation environnementale concernant la construction d'une plateforme logistique à Plouagat. (17/12/2018) ;
- Arrêté préfectoral portant ouverture d'une enquête publique unique sur le projet de construction d'une plateforme logistique présenté par la SNC LIDL (19/12/2019) ;
- Mise en compatibilité du PLU de Plouagat – Evaluation environnementale (144 pages)
- Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de Plouagat ; (74 pages)
- Projet urbain – Parc d'activités de Kertédevant ; (28 pages)
- Rapport de l'Inspection des Installations classées (17/10/2019) ; (14 pages)
- Avis délibéré de la Mission régionale d'autorité environnementale de Bretagne sur le projet d'entrepôt logistique à Plouagat (10/10/2019) ; (9 pages)
- Mémoire en réponse suite à l'avis de la MRAe – SNC LIDL (11/2019) ; (28 pages)
- Avis délibéré de la Mission régionale d'autorité environnementale de Bretagne sur le projet de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Plouagat ; (9 pages)
- Mémoire en réponse de l'avis de la MRAe sur l'évaluation environnementale par Leff Armor Communauté (60 pages)
- Décision de la Mission régionale d'autorité environnementale de Bretagne après examen au cas par cas, sur la mise en compatibilité, dans le cadre d'une déclaration de projet, du plan local d'urbanisme de Plouagat. (28/03/2019)

Dossier de demande d'autorisation environnementale

Installations classées pour la protection de l'environnement

Dossiers

- Volume 1 - Résumé non technique (89 pages)
- Volume 2 - Présentation du demandeur et activités classées (38 pages)
- Volume 3 - Description du site et des installations (25 pages)
- Volume 4 - Etude d'impact (264 pages)
- Volume 5 - Etude des dangers (123 pages)
- Volume 6 – Notice d'hygiène et de sécurité (17 pages)

Annexe 1 à 2

- *Annexe 1 :*

Plan de situation du projet

Plan au 1/25000^{ème}

Plan cadastral

Plan de localisation des rubriques ICPE

Plan masse projet avec rayon des 35 mètres autour de la limite de propriété

Plan masse projet avec rayon des 100 mètres autour de la limite de propriété

Plan de sécurité intérieure

Plan de désenfumage

Plan masse paysager existant

Plan masse paysager futur.

- *Annexe 2 :*

Etude d'impact écologique – Biotope – novembre 2018 (170 pages)

Fiches ZNIEFF (179 pages)

Annexes 3 à 12

- *Annexe 3*

Récépissé dépôt de permis de construire

Courriers de remise en état du site

Promesses de ventes terrains (justificatif maîtrise foncière) projet urbain : délibération Leff Armor Communauté pour l'évolution du PLU

Attestation PC13 – PPRM

Concertation riverains

- *Annexe 4*

Attestation des capacités financières – Confidentiel – sous pli séparé

- *Annexe 5*

Etude « E.R.C » d'impact collectif sur l'économie agricole du projet de transfert-extension de la Direction régionale 15 à Plouagat

- *Annexe 6*

Etude géotechnique

Pré-diagnostic pollution

Attestation PC13 – PPRM

- *Annexe 7*

Note Leff Armor sur eaux usées

Note hydraulique – Eaux pluviales

Note de calculs D9/D9A

- *Annexe 8*

Etude d'impact acoustique – SPC acoustique - novembre 2018

Etude Mesures Compensatoires Acoustiques – SPC acoustique – novembre 2018

- *Annexe 9*

Etude de trafic – EMPRIXIA – juillet 2019

- *Annexe 10*

Analyse du risque Foudre et Etude technique

- *Annexe 11*

Base ARIA-BARPI – Accidentologie

- *Annexe 12*

Etude de flux thermiques et dispersion de fumées d'incendie – Kalies – Janvier 2019

Note Flumilog – Incendie 2/7/8 – Groupe IDEC – juillet 2019

- *Annexe 13*

Tableau de conformité Enregistrement 2714

Tableau de conformité Enregistrement 2921.

Permis de construire LIDL d'une plateforme tri-température et de bureaux

Lieu : Z.A de Kertédevant – 22170 Plouagat

Maitre d'ouvrage : LIDL

33 rue Charles Péguy

67200 STRASBOURG

Maitre d'œuvre : IDEC

3 rue Copernic – CS 83425 La Chaussée St Victor – 41034 Blois Cedex

Architecte : SOHO ATLAS - 91 rue Lecourbe – 75015 Paris

P.C - Liste des pièces

*** Dossier pièces écrites obligatoires**

- Liste des pièces

- Récépissé de dépôt

- Bordereau de dépôt de pièces

- Formulaire de demande de permis de construire Cerfa n°13 409*06

- Déclaration des éléments nécessaires au calcul des impositions pour les PC

- PC 04 – Notice de présentation du dossier (47 pages)

- PC 11 – Etude d'impact (264 pages)

- PC 13-1 Attestation du contrôleur technique – PPRM

- PC 13-2 Attestation de l'architecte – PPRT

- PC 16.1-1 Formulaire de prise en compte de la réglementation thermique – Bâtiment A

- PC 16.1-2 Formulaire de prise en compte de la réglementation thermique – Bâtiment C

- PC 16.1-3 Etude de faisabilité des approvisionnements en énergie

* Dossier pièces graphiques obligatoires

PC 01 – Plan de situation	1/750°
PC 02-1 – Plan de masse paysager	1/750°
PC 02-2 – Plan de masse assainissement	1/750°
PC 02-3 – Plan de masse réseaux divers	1/400°
PC 03 – Coupe du terrain et de la construction	1/400°
PC 05-1 – Plan de toiture bâtiment A	1/200°
PC 05-2 – Plan des façades bâtiment A	1/100°
PC 05-3 – Plan, toiture et façade – Bâtiments B, C, et F	1/100°
PC 05-4 – Plan, toiture, façade Bâtiment D	1/100°
PC 05-5 – Plan, toiture et façade Bâtiment E	1/100°
PC 05-6 – Fiche technique de l’abri 2 roues	
PC 06- 1 – Insertion du projet – vue 1	
PC 06-2 – Insertion du projet – vue 2	
PC 06-3 – Insertion du projet – vue 3	
PC 06-4 – Insertion du projet – vue 4	
PC 06-5 – Insertion du projet – vue 5	
PC 7 – Photographies du terrain dans l’environnement proche	
PC 8 – Photographies du terrain dans le paysage lointain	

* Dossier pièces annexes

AN01 - plan topographique du terrain existant	1/1000°
AN02 – plan niveau RDC Bâtiment A	1/300°
AN03 – Plan des étages R+1 et R+2 Bâtiment A	1/400°
AN04 – Plan de coupes sur le Bâtiment A	1/200°
AN05 – Plan de désenfumage Bâtiment A	1/300°
AN06 – Plan de sécurité Bâtiment A	1/400°
AN07 – Plan de sécurité extérieur	1/750°
AN08 – Plan de masse paysager existant	

II – Le projet

II.1 Historique du projet

La plateforme logistique LIDL, implantée depuis 18 ans sur le parc d’activités de Runanzit à Ploumagoar, qui dessert 60 magasins sur la Bretagne, est devenue trop petite pour satisfaire l’ensemble des besoins de la société. Avec 1 160 collaborateurs dont 130 basés à Ploumagoar, le groupe LIDL connaît une très forte croissance depuis plusieurs années.

Actuellement le stockage des légumes et produits frais est délocalisé par manque d’espace. Cette situation, qui perdure depuis plusieurs années, pénalise l’entreprise qui augmente ses déplacements.

Avant de proposer leur projet à Leff Armor Communauté le groupe LIDL a envisagé plusieurs solutions, à commencer par l’extension du site actuel en 2016, se portant acquéreur des parcelles nécessaires à cette extension (délibération D58-032016 Guingamp Communauté – Cession terrain SNC LIDL).

L’étude d’impact de l’extension de la plateforme à Ploumagoar a révélé la présence d’espèces protégées sur le site de l’extension projetée ce qui a mis fin à cette possibilité.

L’entreprise recherchant un terrain de plus de 16 hectares, a entamé des démarches sur son bassin économique et social direct de l’agglomération de Guingamp en 2017. Ce projet n’a pas pu aboutir par manque de disponibilité foncière. La société a finalement identifié le site de Kertédevant, sur Leff Armor Communauté.

► Le choix de Kertédevant a donc été un choix contraint et mûri car, si le souhait premier du porteur de projet était de rester à Ploumagoar, le choix final de Kertédevant répond à des critères précis et à l’impossibilité pour l’entreprise de s’étendre sur son site actuel, et non pas à une stratégie politique de concurrence des territoires.

Leff Communauté (Précédente EPCI avant la Fusion avec la Communauté de Communes de Lanvollon Plouha au 1er janvier 2017) a acquis les terrains du parc d'activité de Kertédevant en 2002 sauf les parcelles F89, 92, 93, 1237 et 1239 qui ont fait l'objet d'un échange en 2008, l'objectif étant d'y réaliser une plateforme logistique en bénéficiant d'un raccordement au rail.

Pendant plusieurs années, Leff Communauté a travaillé sur ce projet en partenariat avec RFF et la SNCF jusqu'en 2010, où compte tenu de la multitude de projets le long de la voie ferrée et des nouvelles contraintes imposées par RFF (à savoir l'interdiction de refoulement sur voie principale), la collectivité a décidé de s'orienter vers l'aménagement d'un parc d'activité plus traditionnel pouvant répondre à la demande d'industriels ou d'entreprises de logistique.

Le PLU de Plouagat, approuvé le 31 mai 2013, intégrera en conséquence un projet urbain d'aménagement de cette zone d'activité.

Aujourd'hui, dans le cadre de l'élaboration de son PLUiH, Leff Armor Communauté réalise un travail de refondation de la politique en matière de foncier et d'immobilier économique.

Dans ce cadre, l'espace d'activité de Kertédevant, seule zone d'activité disposant d'une emprise foncière disponible d'un seul tenant supérieure à 15 hectares, est défini en zones à vocation industrielle.

II.2 Résumé du projet de plateforme logistique

↳ Présentation du site

Le terrain présente une déclivité importante entre sa limite Ouest (côté accès) à 120 NGF à 133 NGF à l'Est, soit un dénivelé d'environ 13 mètres sur la largeur du terrain.

Un point haut à 137 NGF environ se trouve à la pointe Sud et un point bas à 115 NGF à l'Ouest, soit un dénivelé d'environ 22 mètres avec l'entrée du site.

↳ Aménagements prévus

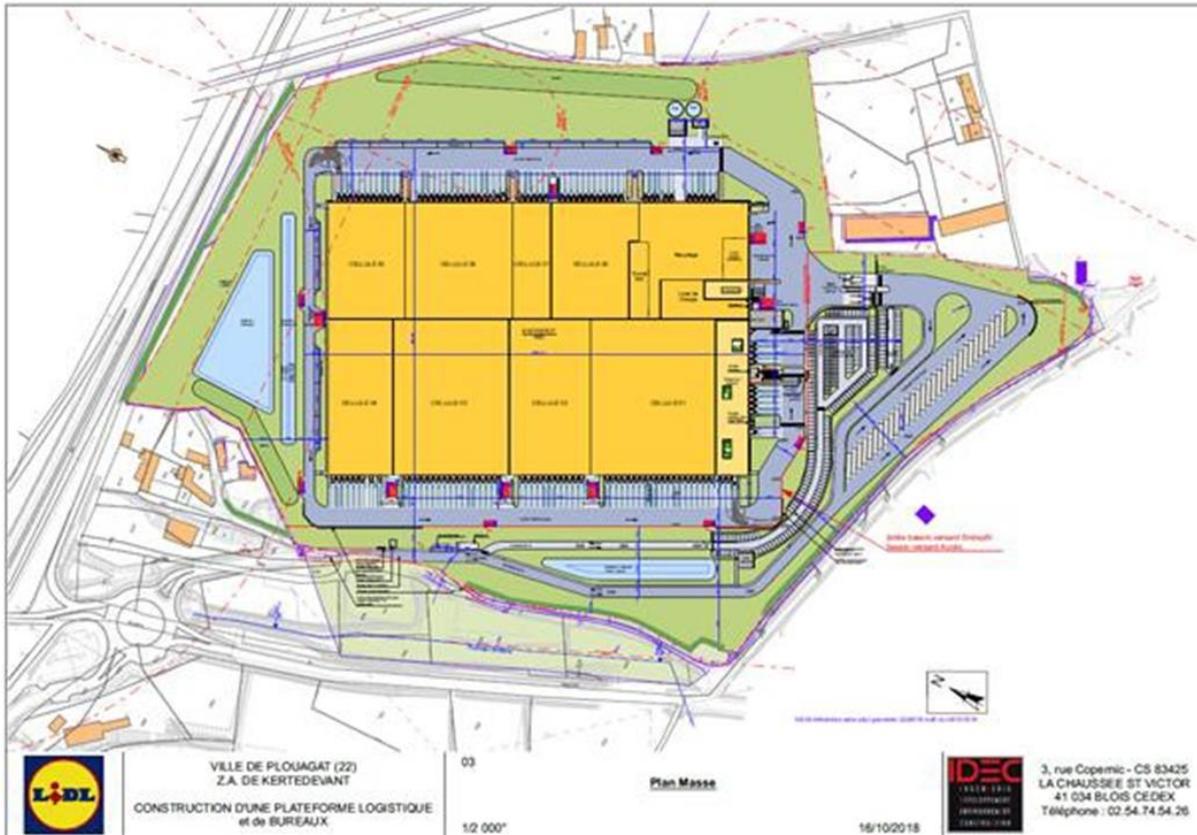
Le projet de la société LIDL a pour objet la construction d'une plateforme logistique tri-température avec ses bureaux et ses locaux techniques d'une surface totale de 58 049m² (55 865m² de surface d'entrepôt et 2 184m² de bureaux administratifs...).

Le nouveau site présentera notamment :

- 4 cellules de stockage à température non dirigée
- 4 cellules de stockage réfrigérées en positif et négatif
- Un espace recyclage / TKT
- Des locaux techniques
- Les bureaux du Siège de la Direction Régionale
- Des locaux sociaux et des locaux syndicaux
- Un poste de garde
- Des parkings VL et PL

La plate-forme logistique fonctionnera de la manière suivante :

- 1) Réception, contrôle et déchargement des produits
- 2) Attribution d'un emplacement
- 3) Stockage en entrepôt couvert
- 4) Préparation des commandes
- 5) Chargement des camions, expédition des produits



Le projet est décomposé en deux sous-zones :

1) Bassin Versant 1

L'entrepôt, qui se développe sur une surface foncière de 126 786 m² correspond au bâtiment principal du projet (l'entrepôt, les bureaux de quai, le local de charge et les bureaux à l'étage), ainsi qu'aux locaux techniques. Il comprend les cours camions sur 3 faces du bâtiment et les bassins 1 et 2. Le niveau +00,00 du bâtiment principal se situe à l'altimétrie +132,50 NGF.

Le bâtiment présente une longueur courante de 288,10m, une largeur totale de 188,80m et une hauteur de 20m à l'acrotère au plus haut par rapport au niveau +00,00 du bâtiment et 19m de haut au faîtage.

En pignon Sud-Est et Nord-Ouest, l'acrotère est à hauteur variable de 20m au droit du faîtage jusqu'à 16,70m côté Sud-Ouest, et de 20m jusqu'à 17,49 côté Nord-Est.

L'acrotère est à hauteur fixe à 16,70m de haut sur la façade Sud-Ouest, et à 17,49m sur la façade Nord-Est. Le volume de bureaux situé en étage et visible sur les façades Sud-Est et Sud-Ouest vient créer une échancrure dans le volume général de l'entrepôt. La partie de façade Sud-Ouest de l'entrepôt située en retrait derrière ce volume aura par conséquent un acrotère fixe à +20,00m.

2) Bassin Versant 2

Les accès, qui se développent sur une surface foncière de 40 250 m², correspondent aux espaces d'accès au bâtiment principal. L'accès s'effectue à l'Ouest au rond-point de la RD7. Il se compose des voiries PL et VL, des parkings PL et VL, et des bâtiments (poste de garde, poste de livraison ENEDIS, bureaux syndicaux) ainsi que de l'abri à vélo. Il comprend en outre le bassin n°3, l'espace prévu pour le groupe Electrogène avec sa cheminée, sa cuve à fioul enterrée et sa zone de dépotage.

Le site fonctionnera quasiment 24h/24, 7j/7 pour le personnel de l'entrepôt (fermeture du samedi soir au dimanche soir). L'effectif sur place sera de 180 personnes (personnel de l'entrepôt et personnel administratif des bureaux).

II.3 Mise en compatibilité du PLU de Plouagat - Evaluation environnementale

II.3.1 **Le développement économique sur Leff Armor Communauté**

↳ Leff Armor Communauté propose 16 zones d'activités économiques implantées autour des grands axes de communication, notamment la RN 12 bordée par une dizaine de zones économiques et le long des départementales 6 et 7 (surtout autour de Lanvollon).

→ La valorisation économique de la RN12 est une priorité pour le territoire de Leff Armor Communauté, traduite dans la stratégie économique du PLUiH.

Le PADD (projet d'aménagement et de développement durable) du PLU de Plouagat affiche clairement la volonté de conforter l'importance départementale du pôle d'activités du Radenier, Fournello, Kerabel et Kertédevant qui rassemblait en 2013 une trentaine d'entreprises spécialisées, notamment dans l'agroalimentaire et le BTP.

→ Le pôle d'activités de Plouagat est le pôle de plus important de Leff Armor communauté en termes d'accueil d'activités économiques.

↳ Milieu socio-économique – Environnement humain

Châtelaudren-Plouagat forme une agglomération morphologique (unité urbaine) mono communale ("ville isolée" au sens de l'INSEE) : la notion d'unité urbaine repose sur la continuité du bâti et le nombre d'habitants. (Au moins 2 000 habitants)

Cette agglomération morphologique est intégralement située dans l'aire urbaine de Saint-Brieuc, ce qui indique qu'au moins 40 % des actifs de Châtelaudren-Plouagat travaillent dans l'agglomération briochine ou dans sa couronne périurbaine. Cette dépendance économique, facteur de déplacements pendulaires importants, est questionnée par le PLUiH, qui souhaite renforcer l'autonomie des pôles structurants de Leff Armor en y développant de l'activité économique.

II.3.2 **Articulation du projet avec les documents de planification en vigueur et en élaboration**

↳ Le SCoT du Pays de Guingamp

Le SCoT actuellement en vigueur date de 2007. Dans son Plan d'Aménagement et de Développement Durable et dans son Document d'Orientations Générales, le SCoT identifie deux grands pôles de développement économique :

→ « *Un à l'est vers Châtelaudren- Plouagat qui bénéficie de la proximité de l'agglomération de Saint-Brieuc et peut capter des entreprises, et*

→ *Un second au carrefour de la RN12 et de la RD767, à l'ouest de l'agglomération de Guingamp. Cette dernière localisation favorisera un rééquilibrage vers l'ouest, facteur de retombées pour l'ensemble du Pays.»*

Cependant, « *un schéma des infrastructures d'accueil d'entreprises et notamment des espaces d'activités* » devrait être réalisé afin de localiser et hiérarchiser les zones économiques. Le SCoT indique seulement que le pôle de Châtelaudren-Plouagat est le premier grand pôle qui pourra capter des entreprises, tandis que le second, à l'Ouest de Guingamp, s'attellera à « *rééquilibrer vers l'Ouest* ».

Dans le DOO, l'armature urbaine montre que Châtelaudren est considérée comme un pôle urbain au même titre que Guingamp, et que Plouagat est un pôle relais :

- « *Les pôles urbains Guingamp, Bourbriac, Bégard, Belle-Isle en Terre, Châtelaudren, Lanvollon, Plouha, Pontrieux sont à conforter, tant en habitat, emplois, équipements et services d'intérêt communautaire* ».

- « *Les pôles relais disposant d'un bon niveau d'équipements et de services, doivent être confortés et consolidés dans leur capacité à développer une offre de commerce et de services permettant à la population locale d'y trouver une réponse à leurs besoins courants. Des politiques de développement et de renouvellement urbain peuvent y contribuer : Louargat, Péderneac, Pommerit-le-Vicomte, Plouagat et Plélo* ».

- Par ailleurs, une stratégie d'implantation différenciée des activités économiques sera recherchée : affirmant que les activités artisanales, sauf si elles génèrent des nuisances pour le voisinage, ont leur place dans le tissu urbain et périurbain hors zones d'activités. Elles participent à la mixité des fonctions urbaines recherchée dans le SCoT. »

L'écriture du SCoT en vigueur favorise donc les projets conduisant à conforter en emplois et en équipement le pôle de Châtaudren-Plouagat.

► Au regard donc du SCoT en vigueur, le projet de mise en compatibilité du PLU de Plouagat afin de permettre l'installation d'une plateforme logistique ne comporte pas de contradiction fondamentales avec les orientations du PADD.

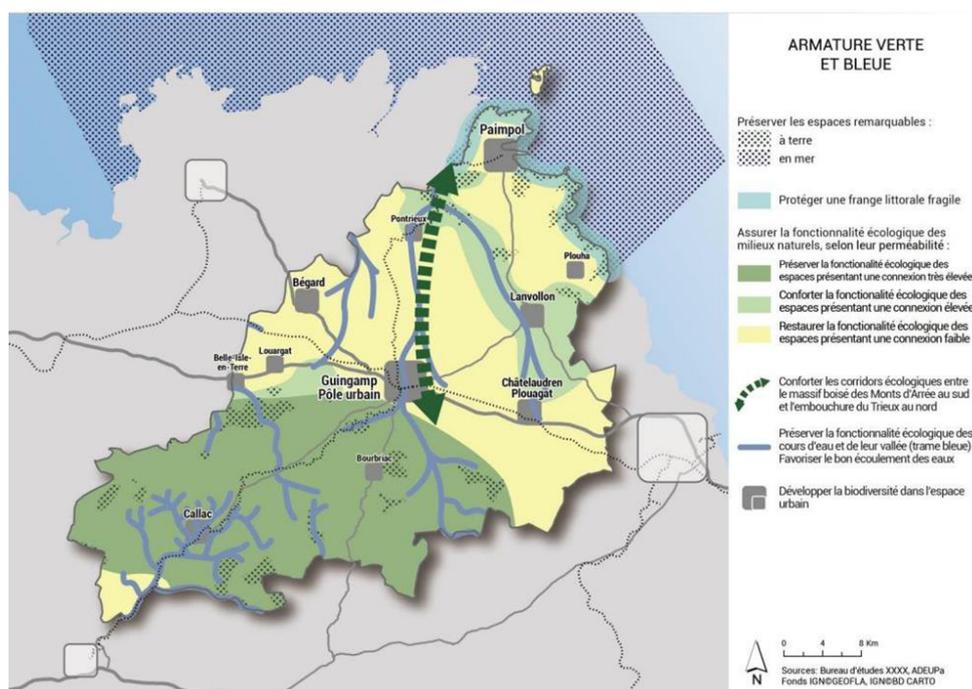
↳ Le projet de SCoT porté par le Pays de Guingamp

En mars 2015 a été prescrite la révision du SCoT. Le diagnostic a été élaboré jusqu'en 2017, tandis que l'année 2018 a été marquée par l'élaboration du PADD, qui a été débattu en novembre 2018. L'année 2019 correspond à l'écriture du DOO, dans le but d'un arrêt du projet en décembre pour une approbation au printemps 2021.

Le projet de PADD est structuré en trois grands axes :

1) Poursuivre l'excellence environnementale :

Le premier axe tend à faire de la trame verte et bleue un élément structurant du territoire :

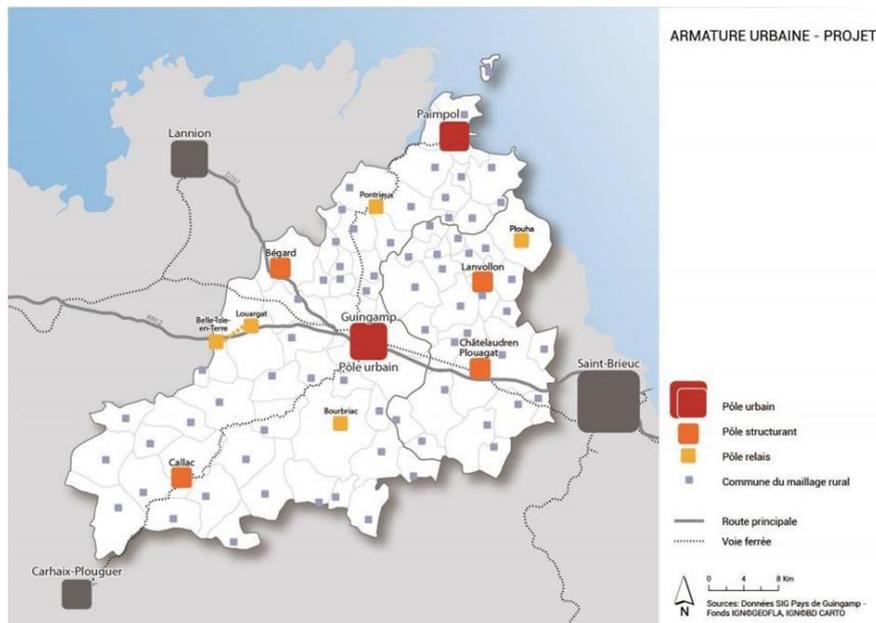


Dans cette armature verte et bleue, le site de Kertédevant n'est pas concerné par les grands enjeux ni de milieux naturels, ni de connexion écologique, ni d'espaces remarquables : la zone est située dans l'espace urbain dans lequel le SCoT préconise néanmoins de favoriser la biodiversité.

Le SCoT entend favoriser le développement des énergies renouvelables et les performances énergétiques du bâti, du transport et des activités économiques.

2) Conforter le fonctionnement du territoire par le renforcement des centralités :

Le second axe du PADD établit une armature urbaine à l'échelle du Pays de Guingamp, qui doit être le cadre du développement futur du territoire :



Le pôle de Châtelaudren-Plouagat est identifié comme un pôle structurant du territoire, ce qui prédestine le pôle à l'accueil d'équipements structurants et d'un développement plus fort afin de renforcer sa centralité.

3) Miser sur les facteurs clés de développement :

Permettre aux entreprises de disposer en permanence d'une offre en foncier économique diversifiée et attractive.

Le PADD demande par ailleurs à identifier et prioriser les espaces économiques. Cette amélioration de l'offre foncière pour l'accueil des entreprises doit se penser en protégeant l'activité agricole et donc en limitant le mitage.

Ces orientations sont précisées de manière prescriptive dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO). Ce DOO est actuellement en cours d'élaboration, aussi les éléments suivants n'ont pas encore fait l'objet de validation politique.

Le SCoT identifie trois types de zones d'activités économiques selon leur importance et leur intérêt aux différentes échelles du territoire :

- Les zones majeures (intérêt départemental, régional voire au-delà),
- Les zones intermédiaires et de proximité.

→ La zone économique de Châtelaudren-Plouagat est identifiée comme un espace d'activité majeur par le DOO.

Le DOO du SCoT prescrit l'amélioration de l'accessibilité de l'ensemble des zones du territoire : la localisation de la zone de Kertédevant, directement connectée à la RN12 et potentiellement à la voie ferrée longeant le site, à proximité de la gare de Châtelaudren-Plouagat présente une offre d'accessibilité importante (RN12) ou potentielle à développer (accès vers la gare, possibilité à long terme de fret ferroviaire ...) ce qui n'est pas le cas à Runanvzit.

→ Il est à noter que le SCoT fait de la réduction de la consommation foncière un objectif important. Si la construction de la plateforme Lidl à Plouagat représente une consommation foncière évidemment importante, cette consommation foncière viendra impacter le compte global c'est-à-dire que les hectares consommés ici ne pourront l'être ailleurs. In fine, compte tenu de l'enveloppe qui sera allouée par le SCoT à l'EPCI, le fait de consommer cette enveloppe en extension d'une zone majeure d'un pôle structurant, connectée aux infrastructures, plutôt qu'en mitage ou en extensions ponctuelles de zones d'activités de proximité, apparaît pleinement compatible aux objectifs de développement du SCoT.

↳ Le PLU de Plouagat

Le PADD du PLU de Plouagat souhaite "renforcer le pôle d'activités d'intérêt départemental du Fournello/Radenier/Kerabel / Kertédevant" (page 12 du PADD) :

"La collectivité souhaite permettre le développement des entreprises déjà implantées sur le pôle tout en disposant d'une capacité d'accueil de nouvelles entreprises, par la mobilisation des terrains disponibles au sein et en limite des

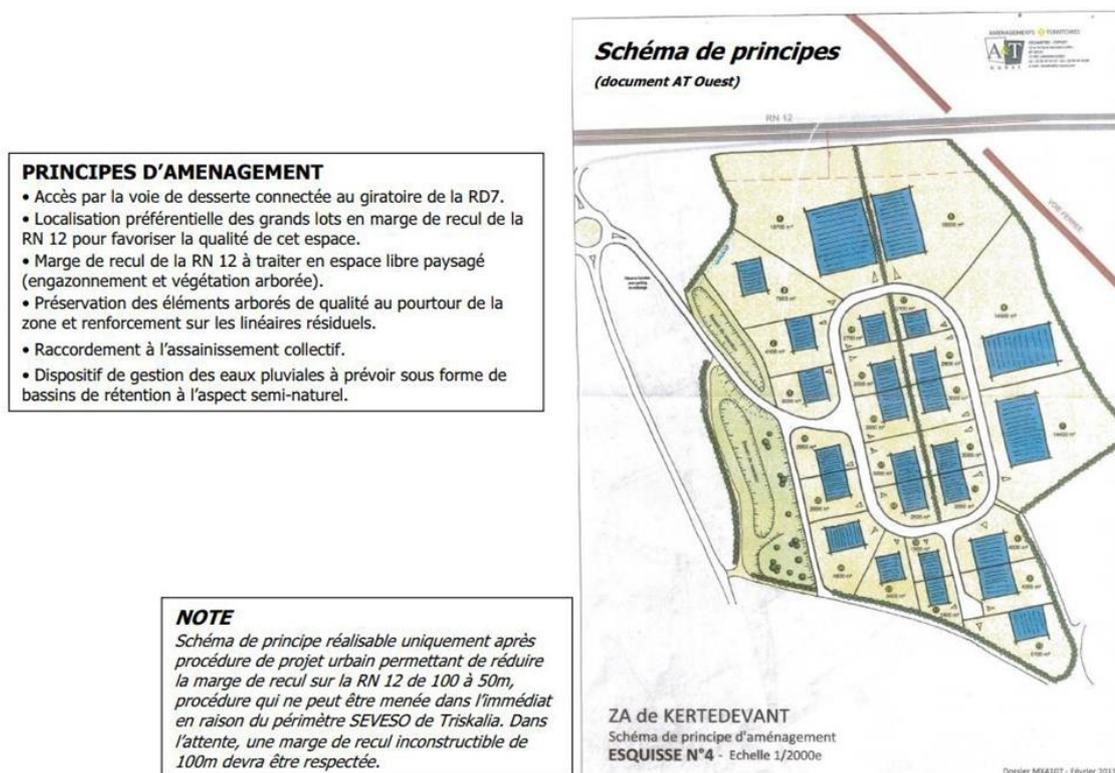
sites existants, en écartant les sites à enjeux environnementaux que représentent les vallées du Rudoré et du Maros et en recentrant les développements pour optimiser le fonctionnement du pôle d'activité. La recherche d'une bonne intégration paysagère des projets, notamment aux abords de la RN12, est également un moyen de renforcer l'attractivité du pôle d'activité. "

Si le PADD n'envisageait pas précisément l'implantation d'une seule entreprise sur la zone de Kertédevant, celui-ci fait néanmoins de la zone d'activité d'intérêt départemental un pôle majeur pour accueillir de nouvelles entreprises, que ce soit en mobilisation de dent creuse ou en extension en limite des sites existants comme c'est le cas ici présent.

→ Le projet ne remet pas en cause l'économie générale du document définie dans le PADD.

↳ Orientations d'Aménagement et de Programmation

La zone 1AUy du Parc d'Activité de Kertédevant fait l'objet d'un schéma d'orientations et de programmation.



Le schéma de principe retenu prévoyait la division en 26 lots répartis autour d'une voirie centrale de retournement. Les lots les plus importants devaient être positionnés au nord du site afin de favoriser la qualité de traitement de la marge de recul, dont la réduction à 50m via une procédure de projet urbain était déjà prévue.

→ A fortiori, l'OAP future est plus prescriptive que l'actuelle concernant l'intégration paysagère de la zone, en prévoyant par exemple des bosquets et talus aux abords des habitations riveraines.

↳ Le PLUiH de Leff Armor Communauté

La communauté de communes Leff Armor Communauté, compétente en PLU depuis sa création en 2017, a élargi le périmètre d'élaboration du PLUiH de l'ex-CC Lanvollon Plouha à l'échelle de son nouveau territoire lors de la fusion avec Leff Communauté.

L'armature urbaine du PADD :

Au sein de l'armature urbaine, le pôle de Châtelaudren-Plouagat est identifié comme un pôle multifonctionnel, à vocation d'attractivité du territoire. Concernant le développement économique, la stratégie du PADD est de valoriser les espaces économiques le long de la RN12 afin de conforter le positionnement du territoire à destination des activités industrielles, logistiques et de services aux entreprises "dans le cadre d'une offre à la fois qualitative et structurante s'appuyant sur les espaces de Châtelaudren-Plouagat / Plélo en priorité".

En conséquence, le PLUiH prévoit la revalorisation et l'extension de ces parcs industriels (page 20 du PADD) la cartographie du PADD identifie bien la zone de Kertédevant comme un secteur de développement prioritaire.



↳ La traduction réglementaire des orientations du PADD

Compte-tenu des calendriers des différentes procédures, le zonage du PLUiH se projette à la date d'approbation envisagée, mi-2020. A cette date, considérant la procédure actuellement en cours de mise en compatibilité du PLU de Plouagat et le dépôt imminent du permis de construire, il apparaît que le PC pour la plateforme logistique Lidl sera instruit et délivré sur la base du PLU mis en compatibilité et non du PLUiH (d'où la présente procédure).

→ En conséquence, puisque le PC sera déjà délivré lors de l'approbation du futur PLUiH, la zone devrait être zonée en Uda et non pas en 1AUyab, ce zonage spécifique permettant une hauteur maximale de 30 mètres, alors que les autres zones UY ou UYa seront limitées à 12m.

↳ Autres servitudes et réglementations

Le site est grevé par deux servitudes liées d'une part aux risques technologiques (présence de l'usine TRISKALIA, et miniers (anciennes carrières), ainsi que d'une marge de recul de 100m sur la RN12.

II.3.3 Etat initial de l'environnement

II.3.3.1 Milieux naturels remarquables et protégés

* *Inventaire des ZNIEFF*

Le projet ne se situe pas dans l'emprise d'une ZNIEFF. La zone la plus proche est à environ 6,9 kilomètres au Sud.

→ Le site n'est pas de nature à présenter d'incidence sur les ZNIEFF alentours.

* *Inventaire des ZICO*

La zone la plus proche est située à plus de 17,8 kilomètres à l'Est, il s'agit de la zone BT01 BAIE DE SAINT BRIEUC, qui couvre l'ensemble du fond de baie entre les communes de Plérin et de Pléneuf Val-André.

Le projet LIDL ne se situe pas dans l'emprise de cette ZICO.

→ Le site n'est pas de nature à présenter d'incidence sur la Zone BT01 BAIE DE SAINT BRIEUC.

* *Inventaire des zones Natura 2000*

Le projet LIDL ne se situe pas dans l'emprise d'une zone.

→ Le site n'est pas de nature à avoir d'incidence sur les Zones Natura 2000 présentes dans le périmètre lointain du site, au regard des distances et des éléments définissant leur vulnérabilité.

** Inventaire des réserves naturelles*

Aucune réserve naturelle Régionale ne se trouve à proximité du site. On retrouve la Réserve Naturelle Nationale de la Baie de Saint Briec située à environ 17,9 km à l'Est du site.

→ Le projet ne se situe pas dans l'emprise d'une réserve Naturelle.

** Inventaire des arrêtés biotopes*

On peut noter la présence de la Mare de Kerdanet faisant l'objet d'un arrêté de protection biotope à 3,9 km au Sud-Ouest du site.

→ Au vu de la distance, de l'activité du site et de l'absence de lien hydraulique, il est très peu probable que le site LIDL ait un impact sur la Mare de Kerdanet.

** Inventaire des réserves de biosphère*

Les réserves de Biosphère comportent un zonage différencié : une aire centrale à forte protection, une zone tampon et une aire de transition. La seule réserve biosphère de la région Bretagne est « *Iles et la Mer d'Iroise* ». Cette zone est située en milieu marin à plus de 130 km du site.

→ Le site n'a pas d'impact sur une réserve de biosphère.

** Inventaire des zones RAMSAR*

Une zone RAMSAR est une zone humide reconnue d'intérêt international pour la migration des oiseaux d'eau.

Aucune zone RAMSAR n'est répertoriée dans le département des Côtes d'Armor. La zone RAMSAR la plus proche est implantée à plus de 75 kilomètres du projet.

→ Aucun lien fonctionnel n'existe entre le site du projet et les zones identifiées aux alentours.

** Inventaire des zones humides autres que RAMSAR*

Le site est situé à proximité des zones humides potentielles déterminées par l'Agrocampus de Rennes via l'indice Beven Kirkby. D'autres investigations en matière de zones humides ont été menées à l'échelle du site. Notamment par le SMEGA en 2010 et par Guingamp Paimpol Armor Argoat Agglomération en 2015 (carte ci-dessous). Il n'avait pas été relevé de zones humides.

→ Une investigation plus poussée a depuis été menée par le bureau d'étude Biotope.

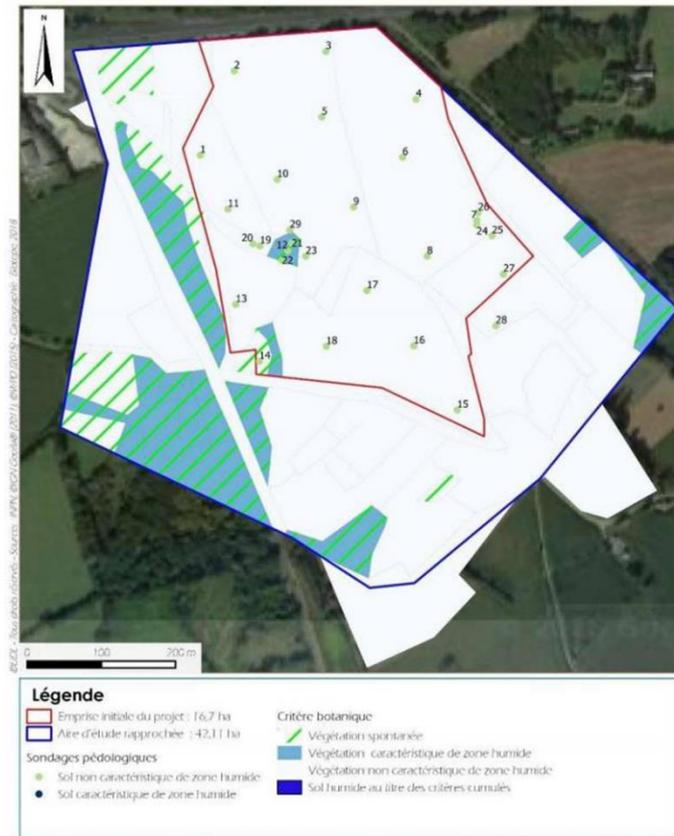
** Analyse des zones humides par Biotope*

Le bureau d'études Biotope s'est rendu sur le site afin de déterminer plus précisément la présence éventuelle de zones humides. Pour cela, une première analyse de la végétation permet d'éliminer les terres qui ne sont pas humides (présence de végétation spontanée non humide et absence de flore hygrophile par exemple), et donc d'identifier les terres qui pourraient être humides sur lesquelles il sera nécessaire de faire des sondages pédologiques.

Vingt-neuf sondages ont été réalisés sur l'aire d'étude par le bureau d'études qui en conclut :

- Aucun milieu présentant une végétation non spontanée, ni aucun milieu humide ne présente de sondage pédologique caractéristique des zones humides.

→ L'aire d'étude initiale du projet ne présente aucune zone humide au regard de l'arrêté du 24 juin 2008 modifié par l'arrêté du 1er octobre 2009.



Relevés d'études pour la détermination des zones humides pour le projet de LIDL Plouagat – Biotope 2018)

*** Inventaire des Parcs Naturels Régionaux**

Le parc Naturel le plus proche est le parc naturel Régional d'Armorique situé à plus de 40km à l'Ouest du site.

*** Inventaire des Parcs Nationaux**

Il n'existe aucun parc naturel national en région Bretagne et sur les régions limitrophes.

→ Les parcs nationaux étant très éloignés, le projet LIDL Plouagat ne présente pas d'incidence spécifique.

*** Inventaire des espaces naturels sensibles**

Au regard de la cartographie des espaces naturels sensibles des Côtes d'Armor, le site n'est pas situé à proximité d'un Espace Naturel Sensible.

*** Inventaire du patrimoine mondial de L'UNESCO**

Aucun bien ou site situé dans un rayon de plus de 50 km autour du site n'est concerné par une protection au titre du patrimoine mondial de l'UNESCO.

II.3.3.2 Géologie, hydrogéologie et hydrologie

*** Topographie**

Le terrain présente une déclivité importante entre sa limite Ouest (côté accès) à 120 NGF à 133 NGF à l'Est, soit un dénivelé d'environ 13 mètres sur la largeur du terrain. Un point haut à 137 NGF environ se trouve à la pointe Sud et un point bas à 115 NGF à l'Ouest, soit un dénivelé d'environ 22 mètres avec l'entrée du site.

*** Géologie**

Les sondages réalisés sur le site par le bureau d'études Géotechniques entre le 24 septembre et le 9 octobre 2018, décrivent la succession lithologique suivante:

- Remblais ponctuels au droit de cheminements et aménagements existants (graves, GNT, enrobé et granite concassé) ; Terre végétale sur 0.25 m en moyenne ; Limons sableux de couleur marron et orangé jusqu'à 1.75 m de profondeur ; Granite altéré gris, vert, brun, marron jusqu'à 3.4 m ; Granite compact marron, gris, vert, beige jusqu'à 18 m de profondeur minimum.

* Hydrogéologie

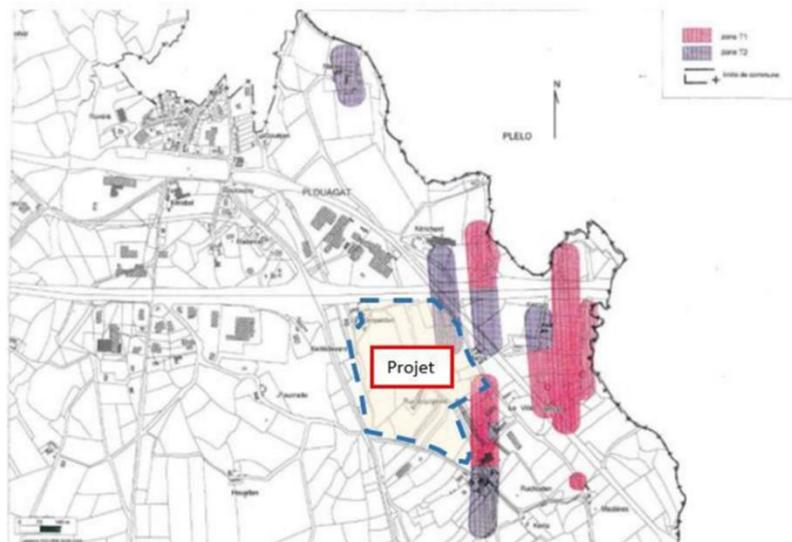
Dans le cadre de la mission du bureau d'études Géotechniques, des niveaux d'eau ont été observés lors de la réalisation des sondages fin septembre / début octobre 2018, entre 2.3 et 5.5 m de profondeur au droit des sondages pressiométriques et piézométriques, soit entre les 120.1 et 130.8 NGF.

→ Au vu de la profondeur des eaux souterraines dans le secteur d'étude, elles ne présentent pas un facteur de vulnérabilité particulière.

II.3.3.3 Risque minier

Le site du projet LIDL est concerné par le risque minier du fait des anciennes concessions des mines de Trémuson. On trouve dans les Côtes d'Armor d'abondants filons de plomb argentifère. L'emprise de ces mines s'étendait jusqu'à PLOUAGAT ce qui explique la servitude présente sur le site.

On trouve sur le site du projet LIDL Plouagat deux zones de servitudes liées au risque minier (carte ci-après).



Plan de zonage servitude risque Minier – DDTM 22

- Les zones T1 correspondent à des zones à risque d'effondrement localisé moyen, les constructions y sont interdites.
- Les zones T2 sont des zones à risque d'effondrement localisé faible ou glissement superficiel faible, les constructions y sont réglementées.

Il a été réalisé par le bureau d'étude Géotechnique des sondages destructifs avec enregistrement des paramètres de foration au droit de la zone T2 au Nord-Est du site, au droit des voiries et à proximité des zones T1 et T2 au droit des voiries et du bâtiment.

→ Les sondages n'ont révélé la présence d'aucun vide franc ou passage décomprimé dans le rocher, jusqu'à 13 m de profondeur.

II.3.3.4 Pollution des sols

Le site LIDL a fait l'objet d'un pré-diagnostic de pollution des sols. Aucune pollution notable n'occasionne la nécessité de procéder à une dépollution aux vues de l'activité industrielle du site.

II.3.3.5 Corridors écologiques et Trame Verte et Bleue

Le SRCE de Bretagne a été adopté le 2 novembre 2015 par arrêté du préfet de région. Le secteur de Plouagat est intégré dans le grand ensemble de perméabilité n°4 du SRCE – «Le Trégor Goëlo intérieur, de la rivière du Léguer à la forêt de Lorge». L'objectif de ce grand ensemble est de conforter la fonctionnalité écologique des milieux naturels. Bien qu'à une échelle local le site ne soit pas considéré comme intégré à une TVB, une attention particulière devra être portée aux espaces naturels liés à la vallée du Leff.

Le PADD du futur PLUiH dresse aussi une carte de la trame verte et bleue, à l'échelle de l'intercommunalité.

→ Le site se trouve en extension d'une zone d'activité mais à proximité de l'axe de la vallée du Leff, réservoir d'habitats naturels.

II.3.3.6 Espaces agricoles

La commune de Plouagat est en grande partie caractérisée par ses espaces agricoles. Le site de LIDL Plouagat fait aujourd'hui partie de cette zone agricole bien que sa position en frontière des espaces industriels existants le long de la RN12 le destine depuis 2002 à un usage industriel ou artisanal. Acquisition des parcelles par Leff Communauté le 11/04/2002 sauf les parcelles F89, 92, 93, 1237 et 1239 qui ont fait l'objet d'un échange le 22/01/2008.

Les documents d'urbanisme de la commune de Plouagat couvrant la période ont toujours prévu une vocation économique :

- Zonage NAyr dans le Plan d'Occupation des Sols (POS) jusqu'en 2013.
- Zonage 1AUy urbanisable pour les activités industrielles, artisanales ou commerciales dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU), approuvé le 31 mai 2013.

Les terrains n'ayant pas fait l'objet de travaux de division et de viabilisation jusqu'à présent sont exploités depuis le 3 juillet 2002 sur la base de conventions d'occupation précaires et gracieuses, pour une surface agricole de 15 ha, selon le Registre Parcellaire Graphique de la PAC. Une étude d'impact économique agricole a été déposée en préfecture dans le cadre du projet.

II.3.3.7 La faune et la flore

Un état initial complet des milieux naturels a été réalisé à l'échelle de l'aire d'étude rapprochée dans le cadre de l'étude d'impact. L'expertise s'appuie essentiellement sur des observations de terrain.

Au regard de ces éléments, **l'aire d'étude rapprochée** constitue un enjeu écologique considéré comme **faible à moyen** pour les habitats naturels (présence d'habitats d'intérêt communautaire plus ou moins dégradés).

* La flore :

Le site présente 7 espèces exotiques dont 4 à caractère envahissant à savoir l'Erable sycomore, le Buddleja du père David, la Renouée de Bohême et le Sénéçon sud-africain. Ces espèces se développent dans le secteur récemment remanié au centre Ouest de la zone de projet.

* La faune :

Insectes : l'étude d'impact ne révèle pas d'habitat favorable à la présence d'espèces d'insectes protégées. Elle présente un intérêt modéré sur la zone d'étude. L'intérêt de **l'aire d'étude immédiate** pour les insectes peut donc être considéré comme **très faible à faible localement** (présence de quelques vieux arbres).

Amphibiens : l'étude d'impact identifie 6 espèces d'amphibiens. Sur l'ensemble des espèces d'amphibiens observées (ou non observées mais considérées comme présentes), toutes présentent un **enjeu écologique faible** à l'exception du Triton alpestre, observé dans le vallon situé à l'Ouest du site, dont **l'enjeu est moyen**. Les principaux secteurs d'intérêt au sein de l'aire d'étude concernent les vallons humides situés sur la marge Ouest. Celui-ci est composé d'une mosaïque de milieux plus ou moins humides et en bon état de conservation.

Mammifères terrestres : une espèce protégée a été observée au sein de **l'aire d'étude éloignée** : l'Écureuil roux. Ce dernier utilise les milieux arborés situés à l'ouest de l'aire d'étude immédiate, à l'extérieur de celle-ci (coupes forestières humides, aulnaies, frênaies et saulaies).

Quelques secteurs et milieux apparaissent comme intéressants pour les espèces faunistiques :

- Le bosquet situé au sud de « Kerguedan »;
- Le réseau de haies bocagères relictuelles présentant des structures variées offre des habitats préférentiels ; Quelques vieux arbres sont présents et sont favorables à des espèces d'insectes saproxylophages d'intérêt (Lucane Cerf-volant).

→ L'intérêt de **l'aire d'étude rapprochée** pour la faune terrestre peut donc être qualifié de faible à modéré (réseau de haies relictuelles et bosquet).

L'aire d'étude immédiate présente, quant à elle, un **intérêt très faible à faible**.

Oiseaux : le site présente un intérêt limité pour l'avifaune. En effet, en période de reproduction 43 espèces ont été contactées dont 30 sont protégées au niveau national. Parmi ces espèces, seules 10 présentent un enjeu écologique jugé modéré au regard de leurs statuts de rareté et des effectifs observés à une échelle locale.

Chiroptères : plus de 1 447 minutes d'enregistrements présentant des chiroptères ont été compilées lors des prospections réalisées en 2018, soit en moyenne 3h27min avec présence de chauves-souris par nuit d'enregistrement et par détecteur. **L'aire d'étude immédiate** présente un **intérêt** considéré comme **moyen à ponctuellement fort pour les chiroptères** (réseau de haies et ruisseaux associés).

II.3.3.8 Climatologie

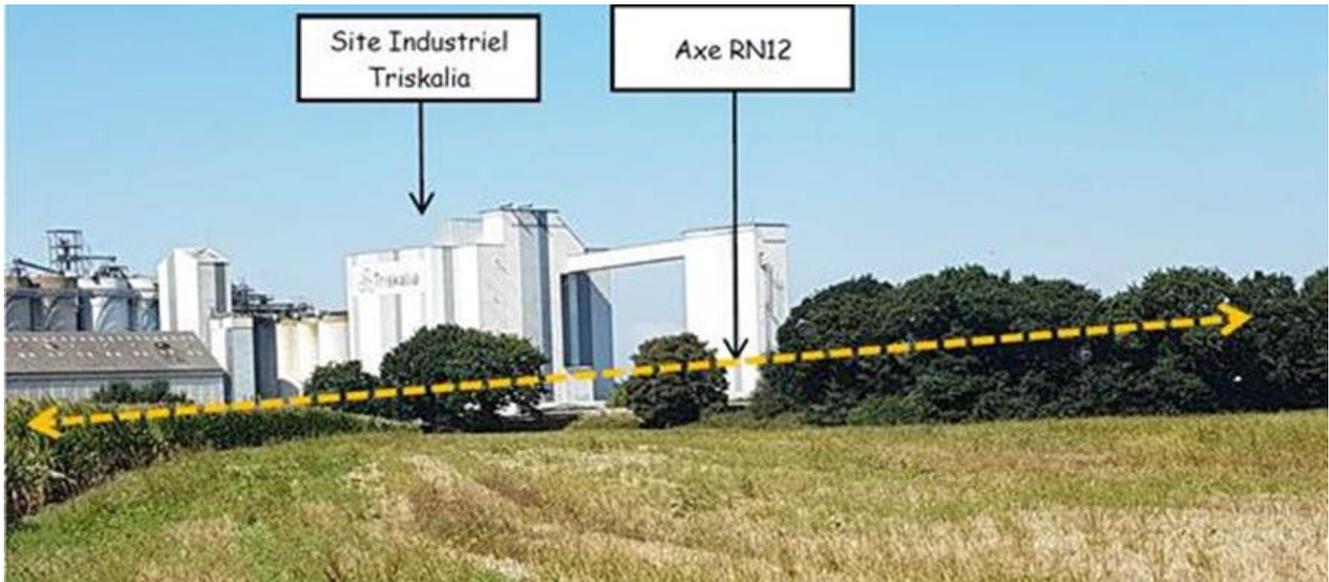
Située entre Saint Briec et Guingamp, la commune de Plouagat est sous l'influence du climat océanique tempéré (comme pour l'ensemble de la Bretagne).

II.3.3.9 Le paysage et le patrimoine

Le site est caractérisé par un plateau agricole dont le dénivelé s'accroît petit à petit à mesure qu'on s'approche de la limite Ouest du site. On retrouve quelques haies existantes sur le site ainsi que partiellement en périphérie Nord-Ouest, Nord, et Est du site. En contrebas à l'Ouest du site se trouve un fossé localement qualifié de « ruisseau de Maros ».

* Un paysage marqué par l'industrie et les infrastructures

Le site est situé en zone rurale au contact immédiat d'espaces urbains et industrialisés ainsi que d'infrastructures situées au Nord du site.



* Outre Triskalia, d'autres usines telles que NUTREA impactent le paysage proche :



* La perception du site depuis le voisinage

Une attention particulière doit être portée à la perception du site depuis les zones habitées :



II.3.3.10 Analyse des incidences du projet sur l'Environnement et mesures envisagées

Incidences	Mesures																											
<p>Sur le milieu socio-économique</p> <p>* Le trafic : environ 500 véhicules/jour transitant sur le site, dont 300 camions en pointe avec une moyenne à 250 PL/j. Cela représentera donc 600 passages de camions (1 aller et retour) et 400 passages de véhicules légers.</p> <p>* Stationnement</p>	<p>→ Les camions de réception des marchandises circuleront en général entre 6h et 12h, tandis que le reste des camions circulera entre 8h le matin et 5h le lendemain matin (plage horaire préférentielle du trafic des poids lourds sera entre 7h30 et 18h00). La circulation sera arrêtée entre le samedi 18h et le dimanche 18h (fermeture du site).</p> <p>→ Une voie pour les VL de la façade Nord-Ouest du terrain vers l'Est. Parking de 204 places. Les barrières levantes d'accès seront déportées de l'entrée pour permettre l'attente de véhicules sans encombrer les voies publiques.</p> <p>→ Un accès d'entrée pour les PL en façade Nord-Ouest du terrain. Parking de 30 places. Les barrières levantes d'accès au site seront implantées en aval du parking PL, au droit du poste de garde pour permettre l'attente de véhicules sans encombrer les voies publiques.</p>																											
<p>* L'étude d'impact réalisée par LIDL permet d'établir la réalité de l'augmentation du trafic :</p> <table border="1" data-bbox="129 1402 772 1615"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Voie</th> <th colspan="2">Trafic moyen journalier 2016 (DirO)</th> <th colspan="4">Projection de trafic futur (actuel + Lidl)</th> </tr> <tr> <th>Tous véhicules</th> <th>Part PL</th> <th>Tous véhicules</th> <th>Impact sur le trafic projeté VL</th> <th>Impact sur le trafic projeté PL</th> <th>Impact global sur trafic tous véhicules</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>RD7 entre RD24 « Le Pont Cam » et RN12 « Kertédevant »</td> <td>5 924</td> <td>740 (12.5%)</td> <td>6924 5924+600+400</td> <td>5.78 %</td> <td>8.67 %</td> <td>14.44 %</td> </tr> <tr> <td>RN 12 à Trémuson (7,5 km à l'Est)</td> <td>30 484</td> <td>3 472 (11.39%)</td> <td>31 484 30484+600+400</td> <td>1.27 %</td> <td>1.91 %</td> <td>3.18 %</td> </tr> </tbody> </table> <p><small>Projection de l'impact sur le trafic routier journalier – données DIRO 2016 + estimation trafic Lidl</small></p> <p>* Augmentation de la circulation d'environ 3% sur le RN12 et de 14% sur la RD7.</p>	Voie	Trafic moyen journalier 2016 (DirO)		Projection de trafic futur (actuel + Lidl)				Tous véhicules	Part PL	Tous véhicules	Impact sur le trafic projeté VL	Impact sur le trafic projeté PL	Impact global sur trafic tous véhicules	RD7 entre RD24 « Le Pont Cam » et RN12 « Kertédevant »	5 924	740 (12.5%)	6924 5924+600+400	5.78 %	8.67 %	14.44 %	RN 12 à Trémuson (7,5 km à l'Est)	30 484	3 472 (11.39%)	31 484 30484+600+400	1.27 %	1.91 %	3.18 %	<p>* Sur le trafic journalier de la RD7</p> <p>→ Lors de l'exploitation du site les VL et PL n'emprunteront que très peu cet axe. La voie d'accès principale au site est la RN12 et l'échangeur de Kertédevant.</p>
Voie		Trafic moyen journalier 2016 (DirO)		Projection de trafic futur (actuel + Lidl)																								
	Tous véhicules	Part PL	Tous véhicules	Impact sur le trafic projeté VL	Impact sur le trafic projeté PL	Impact global sur trafic tous véhicules																						
RD7 entre RD24 « Le Pont Cam » et RN12 « Kertédevant »	5 924	740 (12.5%)	6924 5924+600+400	5.78 %	8.67 %	14.44 %																						
RN 12 à Trémuson (7,5 km à l'Est)	30 484	3 472 (11.39%)	31 484 30484+600+400	1.27 %	1.91 %	3.18 %																						
<p>* Développement économique :</p>	<p>→ La mise en compatibilité du PLU s'intègre dans les objectifs de stratégie économique portés par le SCoT et le PLUiH. En concentrant l'activité sur un pôle équipé et bien desservi, ce projet aura un impact positif sur l'activité économique et sociale du secteur et de la commune. Création d'emplois en plus des équipes déjà existantes du site de Ploumagoar, qui ne sont pas menacées.</p> <p>→ Durant la phase chantier il y aura un impact positif sur l'économie locale (ex : restauration)</p>																											
<p>* Période des travaux</p>	<p>→ Des dispositions seront prises pour limiter l'impact de l'installation sur le voisinage (le bruit, les poussières, les déchets, sécurité des installations, surveillance du chantier).</p>																											

<p>* Sur le paysage : deux zones à caractère bien distincts</p> <ul style="list-style-type: none"> - ZA du Radenier au Nord et ZA de Fournelo à l'Ouest, site de Triskalia à proximité ; - Proximité de la RN12 et du réseau ferré ; - Façade Sud-Ouest, les terrains sont agricoles, au Sud-Est la vallée du Leff mise en valeur TVB dans le PLU. 	<ul style="list-style-type: none"> → L'implantation du projet, en marge d'infrastructures importantes (RN12, RD7 et voie ferrée) et en continuité de zones urbaines permet de répondre aux perspectives territoriales de développement sans mitage du paysage agricole. Les teintes retenues pour le bâti permettront de limiter l'impact visuel sur le paysage. → L'intégration du bâtiment passe par la préservation au maximum de la végétation existante. A chaque fois qu'il a été possible, les arbres ont été conservés. → Sur la parcelle actuelle de 16 7036m² sont plantés 37 arbres de haute tige, soit 1 arbre de haute tige pour 4 500m². Il est prévu d'en conserver 16 et d'en planter 548, ce qui fera 564 arbres de haute tige, soit 1 arbre pour 296m². Le PLU impose que 20% au minimum de la surface parcellaire soit engazonnée. Le projet prévoit d'engazonner 54 462 m² soit 32,6% de la parcelle. Le PLU impose 1 arbre de haute tige pour 100m² de surface engazonnée, ce qui correspond à un minimum de 545 arbres. → Les haies végétales et bocagères existantes, inscrites au PLU, et situées en pourtour du terrain sont toutes conservées et même complétées si nécessaire. La bande de 50 mètres de large le long de la RN12 est traitée en engazonnement de type prairie. Les arbres de haute tige y sont, conformément à la Déclaration de Projet, plantés en bosquets de 7 arbres minimum de taille 14/16 minimum, et les arbustes sont en nombres impairs et de taille 80/100 minimum. La haie végétale existante est conservée et complétée aux espaces restés vides. Un traitement paysager particulier est apporté à l'entrée du site. → Le parking VL, est entouré d'arbres pour le masquer à raison d'un arbre pour 6 places de parkings, soit 39 arbres minimum. Il y a 48 arbres prévus au projet autour du parking VL. → A la pointe Sud-Est du terrain, la végétation est progressivement de plus en plus haute à mesure qu'on s'éloigne de la limite parcellaire. Ceci afin de ne pas créer un effet « muraille végétale » en pourtour du terrain. → Les merlons protégeant les habitations à l'Est et à l'Ouest sont largement plantés afin de les rendre plus naturels et discrets. → Tous les murs de soutènements seront en gabions remplis de pierre pour des raisons esthétiques. → Les clôtures seront traitées en panneaux rigides à mailles rectangulaires plastifiées de teinte vert foncé et seront en limite de propriété sauf aux emplacements des haies et talus remarquables inscrits au PLU où elles seront en retrait afin de les préserver intactes. → Des tonalités neutres de couleurs ont été choisies pour les bâtiments. Les autres locaux seront traités en enduit taloché de teinte gris alu RAL 9006.
<ul style="list-style-type: none"> * Les travaux d'aménagement (débroussaillage, coupe d'arbres, défrichage, réalisation de l'ouvrage, accès engins, etc.) entraîneront une destruction permanente d'habitats naturels et semi-naturels. La surface estimée de destruction d'habitat est de 17.01 ha. * Lors de l'intégralité des phases du chantier, des impacts par perturbation (en phase chantier et en fonctionnement) sont également possibles. * En phase d'exploitation, les impacts prévisibles sont très limités et ne concernent que les perturbations sonores liés au trafic routier au sein et aux abords du site. 	<ul style="list-style-type: none"> → Adaptation du planning des travaux (débroussaillage, coupe, terrassement) afin d'éviter les risques de destruction d'individus d'espèces protégées (passereaux nicheurs notamment) et limiter les dérangements en adaptant les périodes de travaux aux périodes de présence et activités des espèces. → Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier par un écologue. → Limitation des risques de pollution des milieux. → Mise en défense des zones remaniées proches des milieux de reproduction des amphibiens afin d'empêcher la destruction d'amphibiens protégés lors des défrichements et terrassements. → Les mesures mises en œuvre pour les travaux au niveau ou à proximité de secteurs d'intérêt biologiques (notamment à l'Ouest de la zone de projet) permettent de considérer les risques de destruction de spécimens d'espèces protégées comme accidentels. → Aucune mesure compensatoire n'est donc à prévoir pour ce projet.
<ul style="list-style-type: none"> * Incidences sur les espaces agricoles et la consommation foncière 	<ul style="list-style-type: none"> → Une étude d'impact sur l'économie agricole « <i>Eviter Réduire Compenser</i> » a été réalisée par le porteur de projet. Celle-ci a été présentée le 7 février 2019 en commission départementale de la

<p>* Le site se trouve en zone 1AUy au PLU, sa vocation est de longue date industrielle, cependant il est aujourd'hui un espace agricole cultivé et le projet représente une consommation importante d'espace agricole.</p> <p>* L'ensemble des parcelles du site représente 16,7 hectares, dont une surface agricole de 15 hectares selon le registre parcellaire graphique de la PAC.</p>	<p>préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF)</p> <p>→ La perte de valeur ajoutée pour les exploitants a été mesurée et un dialogue est amorcé avec les différentes parties prenantes, l'entreprise LIDL, Leff Armor Communauté, les services de l'Etat et les représentants locaux de la profession agricole.</p> <p>→ Cette étude préalable de compensation collective a reçu le 7 mars 2019 un avis favorable à l'unanimité de la CDPENAF, la Commission apportant seulement des points de précision (durée de reconstitution à 12 ans notamment).</p> <p>Il en résulte que le montant de la compensation s'élève à 165 300 €.</p> <p>→ Le porteur de projet mène une politique d'achat en partenariat avec des producteurs régionaux et de proximité il assure également la qualité, la traçabilité et la responsabilité des produits.</p> <p>→ Les hectares consommés par Lidl vont venir impacter l'enveloppe globale de Leff Armor qui, du fait d'une consommation importante sur Kertédevant, est obligée de sacrifier des surfaces d'extension sur d'autres zones et donc remettre un zonage agricole sur des terres cultivées qui étaient jusqu'alors en attente de viabilisation. Il s'agit bien là aussi, d'une forme de compensation, à l'échelle de l'EPCI.</p>
<p>* Incidences sur la consommation d'eau</p> <p>* Concernant les eaux sanitaires, le site disposera d'une capacité journalière d'accueil de l'ordre de 180 personnes. Partant sur une hypothèse de consommation de 30 litres par jour et par personne, le volume d'eau consommé pour les sanitaires sera de 5.4m³/jour en moyenne, soit environ 1 970m³ par an. Cette consommation sera réalisée exclusivement sur le réseau public AEP.</p> <p>* La consommation d'eau prévisionnelle totale du projet LIDL peut être évaluée à environ 12 970 m³/an, soit environ 36,2 m³/j.</p>	<p>→ Les installations seront prévues de manière à optimiser les consommations.</p>
<p>* Incidences sur la gestion des eaux pluviales et des eaux usées</p> <p>* Deux types d'incidences sont à envisagées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les eaux pluviales, le ruissellement créé par l'imperméabilisation des sols qui sont susceptibles de contenir des traces d'hydrocarbures et des MES. - Il existe également un risque d'ordre accidentel, d'une fuite plus importante provenant d'un véhicule. Ce cas reste néanmoins isolé et les volumes potentiels très faibles. <p>- Les eaux usées, les eaux sanitaires et d'entretien courant des installations, ainsi que les eaux issues des équipements techniques, seront assimilables à des eaux usées domestiques. Le rejet est estimé à environ 22.5 m³/j environ.</p>	<p>→ Les eaux pluviales de toitures (EPt) seront collectées par des descentes EP, puis acheminées vers le bassin d'orage du bassin versant Entrepôt de collecte par le réseau Eaux Pluviales de toitures dédié.</p> <p>→ Les eaux pluviales de voiries (EPv) seront collectées au moyen de regards, puis acheminées vers le bassin d'orage du bassin versant de collecte par le réseau Eaux Pluviales dédié.</p> <p>Avant rejet des EPv dans les bassins d'orage, celles-ci transitent par un séparateur hydrocarbures dédié à chaque bassin versant sauf au droit des voies d'accès.</p> <p>→ Les bassins seront dimensionnés sur la base d'une pluie centennale.</p> <p>→ Le projet LIDL assurera une gestion de son impact sur l'eau par la création de bassins d'orage infiltrants.</p> <p>→ Le rejet des eaux usées sera sensiblement inférieur au volume consommé, du fait de l'évaporation de 60% de l'eau consommée par les condenseurs évaporatifs de la salle des machines.</p> <p>→ Ces eaux usées seront prises en charge par la station d'épuration de Châtelaudren qui présente une capacité nominale de 8 830EH, pour un débit de référence de 1 820 m³/j.</p>
<p>* Incidences sur les déchets</p> <p>Le site LIDL sera source de déchets de par le fonctionnement du site et seront :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Déchets de type DIB, assimilables à des ordures ménagères, - Déchets d'emballages comme les plastiques, les cartons, palettes bois, - Déchets de type ferraille, - Déchets issus de la casse de produits alimentaires sur site ou de déclassement de produits alimentaires (assimilés à des biodéchets) - Déchets dangereux issus de la maintenance du site (ampoules, aérosols, ...) - Déchets issus du traitement des Eaux pluviales, - Déchets issus de l'entretien des espaces extérieurs. <p>Cette production de déchets sera complétée par le regroupement des déchets issus des magasins.</p>	<p>→ Le site LIDL sera doté d'un local recyclage fermé, à l'angle Sud-Ouest du bâtiment auquel sera adossé à un espace benne couvert. Cette localisation permet de centraliser les déchets du site et des magasins déchets sur une même aire d'enlèvement.</p> <p>→ LIDL assurera sur site un tri optimisé des différentes catégories de déchets.</p>

<p>* Incidences sur l'air et le climat</p> <p>Le site sera à l'origine d'émissions atmosphériques, par le biais des équipements suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trafic des véhicules légers sur le site (180 VL/j) - Trafic des véhicules lourds sur le site (250 PL/j en moyenne et 300 PL/j en période de pointe) - 2 Chaudières Gaz naturel de 0.6 et 1.3 MW unitaires - Groupe électrogène de 4.8 MW (fonctionnement exclusivement en cas de défaillance) 	<p>→ A l'échelle du secteur, la circulation imputable au projet LIDL restera peu perceptible en matière de rejets de gaz d'échappement et de qualité de l'air.</p> <p>→ Le projet vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les locaux soumis à la RT 2012 (bureaux, locaux sociaux, salles de réunion) ont tous une étiquette d'émission des Gaz à Effet de Serre inférieure ou égale à 5 kg éq.CO2/m².an (étiquette A). - Solutions de refroidissement industriel réalisées majoritairement par du NH3/CO2 au lieu d'une installation plus classique au fréon. - Utilisation du gaz naturel, combustible présentant un très bon rendement/pollution. - Mise en place de dispositifs de récupération de calories perdues sur les équipements de production Chaud/froid.
<p>* Incidences sur le bruit</p> <p>Les sources sonores du site LIDL peuvent être regroupées en deux catégories :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les émissions sonores liées à la circulation et au stationnement des poids-lourds - Les émissions sonores dues aux équipements divers comme les équipements frigorifiques en toiture (condenseurs évaporatifs en toiture de la salle des machines, groupes VRV en toiture des bureaux ...). <p>* Le bruit émis vers l'extérieur au niveau du bâtiment technique proviendra donc essentiellement des condenseurs évaporatifs nécessairement à l'air libre qui seront positionnés en toiture de la salle des machines.</p> <p>* Le trafic des PL sur site sera réparti sur les horaires de fonctionnement du site et sera de l'ordre de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 75% des PL environ entre 7h et 22h - 25 % des PL environ entre 22h et 7 h le lendemain matin. 	<p>→ Pour l'ensemble des habitations situées en ZER Sud (points 3 à 7), le niveau de référence de 35 dBA est retenu la nuit pour définir les objectifs sonores à respecter.</p> <p>→ La localisation de ces équipements est en cœur de site, permettant ainsi leur éloignement des limites de propriété. Notamment, les condenseurs évaporatifs seront à au moins 50m des limites de propriété.</p> <p>→ Dans le cadre de l'étude d'impact acoustique du site des écarts ont été relevés par rapport aux niveaux sonores réglementaires. Une étude compensatoire complémentaire a donc été menée afin de répondre à des niveaux acceptables en matière d'émissions sonores.</p> <p>→ La mise en œuvre de dispositifs de protection phonique pour le condenseur évaporatif et la centrale DF 6100 (écrans, merlon, local technique,...), associée au stationnement des PL frigorifiques sur la partie Nord du site la nuit, permettra de respecter les exigences stipulées dans l'arrêté du 23 janvier 1997.</p> <p>→ Pour respecter ces niveaux sonores, des mesures organisationnelles seront également mises en place par LIDL, notamment une charte acoustique qui devra être affichée afin de sensibiliser l'ensemble des intervenants (internes et externes) à la gestion du bruit dans l'environnement.</p>
<p>→ Mesures visant à compenser les incidences sur l'Environnement :</p> <p>Les impacts potentiels du site ne nécessitent aucune mesure de compensation de la part du porteur de projet.</p> <p>Pour autant, la stratégie d'économie du foncier à l'œuvre sur Leff Armor Communauté, en cohérence avec les politiques portées au niveau du SCoT et des comptes fonciers, permettent d'établir une forme de compensation sur la consommation de terres agricoles.</p>	

II.3.3.4 Justification du choix retenu via analyse multicritères

* Aspects paysagers

Le site du projet se situe juste en face de l'usine Triskalia, dont les silos sont un marqueur paysager très fort, par ailleurs identifiés par le SCoT en cours d'élaboration comme « *un paysage emblématique à valoriser* » (cf. point 1.3.1.2).

La hauteur importante de ces silos permet, d'un point de vue perceptif, de diminuer la hauteur perçue du bâtiment LIDL, puisque le site de Triskalia est deux fois plus haut.

Vue générale autour de la RN12



* La dimension cinétique de la perception

Remarque de la MRAe : « La zone concernée par le projet [...] présente une visibilité très importante depuis la voie communale le bordant au sud et par des fenêtres s'ouvrant depuis les axes structurants que sont la RN 12 et la RD 7. »

- Dans le sens Brest → Rennes, existeront deux cônes de vue qui correspondent à deux tronçons de la N12, respectivement de 155 et 146 mètres linéaires. A raison d'une vitesse de 110 km/h soit 30,5 m/s, ces tronçons correspondent donc à deux fenêtres de vue de 5 secondes et de 4,79 secondes.

- Dans le sens Rennes → Brest, l'automobiliste pourra apercevoir la plateforme sur deux tronçons correspondant à des fenêtres de 4,16 secondes et 3,41 secondes.

Il n'existe pas de tronçon particulièrement exposé, sur lequel l'automobiliste resterait longtemps à la vue de la plateforme. Les tronçons concernés sont aussi bordés par un certain nombre d'arbres isolés qui viendront masquer ponctuellement le site.

* La modification de la marge de recul

L'OAP actuelle du PLU de Plouagat permet, après modification de la marge de recul à 50m, l'implantation de bâtiments dans la bande de 50 à 100 mètres, donc beaucoup plus proches de la RN12 que le projet LIDL. En conséquence, si la marge de recul est bien réduite, l'essentiel du bâtiment se trouve, non seulement au-delà de la bande de 50m, mais surtout bien au-delà de la bande de 100m de la RN12.



La surface bâtie implantée et le linéaire de façade exposé à moins de 100m de la RN12 sont plus faibles que ce qui est possible aujourd'hui dans le PLU après projet urbain.

La modification du PLU vient renforcer les obligations de traitement paysager dans la marge de recul.

→ En conséquence, le projet présente un risque de "*banalisation des paysages*" plus faible que ce qui est aujourd'hui permis dans le PLU en vigueur.

* *La question des hauteurs*

Une des inquiétudes majeures de la MRAE concernait la hauteur du bâtiment. Celle-ci s'explique par les modalités de stockage, estimées par le porteur de projet, qui ne sont pas l'objet de l'analyse.

De manière simpliste, de par ses dimensions (longueur de 288,10 m, largeur de 188,80 m, hauteur de 20 m), l'entrepôt correspond à une masse globale extérieure de 1 087 866 m³ sur une surface de 54 393 m². Pour conserver la masse globale de stockage tout en réduisant les hauteurs, on aurait naturellement eu des bâtiments plus impactant puisque la perte de hauteur aurait été compensée par une augmentation des surfaces.

→ La hauteur permet donc de limiter la consommation foncière et l'étalement urbain tout en présentant un impact contenu sur le paysage.

* *Question de l'étalement urbain*

Dans le cadre de l'élaboration du PLUiH et de la possibilité d'avoir une vision plus générale de la consommation foncière, c'est à l'échelle intercommunale que les mesures sont prises par Leff Armor Communauté à travers sa stratégie économique et son PLUiH.

En 2020, l'ensemble des disponibilités foncières économiques existantes en extension sur l'ensemble des zones économiques du territoire est évaluée à 81 hectares environ, pour une surface déjà urbanisée dans les zones économiques estimée à 179 hectares (sans compter les entreprises situées en zone urbaine mixte type UA, UY...). Leff Armor Communauté envisage dans son futur PLUiH des besoins en développement économique chiffrés à 50 hectares sur la période 2020-2030. Cela représente donc plus de 30 hectares de terres actuellement vouées à l'économie rendues à l'agriculture, et donc plus de 30 hectares de terres agricoles préservées.

Ainsi, le PLUiH anticipe d'ores et déjà les futures dispositions du SRADDET et s'engage dans la réduction progressive de la consommation foncière afin de tendre vers le zéro à l'horizon 2040.

* *De l'intérêt d'un lot unique au lieu d'un lotissement d'activités*

- Le PLU du secteur permet aujourd'hui l'implantation de projets plus imposants que celui de LIDL en terme de proportions : en effet, rien ne viendrait interdire aujourd'hui à un opérateur de proposer un projet de lotissement avec une composition respectant l'OAP et donc en présentant des façades parallèles à la RN12 donc plus impactant.

- D'autre part l'usage du site par un porteur unique permet de mieux contrôler les impacts sur l'environnement. L'OAP actuelle, permettant plusieurs petits lots, est en contradiction avec les nouvelles dispositions du SCoT : dans l'objectif de redynamiser les centre-bourgs et d'éviter le départ des commerces de centre-bourg vers les zones commerciales périphériques. Aujourd'hui, un opérateur pourrait encore, avant l'approbation du SCoT, déposer un projet d'aménagement qui risquerait de fragiliser le centre-bourg. Le PLU modifié, a contrario, ne vient pas fragiliser le commerce et l'artisanat de centre bourg.

* *Vers un renforcement des mobilités durables*

L'entrée du site est située à 950 mètres de la gare de Châtaudren-Plouagat, pour un trajet piétonnier estimé à 12 minutes : la gare apparaît ici bien plus compétitive que ce que n'est la gare de Guingamp pour le site de Ploumagoar, puisque l'entrée du site de Runanzit est situé à 2 kilomètres de la gare, pour un trajet piétonnier estimé à 26 minutes, soit plus du double qu'à Kertédevant. Par contre le parcours entre Kertédevant et la gare de Châtaudren n'est pas encore aménagé de manière sécuritaire ou confortable pour les modes doux.

Le site de Kertédevant bénéficie d'une aire de covoiturage, située à 220 mètres de l'entrée du site soit un temps de trajet de 3 minutes.

→ La localisation du projet est donc favorable à la constitution, à long terme, d'un pôle fort autour de la gare de Châtaudren-Plouagat, elle-même facilement accessible par le réseau routier.

* *Les rapports avec l'agglomération guingampaise*

La décision rendue par la MRAe demandait à ce que le projet puisse être apprécié à l'échelle du Pays :
« *L'implantation d'une seule entreprise par rapport à la vingtaine permise par les principes d'aménagement initiaux*

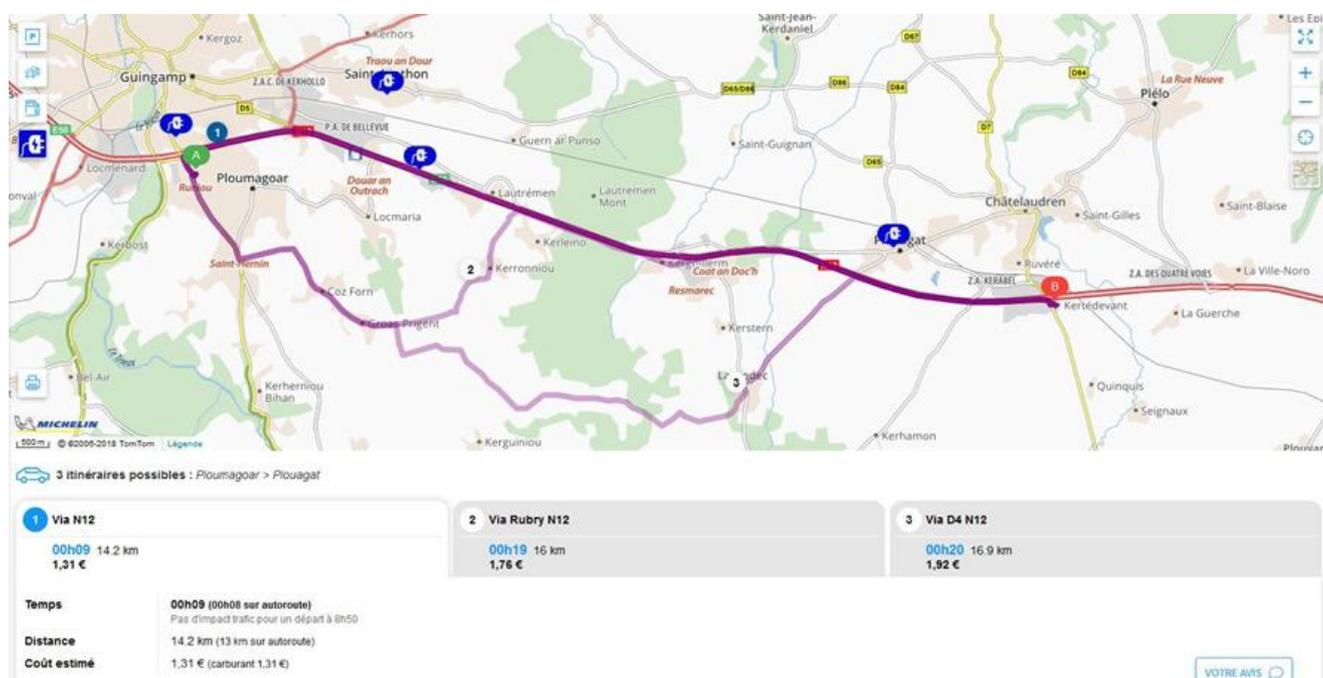
nécessite d'être appréciée à l'échelle du Pays notamment quant à la cohérence entre les deux intercommunalités qui le composent en particulier le transfert de la plateforme du parc d'activités de Runanvizit à celui de Kertédevant alors que les orientations portées par le SCoT prévoient au contraire un rééquilibrage vers l'ouest et le pôle de Guingamp/Ploumagoar ; »

LIDL rappelle que :

- Le départ de LIDL de Runanvizit est un départ contraint, par manque de place sur la plateforme guingampaise et des enjeux environnementaux (présence d'espèces protégées) qui ont empêché l'extension.
- Le départ de LIDL vers un nouveau site exprime le besoin d'une entreprise qui cherche un terrain en Bretagne.
- Le choix final de Kertédevant représente une solution de repli pour LIDL, à l'initiative du porteur du projet, et ne répond pas à une stratégie politique de concurrence territoriale.
- L'implantation de LIDL à Kertédevant apparaît comme un moindre mal par rapport aux autres sites envisagés en Centre-Bretagne et permet le maintien des emplois aujourd'hui pourvus sur Ploumagoar sans entraver le développement économique futur du pôle de Guingamp.

** Pour le maintien des emplois du pôle guingampais*

Le trajet d'environ 14 kilomètres entre le site de LIDL à Ploumagoar et le futur site de Kertédevant est estimé à une dizaine de minutes (10 minutes selon Google Maps, 9 minutes selon ViaMichelin, 10 minutes selon Mappy).



- La carte isochronique des temps de trajets de 21 minutes autour du site de Kertédevant montre un bassin d'emploi large, de Bégard et Louargat à l'Ouest jusqu'à Yffiniac à l'Est, et de Plouha au Nord jusqu'à Quintin au Sud, principalement orienté Ouest-Est grâce à la présence de la N12 : l'agglomération guingampaise est intégralement comprise dans ce périmètre des distances moyennes.

- Le déplacement de la plateforme vers une commune d'un autre EPCI située à 10 minutes de Guingamp est nécessairement moins impactant qu'un déplacement potentiel vers une commune du même EPCI mais située à 30 ou 40 minutes de route.

A Kertédevant, LIDL reste à proximité immédiate du pôle de Guingamp et évite donc de le fragiliser avec un départ sur une commune plus lointaine, fût-elle sur Guingamp-Paimpol Agglomération.

** Développement économique dans le cadre du SCoT du Pays de Guingamp*

Le départ de LIDL de Runanvizit était nécessaire du fait de l'impossibilité de s'étendre sur le site actuel. Son implantation à 10 minutes du site actuel, sans impacter le compte foncier de l'agglomération guingampaise, apparaît comme la solution la plus favorable au développement économique du pôle à long terme.

II.4 Etude d'impact

Le projet est soumis à l'étude d'impact au titre de l'article R.122.2 du Code de l'Environnement et à ce titre, soumis à une évaluation des incidences au titre de l'article R.414-19 du Code de l'Environnement.

II.4.1 **Aménagements prévus sur le terrain**

- Surface foncière de 167 036 m². Les accès s'effectueront au **Nord-Ouest** depuis le rond-point liant la RD7 et la RN12 au niveau de l'échangeur de Kertédevant.
- Au **Sud** de la parcelle, le terrain est plus étroit et permet d'y développer les différents accès et les stationnements des PL et VL ainsi qu'un poste de garde pour le contrôle des PL évoluant sur le site.
- Au **Nord** du site le bassin de gestion des eaux pluviales ainsi qu'un bassin de rétention incendie. La localisation de ces bassins a pour double effet de permettre l'implantation du bâtiment hors des servitudes de la loi Barnier et des effets du site Triskalia mais aussi d'éloigner le bâtiment des limites de propriétés jouxtant le hameau de Kertédevant.

Tout sera mis en œuvre pour que le projet soit intégré le mieux possible dans son espace, alliant à la fois le côté industriel et le côté naturel. La plate-forme logistique compensera son ampleur par une architecture la plus neutre possible, par des formes simples de la structure et par des teintes claires. Quelques petits locaux seront traités en gris Alu. Il n'y aura pas d'enseigne sur les bâtiments.

Le projet dans sa globalité, est constitué des bâtiments :

↳ **Bâtiment A - Entrepôt**

- Le niveau 0 du bâtiment A se situe à l'altimétrie +132,5m NGF.
- Longueur courante de 288.1m,
- Largeur totale de 188.8m et une hauteur de 20m à l'acrotère en façade par rapport au niveau 0.00 du bâtiment et 19m au faîtage.
- En pignon **Sud-est** et **Nord-ouest**, l'acrotère est à hauteur variable de 20m ;
- L'acrotère est à hauteur fixe à 16,70m de haut sur la façade **Sud-ouest**, et à 17,49m sur la façade **Nord-est**.
- Sur les façades **Sud-est** et **Sud-ouest** les bureaux situés en étage et visibles viennent créer une échancrure dans le volume général de l'entrepôt ;
- Au **Sud-est**, un appendice couvre l'accès aux bureaux administratifs et locaux sociaux au niveau 1 à +7,2m ;
- La partie de façade **Sud-ouest** de l'entrepôt située en retrait derrière ce volume aura un acrotère fixe à +20m ;
- Façade **Sud-ouest** : cellules contenant des produits secs ;
- Façade **Nord** : cellules contenant des produits frais et surgelés ainsi que le recyclage ;
- Au centre du pignon **Sud-est** se trouve un volume de bureaux de quais en R+1 avec un niveau 1 à +4m.
- A sa droite se trouve le local de charge au RDC.
- Au-dessus se trouvent les locaux techniques dans le prolongement des locaux sociaux à +7,2m.

→ Les cellules contenant des produits secs et le recyclage auront des autodocks non isolés avec un sas d'étanchéité et une porte sectionnelle positionnée en façade du bâtiment. De plus, il est prévu des niveleurs de 255x250cm sauf au droit du quai jumbo.

→ Les cellules contenant des produits frais et surgelés auront des autodocks isolés avec un sas d'étanchéité et une porte sectionnelle positionnée en façade de l'autodock. De plus, il est prévu des niveleurs de 225x225cm sauf au droit du quai jumbo.

→ En plus des cellules de stockage, le bâtiment A, couvre au centre du pignon **Sud-Est** un volume en R+1 ayant pour fonction de local de charge au Niveau 0 et des locaux techniques au niveau 1 à +7,2m.

- Au-dessus de ce local de charge, un volume abrite les locaux techniques nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation du site. Ces locaux techniques sont regroupés sur le pignon **Sud- Est** et abritent notamment le local transformateur, le TGBT, la chaufferie, le local poste sprinkler, le local production de froid (et le local électrique associé) puis les archives.

- L'accès principal des locaux techniques se fait depuis un escalier métallique extérieur.

→ Les bureaux/locaux sociaux à l'**angle Sud** bénéficient de trois patios disposés pour éviter au maximum les locaux aveugles. Ce volume bureaux/locaux sociaux sera recouvert d'un plancher béton et d'une toiture-terrasse technique protégée par des garde-corps.

- Les bureaux de quais sont conçus uniquement en R+1 avec au RDC deux niveaux de hauteur de plancher différents afin de dissocier le local réception des chauffeurs avec les bureaux de quai.

- Les bureaux et locaux sociaux sont dissociés en deux blocs reliés par un hall commun. Sur une partie de la façade **Sud-Ouest** et **Sud-Est** au niveau 1 à +7,2m, tout le pôle administratif et salles de réunions. Puis sur une partie de la façade **Sud-Est** à +7,2m se développent les locaux sociaux (vestiaires, sanitaires, infirmerie, réfectoire) suivi des archives associées aux locaux techniques.

→ La couverture de l'entrepôt et des locaux techniques sera assurée par un bac acier galvanisé avec isolation. Pour les bureaux et locaux sociaux, la composition de la toiture reste la même à la seule différence d'une étanchéité bitumée sur plancher béton.

↳ **Bâtiment B : un poste de garde**

- Le poste de garde situé au **Sud** du terrain permet de fermer et sécuriser le site. Les accès au poste de garde sont clôturés par des panneaux rigides à maille rectangulaire, avec un portillon pour les piétons 0,9x2m en son centre avec de chaque côté un portail coulissant à barreaudage de dimensions 10x2m permettant l'entrée ou la sortie de 2 poids lourds en simultané.

- Plus près du poste de garde, deux îlots avec chacun 2 barrières levantes pour 2 camions entrant et 2 camions sortant sont disposées de part et d'autre du poste de garde.

- Le bâtiment présente une longueur de 13,36m pour une largeur de 3m et une hauteur de 4m par rapport au niveau +00,00 du bâtiment. Le niveau +00,00 du bâtiment B se situe à l'altimétrie +132m NGF

- C'est un volume rectangulaire simple en façade avec un enduit finition talochée de teinte grise RAL 9006. Les portes pleines et les menuiseries seront en aluminium RAL7016 et les châssis seront de vitrage clair.

↳ **Bâtiments C : locaux syndicaux**

- Le bâtiment est à l'entrée du parking VL personnel dans un espace clôturé. Un cheminement comportant un escalier et un portillon d'accès permet de le relier au trottoir de la voirie PL au Sud, donnant ainsi un accès direct par le cheminement piéton depuis l'entrée du site.

Le niveau +00,00 du bâtiment C se situe à l'altimétrie +129,5m NGF.

- Longueur du bâtiment : 11,03m, largeur : 10,82m, hauteur : 5m à l'acrotère en façade par rapport au niveau +00,00 du bâtiment. L'acrotère fait office de garde-corps et cachera les équipements techniques. Le local sera couvert d'une toiture béton à +4m.

- Le local abritera 6 bureaux syndicaux et un volume approchant du carré. La porte vitrée d'accès à l'**Est** sera de dimensions 140x204cm en aluminium RAL 7024 et de vitrage clair.

- Chaque bureau disposera d'une fenêtre de dimension 150x150cm avec une allège de 1,1 mètre ainsi qu'un éclairage zénithal par un lanterneau de dimension 100x100cm. Une échelle à crinoline est prévue pour l'accès en toiture au **Sud-ouest**.

↳ **Bâtiment D : local sprinkler et sa cuve**

- Le local sprinkler est au **Nord-est** à 50 mètres de distance du bâtiment A et à côté du bâtiment E. Le cheminement pour l'accès au local sprinkler se fait en traversant la voirie PL par un passage piéton balisé au sol.

- Longueur courante : 10,78m, largeur totale : 5,38m, hauteur : 6,5m à l'acrotère en façade par rapport au niveau +00,00 du bâtiment.

L'acrotère fait office de garde-corps. Le local sera couvert d'une toiture terrasse pour le local ainsi que son tunnel de liaison avec la cuve sprinkler.

- La cuve sera d'environ 11 mètres de diamètre et aura une hauteur de 9 mètres.
- Le local sprinkler est un volume rectangulaire en L. La porte d'accès au **Nord** du local sera de dimension 180x250cm en aluminium RAL 5010 ainsi que la grille de ventilation située au **Nord**. Une échelle à crinoline est prévue pour l'accès en toiture du local sprinkler au **Nord**.
- La cuve sprinkler sur sa dalle en béton sera galvanisée et disposera également d'une échelle à crinoline.

↳ **Bâtiment E : local d'alimentation des PL**

- Le local alimentation PL est au **Nord-est** à 45 mètres de distance du bâtiment A et à côté du bâtiment D. Le cheminement pour l'accès au local sprinkler se fait en traversant la voirie PL par un passage piéton balisé au sol.
- Longueur courante : 6m, largeur totale : 4,2m, hauteur : 4,8m à l'acrotère en façade par rapport au niveau +00,00 du bâtiment. L'acrotère fait office de garde-corps.
- Le local sera couvert d'une toiture terrasse pour le local ainsi que son tunnel de liaison avec la cuve sprinkler.
- La cuve sera d'environ 12,5 mètres de diamètre et aura une hauteur de 9 mètres.
- Le local alimentation PL est un volume rectangulaire en L. La porte d'accès au **Nord** du local sera de dimension 200x250cm en aluminium RAL 5010 ainsi que la grille de ventilation située au **Nord**. Une échelle à crinoline est prévue pour l'accès en toiture du local sprinkler au **Sud**.
- La cuve alimentation PL sur sa dalle en béton sera galvanisée et disposera également d'une échelle à crinoline.

↳ **Bâtiment F : un poste de livraison ENEDIS**

- Le bâtiment F est à l'entrée du site à 10m de la limite de propriété. Il est accessible depuis le trottoir de la voirie d'entrée du site.
- Le niveau +00,00 du bâtiment F se situe à l'altimétrie +122,5m NGF.
- Longueur de 5,68m, largeur de 5,41m, hauteur de 3m à l'acrotère en façade par rapport au niveau +00,00 du bâtiment. Des garde-corps amovibles en toiture permettront d'assurer la sécurité des personnes intervenant pour l'entretien de la toiture.
- Ce bâtiment de forme carré. La porte d'accès à l'**Ouest** du local sera de dimension 180x240cm en aluminium RAL 9006.
- A proximité immédiate de celui-ci se trouve une aire de dépotage en débord de la voirie d'accès accolée à une dalle béton accueillant un générateur électrogène fonctionnant grâce à sa cuve de fuel domestique enterrée. Une cheminée de 10m de hauteur sera implantée sur cette dalle.

II.4.2 Analyses des effets directs et indirects, temporaires ou permanents du projet sur l'environnement.

II.4.2.1 Impact sur le paysage

- Le choix d'implantation du projet évitera le mitage agricole.
- Le paysage est marqué par deux zones distinctes :
 - Au **Nord**, la ZA du Radenier et à l'**Ouest**, la ZA de Fournelo. L'environnement est donc déjà marqué par des activités industrielles et artisanales et notamment par la présence de Triskalia. On note également la présence de la RN12 et du réseau ferré.
Pour le SCoT le projet LIDL permettra d'affirmer le caractère économique du secteur.
 - Au **Sud-Ouest**, les terrains sont à dominante agricole, avec des exploitations et des hameaux. A l'**Est** du site, tout particulièrement au **Sud-Est**, la vallée du Leff est mise en valeur par la Trame Verte et Bleue au regard du PLU.

Les aménagements des espaces extérieurs sont traités de telle façon à :

- Intégrer le bâtiment dans le reste de la zone,
- Préserver au maximum la végétation existante,
- Offrir un cadre verdoyant, fleuri et ombragé aux salariés,
- Préserver au maximum la biodiversité,
- Planter des essences économes en eau et adaptées au réchauffement climatique.

- Pour les besoins du projet, certains arbres à haute tige seront abattus (21 sujets). Ils sont situés sur les bords des voiries existantes sur le site.

→ Il sera replanté plus d'arbres que ceux abattus.

- Le PLU répertorie les talus et haies bocagères d'intérêt patrimonial à conserver dans la mesure du possible. Ils sont situés en périphérie du terrain.

* Aménagements paysagers

- Actuellement, sur la parcelle de 167 036m² il y a 37 arbres de haute tige, soit 1 arbre de haute tige pour 4500m². Il est prévu d'en conserver 16 et d'en planter 548, ce qui fera 564 arbres de haute tige, soit 1 arbre pour 296m².

Le PLU impose 1 arbre de haute tige pour 100m² de surface engazonnée, ce qui correspond à un minimum de 545 arbres.

- Le PLU impose que 20% au minimum de la surface parcellaire soit engazonnée. Le projet prévoit d'engazonner 54 462 m² soit 32,6% de la parcelle.

- Trois espèces choisies dans la liste imposée dans le PLU représenteront 70% des plantations d'arbres de haute tige. Il s'agit des chênes pédonculés, prunellier et châtaignier qui totalisent 400 pieds sur 564 (71%).

- Afin de masquer le projet, toute la périphérie de la parcelle est plantée au maximum de plusieurs « rideaux d'arbres de hautes tiges », de haies champêtres et arbustives denses et comportant des essences de moyennes tiges. Celles-ci doublent toutes les rangées d'arbres à l'exception du côté **Nord** le long de la N12.

- Les haies végétales et bocagères existantes, inscrites au PLU, et situées en pourtour du terrain sont toutes conservées et même complétées si nécessaire.

- La bande de 50m de large le long de la RN12 est traitée en engazonnement de type prairie. Les arbres de haute tige y sont, conformément à la Déclaration de Projet liée au PLU, plantés en bosquets de 7 arbres minimum de taille 14/16 minimum, et les arbustes sont en nombres impairs et de taille 80/100 minimum. La haie végétale existante est conservée et complétée.

- Le long de la voie d'entrée sera plantée une haie de graminées au-devant d'une haie arbustive, eux-mêmes s'appuyant contre le mur de soutènement de la cour camion située plus haut qui sera traité en gabions. Un muret en béton à l'entrée recevra une lasure colorée s'harmonisant avec les couleurs des plantes graminées autour.

- Le parking VL, conformément à la Déclaration de Projet du PLU, sera entouré d'arbres pour le masquer à raison d'un arbre pour 6 places de parkings, soit 39 arbres minimum. Il y a 48 arbres prévus au projet autour du parking VL.

- A la pointe **Sud-Est** du terrain, la végétation est progressivement de plus en plus haute à mesure qu'on s'éloigne de la limite parcellaire. Ceci afin de ne pas créer un effet « muraille végétale » en pourtour du terrain.

- En outre, les mouvements de terrain créés tels que les merlons protégeant les habitations à l'**Est** et à l'**Ouest** sont largement plantés afin de les rendre plus naturels et discrets.

- Les aménagements paysagers sont répartis de la manière suivante :

Désignation	TOTAL
Haies	(en ml.)
Talus/haies existantes	479
Haies champêtres/arbustives plantées	995
Haies de graminées	106
TOTAL	1 580 ml
Couvre-sol (en m ²)	510
Arbuste 80/100 mini.	120

- Essences indigènes et locales, selon le PLU, de taille 14/16 minimum pour un total de 564 arbres :

Charme (30 arbres)

Hêtre commun (30 arbres)

Sorbier des oiseleurs (20 arbres)

Chêne (175 arbres)

Chêne sessile (20 arbres)

Prunellier (130 arbres)

Aulne (28 arbres)

Châtaignier commun (95 arbres)

Erable (20 arbres)

Arbres existants diverses essences (16 arbres)

- Au sein des haies, différentes strates : arborées, arbustives et herbacées (ou broyat de souche) favorisent la biodiversité et renforcent les barrières visuelles.

- Tous les murs de soutènement seront en gabions remplis de pierre pour des raisons esthétiques.

- Les bassins seront clôturés. Aucun n'est en limite de parcelle. Ils ne seront visibles que depuis l'intérieur du site.

- **A noter** : bien que le recul à la RN12 soit réduit de 100 à 50m dans le cadre de la modification du PLU en cours, cela ne présentera pas d'incidence visuelle vis-à-vis du bâti. En effet, le bâtiment LIDL sera bien implanté à plus de 100m en retrait de la RN12, la réduction de ce retrait permettant à LIDL d'implanter les ouvrages hydrauliques dans la bande comprise entre 50 et 100m de la RN12.

II.4.2.2 Impacts sur la Faune, la Flore, les continuités écologiques et les espaces naturels

- Le terrain du projet LIDL n'est pas concerné par un zonage d'inventaire ou de protection des espèces animales ou végétales. Il n'existe pas non plus de lien fonctionnel direct entre le terrain et les zones alentours.

- Le projet d'aménagement de l'entrepôt logistique sur les terrains de la zone de Kértédevant va engendrer des impacts sur des espèces de faune fréquentant le secteur :

* L'abattage et le dessouchage d'une proportion importante d'arbres et d'arbustes présents au sein du site ;

* Les travaux de remblaiement et de terrassement ;

* La construction de l'entrepôt logistique et la réalisation des voiries et parkings.

II.4.2.2.1 Impacts du projet en phase chantier

• Impact brut sur les milieux naturels

- Les travaux d'aménagement (débroussaillage, coupe d'arbres, défrichage, réalisation de l'ouvrage, accès engins, etc.) entraîneront une **destruction permanente** d'habitats naturels et semi-naturels. La surface estimée de destruction d'habitat est de 17.01 ha. Sur les 17 ha impactés par le projet, 1 205 m² (0.7%) présentent des enjeux moyens, et 2 580m² (1,5%) des enjeux faibles.

- Sur l'aire d'étude rapprochée les végétations linéaires sont représentées par 1132.42 ml de haies multi strates et 206 ml de haies ornementales.

- L'aire d'étude immédiate intercepte tout le linéaire de haies ornementales d'intérêt faible, et 283 ml de haies multi strate d'intérêt modéré.

A noter : le projet prévoit de conserver la globalité du linéaire de haies multi strate qui se situe en bordure d'emprise projet.

• *Impacts bruts sur les milieux d'intérêt pour la faune terrestre*

- Le projet impactera principalement des **milieux d'intérêt faible** vis-à-vis de la faune terrestre.
- Globalement les impacts bruts du projet sur les milieux d'intérêt faunistique sont faibles avec, très localement des impacts sur des milieux à enjeux écologiques modérés.

Sur les insectes : l'**aire d'étude immédiate** pour les insectes peut être considérée comme **très faible à faible** localement (présence de quelques vieux arbres). **Impact négligeable à faible**.

Sur les amphibiens : au sein de l'**aire d'étude immédiate**, les milieux sont cultivés et très peu favorables à ce groupe. Destruction potentielle d'individus en phase travaux (probabilités faibles). **Impact faible**.

Sur les reptiles : les risques de destruction d'individus lors des travaux sont considérés comme **négligeables** (aucun individu n'a été observé lors des prospections, habitats peu favorables).

Sur les mammifères : une espèce protégée a été observée au sein de l'**aire d'étude rapprochée**, dans les milieux arborés situés à l'ouest de l'aire d'étude immédiate : l'**Ecureuil roux**. Sur l'aire d'étude rapprochée, une autre espèce protégée est considérée comme présente : le **Hérisson d'Europe**.

• *Impacts bruts sur les milieux d'intérêt pour les oiseaux*

D'après les observations sur l'**aire d'étude rapprochée**, les impacts bruts du projet sur les milieux d'intérêt avifaunistique sont faibles avec, très localement des impacts sur des milieux **d'intérêt modéré à fort** qui sont très peu fréquentés par les oiseaux en période de reproduction.

• *Impacts bruts sur les milieux d'intérêt pour les chauves-souris*

L'**aire d'étude immédiate** est composée de grandes zones ouvertes représentées essentiellement par des cultures et des corridors boisés le long de certains chemins propices au déplacement. Les impacts pouvant être envisagés sur les chiroptères sont la destruction ou l'altération d'habitats de vie notamment utilisés pour le déplacement et localement le nourrissage (habitats d'intérêt limité). **Aucun risque de destruction de spécimens lors des travaux n'est à relever**.

II.4.2.2.2 Mesures d'Evitement et de Réduction à prendre en compte

Code	Intitulé	Type et Objectif de la mesure
ME01	Adaptation du planning des travaux (débroussaillage, coupe, terrassement)	Evitement : L'objectif de cette mesure est d'éviter les risques de destruction d'individus d'espèces protégées (passereaux nicheurs notamment) et limiter les dérangements en adaptant les périodes de travaux aux périodes de présence et activités des espèces.
R01	Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier par un écologue	Réduction : Suivre le chantier pour s'assurer que les entreprises en charge des travaux limitent au maximum leurs effets sur les milieux naturels et que les mesures proposées soient respectées et mises en œuvre.
R02	Limitation des risques de pollution des milieux	Réduction : Eviter d'impacter les milieux naturels en dehors du site ainsi que les espèces qui pourront fréquenter le secteur après travaux (limiter l'impact indirect)
R03	Mise en défense des zones remaniées proches des milieux de reproduction des amphibiens	Réduction : Empêcher la destruction d'amphibiens protégés lors des défrichements et terrassements

II.4.2.2.3 Impacts résiduels sur les habitats naturels et espèces faunistiques

Les travaux impacteront principalement des milieux cultivés. Les atteintes sur les milieux n'altéreront pas le bon accomplissement des cycles biologiques des espèces de faune présentes localement. Par ailleurs, les aménagements paysagers intégrés au projet permettront de retrouver des espèces boisées et herbacées à court terme. Aussi, **aucun impact résiduel du projet n'est considéré comme supérieur à très faible**.

II.4.2.2.4 Impacts sur les espaces agricoles, l'urbanisme et les monuments historiques

Le site choisi pour le projet LIDL se trouve à proximité des zones d'activités de la commune (ZA Fournello, ZI le Radenier) et de la RN12. Il se trouve en zone 1AUy du PLU de Plouagat (approuvé en 2013), zone à urbaniser réglementée destinée aux activités industrielles, artisanales ou commerciales.

En conséquence, même si l'impact sur la consommation d'espaces agricoles est bien réel, l'activité de LIDL sur les terrains est donc compatible avec les orientations d'aménagement prévues sur le secteur.

La demande de permis de construire est déposée conjointement à la présente Autorisation Environnementale.

II.4.2.2.5 Impacts sur les zones de productions contrôlées

Aucune zone AOC n'est recensée à proximité immédiate du site. On recense 3 zones IGP (Cidre de Bretagne, Volailles de Bretagne et Farine de blé noir de Bretagne) sur les communes visées par le périmètre d'affichage de l'enquête publique. Il n'est pas attendu d'impact de l'activité LIDL sur ces zones d'appellation.

II.4.2.3 Consommation d'eau

Le réseau AEP du site sera séparé du réseau public par un disconnecteur pour éviter les retours d'eau au réseau. Il y aura un compteur général en entrée pour suivre la consommation d'eau. Le raccordement AEP sera dissocié en 2 réseaux distincts internes au site : l'AEP et l'incendie.

L'eau sera destinée aux usages suivants :

→ *Les sanitaires* : il y aura environ 180 personnes/Jour sur le site. Partant sur une hypothèse de consommation de 30 litres par jour et par personne, le volume d'eau consommé pour les sanitaires sera de **5.4 m³/jour** en moyenne, soit environ **1 970 m³/ an**. Cette consommation sera réalisée exclusivement sur le réseau public AEP.

→ *Les installations techniques du site*, comme les condenseurs évaporatifs, présenteront une consommation d'eau variable selon les conditions de température extérieure et seront de l'ordre de **30 m³/j** moyen soit **11 000 m³/an** environ.

→ *Les opérations d'entretien et de surveillance des moyens de sécurité incendie* du site seront également source de consommation d'eau de manière ponctuelle, d'environ **800m³**, représentant environ **3 m³/j** lissé sur l'année.

→ *Le lavage des rolls dans le TKT* correspond uniquement à une notion hygiénique et pas à un lavage des rolls salis par des marchandises car les rolls ne sont pas en contact direct avec les marchandises, celles-ci étant conditionnées et palettisées. Le roll permet d'assurer le maintien au froid pour les produits le nécessitant sur le principe d'une grande glacière. Il n'y a donc pas de charge polluante au niveau du rejet des eaux du lavage des rolls, de type DCO/DBO, ... La consommation d'eau pour le lavage des rolls sera de l'ordre de **90 m³/an** environ, soit approximativement **300l/j**, ce qui est extrêmement négligeable au regard des autres usages.

→ La consommation d'eau prévisionnelle totale du projet LIDL peut être évaluée à environ **12 970 m³/an**, soit environ **36,2 m³/j**. L'impact des prélèvements du site sur la ressource en eau potable pour un usage sanitaire et technique peut être qualifié de **non significatif** au regard des volumes prélevés.

• Maitrise de la consommation d'eau

- Concernant les sanitaires, des installations spécifiques seront prévues de manière à optimiser les consommations.
- Concernant les équipements techniques comme les condenseurs, le choix d'un matériel neuf et performant permettra de limiter les consommations. Leur consommation d'eau restant liée aux conditions météorologiques.
- Concernant le lavage dans le tunnel TKT, celui-ci est réalisé par un poste de lavage délivrant très précisément la quantité d'eau nécessaire.

II.4.2.3.1 Impact sur l'eau

● Les rejets eaux pluviales

Le site a été découpé en 3 bassins versants distincts pour la gestion des **eaux pluviales** :

- Bassin versant Entrepôt (Nord)
- Bassin versant Parking (Sud)
- Bassin Versant Entrée de site.

Par ailleurs le site recueille les eaux pluviales d'une parcelle d'environ **8 600 m² hors site**. Ce bassin hors site se répartit à 50% vers le BV Entrepôt et à 50% vers le BV Parkings.

L'établissement sera à l'origine de l'émission de plusieurs types d'effluents liquides :

- Des eaux pluviales issues des toitures (EPt) seront collectées par des descentes EP, puis acheminées vers le bassin d'orage du bassin versant Entrepôt de collecte par le réseau Eaux Pluviales de toitures dédié.

- Des eaux pluviales issues des voiries (EPv) seront collectées au moyen de regards, transiteront par un séparateur hydrocarbure pour aller vers le bassin d'orage du bassin versant de collecte, par le réseau Eaux Pluviales dédié.

- Les bassins seront dimensionnés sur la base **d'une pluie centennale** pour garantir une absence de surverse vers le ruisseau voisin ou le réseau public. Afin de permettre l'infiltration des eaux pluviales, un volume supplémentaire correspondant à 5% du besoin en rétention sur une pluie décennale sera prévu afin qu'il puisse être évacué par infiltration.

- Pour faire face à des impératifs de sécurisation en cas de déversement accidentel ou rétention incendie :

* Le BV Parking sera pourvu de vannes en entrée et en sortie de bassin pour permettre soit le confinement de déversement dans les réseaux, soit un confinement dans le bassin. **Le sol au niveau du BV Parking est de nature imperméable.**

* Une vanne d'isolement située en amont du bassin du BV Entrepôts permettra d'orienter des effluents pollués vers le bassin de rétention incendie étanche.

* Une vanne d'isolement située en aval de bassin enterré du BV Entrée de site permettra de confiner le rejet.

► Impacts des rejets du site

- Le site LIDL disposera d'un point de rejet au réseau public en entrée de site tenant compte de la localisation du réseau public EP. Les raccordements seront effectués au droit des regards définis avec Leff Armor Communauté.

- Les eaux de ruissellement et les eaux de voiries sont susceptibles de contenir des traces d'hydrocarbures et des MES. Ce sont les carburants, les gaz d'échappement et les fuites de véhicules qui sont la cause de ces traces de polluants. Il existe également un risque d'ordre accidentel.

∩ Les séparateurs hydrocarbures en amont des bassins

Un séparateur hydrocarbures sera implanté en amont de chacun des bassins du site sur le réseau EPv. Chaque séparateur hydrocarbures traitera 20% du débit décennal, pour abattre la charge en hydrocarbures.

- Dimensionnement des ouvrages hydrauliques

La parcelle du projet LIDL a été scindée en 3 bassins versants dont les caractéristiques sont les suivantes :

	*C	BV entrepôt	BV parking	BV entrée site
Toitures	0,9	55 071 m ²	189 m ²	
Voiries, dalles bétons, trottoirs	0,9	31 995 m ²	18 221 m ²	113 m ²
Espaces verts	0,2	34 010 m ²	20 452 m ²	
Bassins	1	5 710 m ²	1 398 m ²	
TOTAL		126 786 m²	40 250 m²	113 m²

* c : coefficient d'imperméabilisation

Aux BV Entrepôt et Parking s'ajoutent les eaux du BV Amont qui correspondent au bassin versant hors site de 8 600 m² en espaces verts soit 860 m² de surface active par BV.

Les bassins sont dimensionnés selon la méthode des pluies, avec un débit de fuite maximal de 3 l/s/ha, sur la base d'une pluie centennale. Les réseaux sont positionnés pour permettre une infiltration correspondant à 5% d'une pluie décennale.

L'état initial du terrain a été comptabilisé comme perméable à 80%, sans tenir compte de la faible perméabilité des sols de la parcelle à ce jour.

↳ La décantation en fond de bassin

Les ouvrages seront dimensionnés et végétalisés pour permettre un abattement des MES par décantation.

↳ La régulation du débit des eaux pluviales

La régulation du débit des eaux pluviales du projet LIDL sera réalisée par des régulateurs de débit en aval des bassins.

Le site ne présente d'ailleurs pas de rejet en contact direct avec le milieu naturel, les eaux transiteront toujours par les ouvrages publics.

A noter : Le projet LIDL assurera une gestion de son impact sur l'eau par la création de bassins d'orage infiltrants.

● Rejets des eaux usées

1/ Les eaux usées proviennent des eaux issues du nettoyage des installations (auto laveuses), les eaux du tunnel TKT, les purges des systèmes de refroidissement et de chaufferie, les essais incendie, ...

- Il n'y a pas de charge polluante au niveau du rejet des eaux du lavage des rolls, de type DCO/DBO. Pour assurer l'hygiénisation des rolls pendant le lavage, il sera consommé environ **450 litres** de détergents par an, soit environ **1.5 l/j**. Aucune mesure particulière n'est à prendre pour la protection de l'environnement en cas de dispersion accidentelle.

- Les nettoyages du site seront réalisés par auto laveuses, avec un besoin d'eau réduit.

2/ Concernant les eaux issues des frigorifères en période de dégivrage, il s'agit d'eaux claires sans aucun additif. Elles sont donc bien assimilables à des **eaux sanitaires**.

3/ Concernant les purges des chaudières, il s'agit au départ d'eau du réseau AEP qui peut avoir subi pour traitement l'ajout de produit pour adoucir l'eau (réduction de la minéralité) et de l'agressivité de l'eau. Elles sont donc bien assimilables à des **eaux sanitaires**.

4/ Concernant les eaux de purge des condenseurs évaporatifs à l'ammoniac de la salle des machines, il s'agit d'une eau de déconcentration du circuit de la tour, qui doit évacuer régulièrement une part de l'eau recondensée dans le circuit. Il s'agit de l'eau du réseau AEP, à laquelle sera en revanche ajoutée des produits d'entretien spécifiques à de tels systèmes notamment pour prévenir le risque de légionelles. Elles sont donc assimilables à des **eaux sanitaires**. Il n'est pas prévu de points de mesure global des eaux techniques avant jonction avec le reste des eaux sanitaires.

* Le site LIDL présentera un unique point de rejet au réseau public EU, situé en entrée de site, regroupant les EU/EV de l'entrepôt ainsi que les EV poste de garde, locaux syndicaux.

► Impacts des rejets du site

Le rejet est estimé à environ 22.5 m3/j environ décliné sous les quantités suivantes :

Eaux sanitaires	5.4 m3/j
Eaux issues de l'utilisation des installations techniques	12 m3/j
Eaux d'entretien du site et de dégivrage	5.1 m3/j

Le rejet sera sensiblement inférieur au volume consommé, du fait de l'évaporation de 60% de l'eau consommée par les condenseurs évaporatifs de la salle des machines.

Ces eaux usées seront prises en charge par la station d'épuration de Chatelaudren qui présente une capacité nominale de 8 830EH, pour un débit de référence de 1 820 m3/j. Il s'agit d'une station de traitement par boues activées et aération prolongée.

Cette station est considérée comme conforme en équipement et en performance d'après le portail d'information sur l'assainissement communal ce qui permettra d'absorber le flux de charge polluante en provenance du site LIDL. Sa charge maximale en entrée en 2016 était de 4 456 EH, pour un débit entrant moyen de 759 m3/j.

La note sur le volet Eaux Usées émise par Leff Armor précise que le dimensionnement du réseau EU public et du poste de refoulement associé seront en capacité de recevoir les volumes projetés à compter de début 2021, ce qui est compatible avec le planning prévisionnel du projet LIDL.

● **Les rejets des eaux vannes**

La distinction sera faite entre les eaux vannes, les eaux usées et les eaux pluviales.

Les eaux vannes seront collectées au niveau des sanitaires du site, par un réseau Eaux Vannes sous bâtiment dédié, puis regroupées avec le réseau EU du site avant rejet au réseau public EU.

► Synthèse sur l'Impact et mesures compensatoires

Les mesures d'évitement et de réduction des impacts prises par LIDL dans le cadre de la gestion de l'impact sur l'eau sont :

- Des séparateurs hydrocarbures avec débourbeur,
- Création de bassins de gestion des eaux pluviales,
- Capacités de rétention des eaux polluées en cas d'incendie ou de déversement accidentel.

Plusieurs compteurs d'eau,

- La sensibilisation du personnel aux économies d'eau.

II.4.2.3.2 *Compatibilité avec le SDAGE*

Qualité de l'eau

* *Pollutions diffuses* : encourager la maîtrise et la réduction de l'usage des pesticides et des fertilisants en vue d'en diminuer l'impact (4A, 6C, 8B, 3A, 3D) des dispositions sont proposées pour répondre à ces orientations (page 163/263 Etude d'impact)

* *Pollutions ponctuelles* des agglomérations et des industries (5A, 5B) des dispositions sont proposées pour répondre à ces orientations.

Milieux aquatiques

* *Zones humides* : des milieux à sauvegarder, à restaurer et à gérer (8A, 8B)

Disposition : **Aucune zone humide n'est présente sur le site de LIDL.**

* Mieux prendre en compte la préservation de la biodiversité en protégeant les milieux et les espèces remarquables de notre bassin (1C)

Disposition : **Les eaux pluviales seront régulées par les ouvrages pluviaux et feront l'objet d'une décantation (notamment en phase chantier) pour maintenir l'état physique des cours d'eau en aval.**

Quantité

* Approfondir et anticiper la prise en compte du changement climatique dans la gestion de l'eau (7A, 1C)

* Economiser l'eau et gérer les prélèvements,

* Réduire les risques liés aux inondations.

Dispositions : **mise en place d'équipements hydro économes, sensibilisation des salariés dans le but de réduire les ratios de consommation d'eau, les eaux pluviales seront mises en rétention dans les bassins du site. Le débit de fuite au milieu naturel sera, par cet ouvrage à hauteur de 3 l/s/ha.**

II.4.2.3.3 *Compatibilité avec le SAGE Argoat-Trégor-Goélo*

* *Orientation 8* : limiter l'impact des assainissements collectifs (disposition 13)

Les eaux usées seront dirigées vers le réseau communal de collecte des EU au Nord Est de la parcelle.

* *Orientation 14* : limiter l'usage non agricole des produits phytosanitaires (disposition 34)

L'usage de pesticides sera proscrit sur le site.

* *Orientation 15* : limiter les apports de micropolluants liés aux eaux pluviales (disposition 37)

Une part des EP de toitures seront récupérées dans une cuve afin d'être réutilisées in situ.

* *Orientation 22* : assurer la préservation, la gestion et la restauration des zones humides (disposition 54)

* *Orientation 29* : limiter les phénomènes de ruissellement (disposition 29)

Création de séparateurs hydrocarbures pour les EP de voiries. Une part des EP de toitures seront récupérées dans une cuve afin d'être réutilisées.

II.4.2.4 Impacts sur l'air et le Climat

- *Trafic des véhicules légers sur le site*

Les émissions des gaz d'échappement proviendront du trafic des véhicules légers sur le site, estimé à environ 200 VL/j (flux de trafic des salariés et visiteurs).

- *Trafic des véhicules lourds sur le site*

Les émissions des gaz d'échappement proviendront du trafic des poids lourds estimé à un trafic d'environ 250 PL/j en moyenne et 300 PL/j en période de pointe (flux de trafic des PL de réception et expédition des marchandises et déchets).

Les PL parcourront au maximum 2 kilomètres sur le site à environ 20km/h pour se rendre jusqu'aux quais et en repartir. Avec 300 PL/j attendus en pointe par jour, les quantités de polluants rejetés par jour de pointe et sur un an pour 360 jours d'activités, sont évalués à :

- Oxydes d'azote : 3,42 kg/j soit 1,23 T/an,

- PM10 : 0.36 kg/j soit 0.13 T/an.

- CO2 : 470.6 kg/j soit 169.4 T/an,

- Oxydes de soufre : 0.07 kg/j soit 0.03 T/an

LIDL travaille actuellement avec ses prestataires de transport sur le développement de flottes de camions au GNV ou hybrides notamment.

► Impact des rejets

A l'échelle du secteur, la circulation imputable au projet LIDL restera peu perceptible en matière de rejets de gaz d'échappement et de qualité de l'air.

LIDL n'est pas l'exploitant de la flotte de transport desservant ses installations mais les véhicules utilisés par les transporteurs doivent répondre aux normes imposées par la réglementation en vigueur.

En interne au site, des consignes demandent aux chauffeurs d'arrêter les moteurs à quais au cours des phases de chargement et de déchargement, de plus, la vitesse sur site sera limitée.

- *Chaudières Gaz naturel*

Le site disposera de deux chaudières au gaz naturel de 0.6 et 1.3 MW unitaires. Chaque chaudière disposera de son propre conduit d'évacuation des gaz, qui seront regroupés dans une unique cheminée. Les installations présenteront donc une puissance cumulée de 1.9 MW.

► Impact des rejets :

La puissance de l'installation étant comprise entre 1 et 2 MW et le combustible utilisé étant du gaz naturel, la hauteur minimale est fixée à 4 m minimum au-dessus du point de débouché à l'air libre de l'installation (soit 4m au-dessus de la couverture).

La couverture de la chaufferie présente une hauteur de 18.8 m au droit de la sortie du conduit, soit 151.30 m NGF.

La cheminée présentera donc un point de rejet à 23 m, soit 155.30 m NGF.

Une première mesure de la pollution rejetée devra être réalisée dans les quatre mois suivant leur mise en service.

Le premier contrôle de l'efficacité énergétique devra être réalisé dans les deux ans après mise en service de l'installation. Notamment, un contrôle périodique de son efficacité énergétique tous les 3 ans au minimum.

Tous les deux ans, un organisme agréé procèdera à la mesure du débit rejeté, de la teneur en oxygène, en oxyde d'azote et monoxyde de carbone.

- *Groupe électrogène*

Le site disposera d'un groupe électrogène de 4.8 MW thermique, implanté sur dalle extérieur en secteur Est du site, en container intervenant exclusivement en cas de défaillance de l'alimentation électrique principale du site.

► Impact des rejets :

Dans un rayon de 15m autour du groupe électrogène il y a un unique bâtiment, le Poste EDF, d'une hauteur de 3 m environ. Ainsi, la cheminée du groupe présentera **une hauteur minimale de 10m par rapport au sol, soit 133.5 m NGF.**

- *Le climat, changement climatique*

- Les installations de combustion, le trafic des poids Lourds et les gaz frigorigènes peuvent représenter un impact sur le climat en fonction des secteurs et des quantités en jeu. L'impact potentiel de l'activité LIDL restera minime. En effet, le site utilisera de l'ammoniac de manière principale, ce qui permet d'utiliser et mettre en avant un fluide présentant un GWP largement inférieur.

Les mesures prévues pour limiter l'impact du projet sur la qualité de l'air, participent également à la limitation de l'impact sur le climat (Poids lourds aux dernières normes EURO6 plus restrictives, limitation des vitesses de circulation sur site, arrêt des moteurs à quais, ...)

- Il faut s'attaquer aux causes du changement climatique en maîtrisant les émissions nettes de gaz à effet de serre, c'est ce qu'on appelle l'**atténuation**.

Dans sa conception, le projet vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre :

- Les locaux soumis à la RT 2012 (bureaux, locaux sociaux, salles de réunion) ont tous une étiquette d'émission des Gaz à Effet de Serre inférieure ou égale à 5 kg éq.CO₂/m².an (étiquette A).
- Solutions de refroidissement industriel réalisées majoritairement par du NH₃/CO₂ au lieu d'une installation plus classique au fréon.
- Utilisation du gaz naturel, combustible présentant un très bon rendement/pollution (voir paragraphe précédent : impacts sur l'air).
- Mise en place de dispositifs de récupération de calories perdues sur les équipements de production Chaud/froid.

II.4.2.4.1 *Compatibilité avec les plans et programmes*

* **Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE)** a été adopté le 04 Novembre 2013. Le maître d'ouvrage d'un projet de construction et d'exploitant d'un site logistique ICPE est visé par des objectifs ayant trait au bâtiment, aux transports, aux activités économiques et aux énergies renouvelables, ce qui est le cas de LIDL.

Orientations	Dispositions prises par LIDL
↘ Bâtiments :	↘ Bâtiments :
Orientation 4 : Généraliser l'intégration des énergies renouvelables dans les programmes de construction et de réhabilitation	LIDL n'a pas retenu cette orientation mais a misé sur une réduction de la consommation à la source et la récupération d'énergie perdue.
Orientation 5 : Développer les utilisations et les comportements vertueux des usagers dans les bâtiments	LIDL mobilise ses salariés des entrepôts pour la sobriété énergétique. → dispositifs de détection de présence dans les bureaux pour l'éclairage et la ventilation, → dispositifs de détection de luminosité pour l'éclairage dans l'entrepôt, → dispositifs de LED plus économes, et un dispositif de GTC/GTB pour assurer le suivi des consommations par poste.
↘ Transports de personnes	↘ Transports de personnes
Orientation 7 : Développer et promouvoir les transports décarbonés et/ou alternatifs à la route Les transports constituent en Bretagne le 1er secteur émetteur d'oxydes d'azote (NOx) et le 2ème de dioxyde de carbone (CO ₂) et de particules. Enjeux : Un enjeu du secteur consiste à soutenir le développement des modes alternatifs à la route et les infrastructures associées.	→ Le site est situé à moins de 15 min à pied de la gare ferroviaire de Plouagat – Châtelaudren. → Un parking 2 roues couvert est également prévu au sein du projet. → Le site sera pourvu de places réservées permettant la recharge de véhicules électriques. → Une aire de covoiturage est présente au droit du giratoire sur la RD7
Orientation 8 : Favoriser et accompagner les évolutions des comportements individuels vers les nouvelles mobilités	→ LIDL sensibilisera ses salariés au covoiturage. Une dizaine de places dédiées au covoiturage sont prévues sur le site.
Orientation 9 : Soutenir le développement des nouvelles technologies et des véhicules sobres. Le parc breton de véhicules routiers est très largement diésélisé (65 %)	→ Le parking est prévu pour recevoir des bornes de rechargement de véhicules électriques.
↘ Transports de marchandises	↘ Transports de marchandises
Orientation 10 : Maîtriser les flux, organiser les trajets et développer le report modal vers des modes décarbonés. Les transports de marchandises sont à plus de 95 % routiers en Bretagne et concernent très majoritairement les flux intra régionaux et limitrophes (importations et exportations).	→ L'entrepôt du projet LIDL permettra de desservir les magasins associés de la direction Régionale. Il est donc nécessaire d'envisager un transport routier pour la desserte dite des derniers kilomètres ;
Orientation 11 : Optimiser la gestion durable et diffuser l'innovation technologique au sein des entreprises de transports des marchandises. Au-delà de 2020 et à l'horizon 2050, la performance environnementale et énergétique des entreprises des produits livrés devient centrale et stratégique (condition de survie des	→ LIDL ne possède pas sa propre flotte de poids lourds mais travaille en collaboration avec ses prestataires pour solliciter une flotte de poids lourds de qualité et notamment une mise à niveau aux dernières normes EURO.

entreprises de transports) : connaître, afficher et améliorer en permanence ces bilans est devenu la norme pour le management.	
↳ Activités économiques	↳ Activités économiques
Orientation 18 : Intégrer l'efficacité énergétique dans la gestion des entreprises bretonnes (IAA, PME, TPE, ...) Gestion, achats en interne, mais aussi recherche de mutualisation et de coopération interentreprises (logique écologie industrielle).	→ LIDL est engagé dans une démarche RSE globale. Le personnel du site sera sensibilisé aux diverses économies d'eau et d'énergie sur le site afin de limiter l'impact du site.
Orientation 19 : Généraliser les investissements performants et soutenir l'innovation dans les entreprises industrielles et les exploitations agricoles	→ LIDL a mis en place un système de management de l'énergie ISO50001 dans ses magasins. Les sites logistiques suivent cette même tendance. → LIDL est sensibilisé aux Certificats d'Economie d'Energie (CEE) et visera à les obtenir certainement pour la 4ème période (2018-2020) pour la salle des machines avec notamment : variateurs de vitesse sur les compresseurs et les pompes secondaires, condenseurs haute efficacité, système de régulation par BP/HP flottante, ...
Orientation 20 : Mobiliser le gisement des énergies fatales issues des activités industrielles et agricoles. La chaleur fatale est une production de chaleur résiduelle issue d'un site de production industriel, tertiaire ou agricole. Cette chaleur non valorisée à l'occasion du process de production représente un gisement pouvant être très important en vue d'une utilisation à optimiser.	→ Le projet LIDL prévoit la mise en place de systèmes de récupération de calories sur les productions Chaud/froid du site Le site n'est donc pas excédentaire en chaleur fatale.
↳ Energies renouvelables	↳ Energies renouvelables
Orientation 24 : Accompagner le développement de la production électrique photovoltaïque. Le développement de la production photovoltaïque est une contribution aux objectifs du Pacte électrique breton signé en 2010. Le développement de la filière constitue un enjeu pour les entreprises régionales avec la mobilisation de compétences existantes et la création d'emplois. Orientation 25 : La filière solaire thermique est destinée à connaître un développement grâce notamment à la réglementation thermique et à la baisse du coût des installations.	→ Aux vues de la localisation du projet. La production solaire photovoltaïque est insuffisante pour permettre un retour sur investissement viable de cette solution. Elle n'a donc pas été adoptée.

* **Le Plan Régional Santé Environnement 2017-2021** a été signé le 04/07/2017. Il constitue le cadre de référence de l'action en santé environnement en Bretagne. Il vise à promouvoir un environnement favorable à la santé en agissant sur tous les moments de la vie quotidienne des Bretons.

Le PRSE 3 présente 8 objectifs :

Objectifs	Projet LIDL
1 – Observer, améliorer les connaissances, s'appropriier les données pour agir de manière adaptée aux réalités des publics et des territoires bretons	→ Non concerné
2 – Agir pour une meilleure prise en compte de la santé environnementale dans les politiques territoriales	→ Non concerné
3 – Agir pour l'appropriation des enjeux de santé environnement par les bretons	→ Non concerné
4 – Aménager et construire un cadre de vie favorable à la santé 4B : Agir pour un bâtiment et un cadre de vie respectueux de la santé 4C : Promouvoir et accompagner les réalisations d'évaluations d'impact sur la santé (EIS)	→ Les documents nécessaires ne sont pas encore établis par les acteurs concernés. Le projet LIDL prévoit de lutter contre les espèces envahissantes et allergisantes, mais prévoit aussi dans les bureaux, l'usage de peinture à faible émissivité. → Pourrait être concerné, mais le plan est trop récent et aucune démarche n'existe à ce jour. Le projet fait l'objet d'une évaluation des incidences sur la santé.
5 – Agir pour une meilleure qualité de l'air intérieur et extérieur 5C : Réduire les expositions aux particules nocives (pesticides, ammoniac, brûlage des déchets, chauffage au bois, transport)	→ Le projet de par sa localisation, optimise les transports.
6 – Agir pour une meilleure qualité de l'eau (eau d'alimentation de la ressource au robinet eau de loisirs)	→ Non concerné
7 – Agir pour des modes de vie et des pratiques professionnelles respectueuses de l'environnement et favorables à la santé	→ Non concerné de manière directe. A ce stade, la disposition vise plutôt les agriculteurs et les particuliers.

7A : Accompagner le changement de pratiques des professionnels et des particuliers pour la réduction des usages des produits toxiques 7C : Promouvoir les déplacements favorables à la santé.	→ Le site disposera de bornes de recharge électriques sur son parking (mise en place selon besoin) ; de même un abri vélo couvert sera disponible.
8 – Répondre aux nouveaux défis : changement climatique, ondes, perturbateurs endocriniens, nanomatériaux	→ Non concerné

II.4.2.5 Gestion des déchets

Le site LIDL sera source de déchets, complétés par le regroupement des déchets issus des magasins, d'où le classement du projet sous les rubriques 27XX notamment au droit du Local Recyclage.

Les déchets produits par le site LIDL seront les suivants :

- Déchets de type DIB, assimilables à des ordures ménagères,
- Déchets d'emballages comme les plastiques, les cartons, palettes bois,
- Déchets de type ferraille,
- Déchets issus de la casse de produits alimentaires sur site ou de déclassement de produits alimentaires (assimilés à des biodéchets),
- Déchets dangereux issus de la maintenance du site (ampoules, aérosols, ...)
- Déchets issus du traitement des Eaux pluviales,
- Déchets issus de l'entretien des espaces extérieurs.

Le site réceptionnera également pour regroupement/transit avant envoi auprès des prestataires de collecte/traitement des déchets, les déchets des magasins (60 magasins à ce jour) :

- Déchets de type DIB, assimilables à des ordures ménagères,
- Déchets d'emballages comme les plastiques, les cartons, palettes bois,
- Déchets de type ferraille comprenant notamment des rayonnages et autres présentoirs,
- Déchets issus de la casse de produits alimentaires ou de déclassement de produits alimentaires (assimilés à des biodéchets),
- Déchets dangereux issus de la collecte en apport volontaire en magasin (piles, ampoules, DEE ménagers, ...).

Quantités estimées :

	Nomenclature	Quantité annuelle estimée		Mode de traitement
		Site	Magasins	
DIB	20 03 01	90 T	210 T	Valorisation énergétique – incinération
		300 T		
Ferrailles	20 01 40 17 04 07	62 T	7 T	Valorisation matière -Recyclage
		69 T		
Cartons	15 01 01	207 T	3 933 T	Valorisation matière -Recyclage
		4 140 T		
Films plastiques transparents	15 01 02	6 T	103 T	Valorisation matière –Recyclage
		109 T		
Films plastiques couleurs		-	51 T	
		51 T		
Autres plastiques		4 T	67 T	
		71 T		

	Nomenclature	Quantité annuelle estimée		Mode de traitement
		Site	Magasins	
Palettes perdues/cassées	15 01 03	91 T	23 T	Valorisation énergétique - incinération
		114 T		
Palettes bois consignées en état		400 T	-	Réemploi
Biodéchets Pain	20 03 02	400 T		Valorisation matière – Recyclage/Réemploi
		-	90 T	Valorisation matière – Alimentation animale
		90 T		
Autres Biodéchets		12 T	188 T	Valorisation énergétique - méthanisation
		200 T		Valorisation matière - compostage
Piles	20 01 33* 20 01 34*	5 T		Valorisation matière – recyclage Destruction
DEE ménagers	20 01 35* 20 01 36	5 T		Valorisation matière – recyclage Destruction
Ampoules, néons	20 01 36 20 01 21*	0.5 T		Valorisation matière – recyclage Destruction
DIS	divers	variable		Destruction
Déchets verts	20 02 01	Variable	-	Repris prestataire Valorisation matière - Compostage
Boues séparateurs hydrocarbures	13 05 02*	Variable	-	Destruction

Concernant les déchets issus des magasins, aucun tri n'est effectué sur le site du projet, il s'agit exclusivement d'un regroupement avant expédition.

Les déchets issus de l'activité du site LIDL seront valorisés en fonction des critères techniques, économiques, des filières proposées par les sociétés prestataires et en fonction du positionnement géographique du site.

1.4.2.5.1 Compatibilité aux plans et programmes

Plan National de Prévention des Déchets, Plan Départemental d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés

Tous les déchets référencés dans les tableaux ci-dessus n'entrent pas dans le périmètre du Plan de gestion des déchets ménagers et assimilés. Toutefois, la société LIDL est engagée dans une démarche de réduction des gisements de déchets, d'une optimisation des filières de recyclage et de valorisation en procédant à un tri optimisé. Les déchets du site LIDL ne seront pas collectés par la collectivité mais par des prestataires privés agréés.

II.4.2.6 Impacts sonores

Les exigences réglementaires de protection du voisinage contre les nuisances sonores portent sur l'émergence exprimée en dB(A) mesurable en façade ou en limite de propriété des habitations. C'est à dire la différence entre le niveau de bruit ambiant, (comprenant le bruit particulier en cause), et le niveau de bruit résiduel constitué par l'ensemble des bruits habituels.

- La grandeur physique mesurée est le « *niveau de pression acoustique équivalent* » ou Leq.

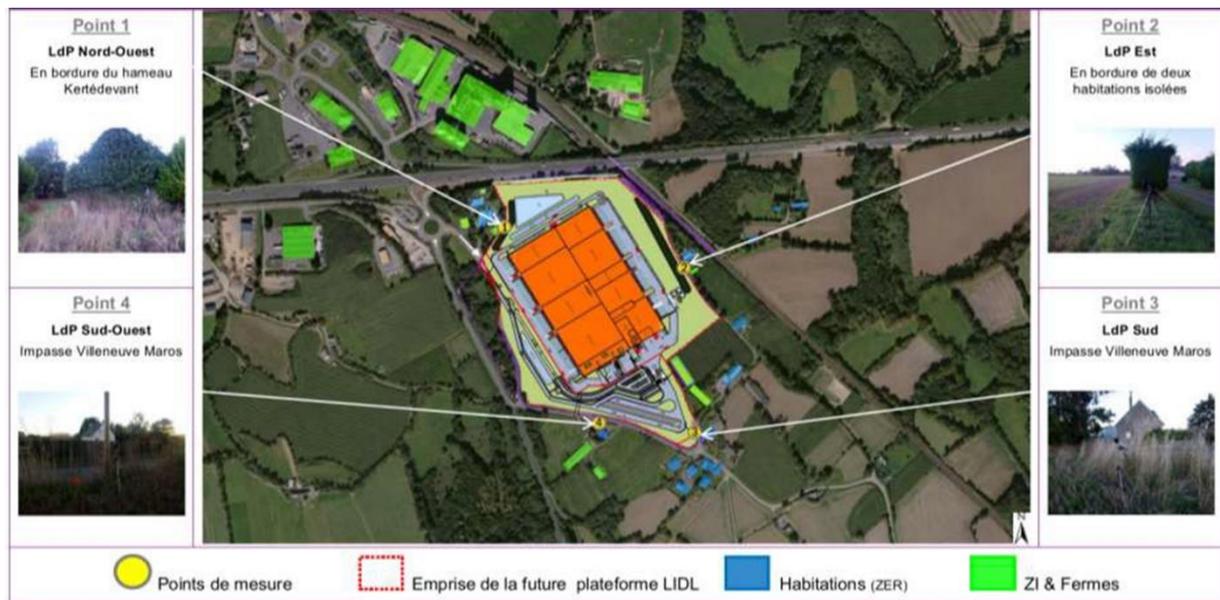
Sa valeur correspond au niveau sonore qui, maintenu constant sur la durée T, contient la même énergie sonore que le niveau fluctuant réellement observé.

- Le **bruit Ambiant** est le bruit total existant dans une situation donnée pendant un intervalle de temps donné. Il comprend toutes les sources, proches ou éloignées.

- Le **bruit résiduel** est le bruit ambiant en l'absence des bruits générés par l'installation classée, objet des mesures.

- Les mesures ont été réalisées conformément aux prescriptions de la norme NFS 31-010 relative à la caractérisation et au mesurage des bruits de l'environnement et à l'annexe de l'arrêté du 23 Janvier 1997.

- Les emplacements de mesurage, retenus dans le cadre de l'intervention, sont situés en limite de propriété du site et à proximité des tiers les plus proches (Zone à Emergence Réglementée).



N° Fiche	Localisation des mesures	Période	Indicateur retenu	Bruit résiduel de référence*
1.1	<i>Point n°1</i> En limite de propriété côté Nord-Ouest	Jour	L _{Aeq}	52,5
1.2		Nuit	L _{Aeq}	42,5
2.1	<i>Point n°2</i> En limite de propriété côté Est	Jour	L _{Aeq}	52,5
2.2		Nuit	L ₅₀	39,0
3.1	<i>Point n°3</i> En limite de propriété côté Sud	Jour	L _{Aeq}	46,0
3.2		Nuit	L _{Aeq}	34,0
4.1	<i>Point n°4</i> En limite de propriété côté Sud-Ouest	Jour	L _{Aeq}	52,0
4.2		Nuit	L ₅₀	37,5

* Valeurs arrondies à 0,5 dBA

Les niveaux sonores mesurés :

→ En période diurne sont principalement perçus les bruits diffus provenant de la circulation routière (RN12, RD7) et des bruits de la zone industrielle (site Triskalia),

→ En période nocturne, l'ambiance sonore est nettement plus calme avec une diminution du trafic routier et de l'activité sur la zone industrielle.

- Le critère d'émergence sonore réglementaire n'est recherché qu'à partir d'un bruit ambiant minimal de **35 dBA**. Aucune exigence n'est requise en-deçà de ce seuil.

- Les points de mesure retenus étant situés en limite de propriété commune avec des ZER, les objectifs réglementaires sont traduits en termes de contribution sonore admissible.

Pour l'ensemble des habitations situées en ZER Sud (points 3, 4), est retenu comme indicateur commun le niveau de référence minimal de **35 dBA** à partir duquel les émergences sonores suivantes sont recherchées :

- E ≤+5 dBA en journée
- E ≤+4 dBA la nuit.

		Point 1 <i>LdP Nord-Ouest</i>		Point 2 <i>LdP Est</i>		Point 3 <i>LdP Sud</i>		Point 4 <i>LdP Sud-Ouest</i>	
Période réglementaire		Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit
Niveau résiduel de référence		52,5	42,5	52,5	39,0	46,0	35,0	46,0*	35,0*
Contribution sonore max admissible	Niveau 1 <i>LdP</i>	≤ 70,0	≤ 60,0	≤ 70,0	≤ 60,0	≤ 70,0	≤ 60,0	≤ 70,0	≤ 60,0
	Niveau 2 <i>ZER</i>	≤ 57,5	≤ 46,5	≤ 57,5	≤ 43,0	≤ 51,0	≤ 39,0	≤ 51,0	≤ 39,0

* Les objectifs ont été diminués au point 4 afin de tenir compte de la future baisse du bruit résiduel dans cette zone (la plateforme jouera un rôle d'écran par rapport aux bruits de la RN12).

Les objectifs de niveau 2, plus contraignants aux quatre points, seront pris en compte dans l'aménagement du projet de manière à viser la conformité acoustique après mise en service de la plate-forme.

↳ Emissions sonores du projet

Les principales sources de bruit du futur site seront liées :

- Aux équipements industriels et en particulier aux installations frigorifiques de refroidissement (condenseurs évaporatifs en toiture de la salle des machines, groupes VRV en toiture des bureaux, ...)
- A la circulation et au stationnement des poids lourds.

- L'activité du site LIDL telle qu'envisagée génèrera des niveaux sonores à la limite des seuils réglementaires en journée.

- Les dépassements calculés la nuit sont conséquents (plus de 10 dBA) et le risque de gêne du voisinage est élevé, notamment en ZER Sud (points 3 à 7) qui constitue la zone la plus sensible d'un point de vue acoustique.

↳ Mesures compensatoires intégrées au projet

LIDL prévoit la mise en place de **mesures d'Évitement et de Réduction** des impacts dans le cadre de son projet :

- * Traitement acoustique des grilles de ventilation des locaux techniques,
- * La hauteur de la cheminée des installations de combustion permet de dégager les nuisances sonores bien au-delà du seuil de perception du voisinage,
- * Obligation du biberonnage pour les PL frigo en stationnement à quais ou sur les parkings (réduction du spectre sonore),
- * Interdiction de certains quais aux PL frigo et au biberonnage,
- * Au maximum 5 PL frigorifiques en stationnement au Sud du site, avec biberonnage en période diurne exclusivement,
- * Déport du stationnement PL frigorifique avec biberonnage en période nocturne en secteur Nord,
- * Réalisation d'un mur antibruit en bois sur une hauteur de 5m sur tout le pourtour Sud élargi du site,
- * Réalisation d'écrans acoustiques en U autour des installations CVC de hauteurs 2 ou 3m selon les équipements visés (DF2100, DF3120),
- * Confinement dans un local technique de la centrale double flux DF6100,
- * Création d'un merlon Est d'une hauteur de 5 m sur sa partie Sud (initialement prévu à 3,5m),
- * Création d'un merlon Nord-Ouest d'une hauteur de 5m (initialement prévu à 3,5m),
- * Construction d'un écran acoustique de 6m de haut autour des condenseurs évaporatifs (CE),
- * Choix de condenseurs évaporatifs à niveau d'émission très faible (Lp à 1m de 83 dB(A)),
- * Abaissement du plancher du condenseur évaporatif, avec l'acrotère Sud fixée à 6m de hauteur,
- * Equiper les 42 quais les plus sensibles (côté Sud) de système autodock,
- * Mise en place d'une charte acoustique afin de sensibiliser les intervenants internes comme externes à la gestion du bruit, avec notamment : réduction de la vitesse à 20 km/h, couper les moteurs à quais et à l'arrêt, limiter les bruits d'impact lors du chargement/déchargement dans les remorques, éviter de klaxonner sauf cas de force majeure, obligation de biberonnage pour les PL frigo, ...



LIDL s'engage à faire réaliser des mesures de niveaux sonores dans les 3 mois suivants la mise en exploitation puis périodiquement tous les trois ans.

II.4.2.7 Impact des sources lumineuses

- L'éclairage du site présente une fonction de sécurisation. Il est programmé par horloge et doté en supplément de cellules détectant la luminosité extérieure.
- Le site disposera d'un éclairage de sécurité qui permettra de signaler de manière efficace, les issues et les dégagements.
- Il y aura des lampadaires répartis sur le site afin d'assurer l'éclairage nocturne extérieur notamment sur les zones suivantes :
 - * Parkings des véhicules du personnel,
 - * Cheminement piéton des salariés.
- Quelques éclairages réduits sont également présents en façade et notamment au-dessus des portes piétonnes d'issues de secours. Des candélabres répartis sur l'ensemble des surfaces assureront la sécurité des circulations. Il y aura également des projecteurs en façade, dirigés vers le sol au niveau des quais, afin d'assurer l'éclairage du fond de camion, pour assurer la sécurité du transporteur.
- Les dispositifs d'éclairage seront de préférence orientés vers le bas afin de ne pas créer de cônes lumineux.

II.4.2.8 Impact sur les sols et les eaux souterraines

- Le site sera équipé d'un bassin étanche dimensionné pour recueillir les eaux d'extinction incendie. En cas de déversement ou d'incendie du BV Entrepôt, les vannes de barrage au droit du réseau EP feront transiter ces eaux vers le bassin étanche et la pompe de relevage située entre le bassin de rétention et le bassin sera automatiquement coupée.

- Pour le BV Parking les eaux seront confinées dans les réseaux ou dans le bassin EP par le fonctionnement des vannes d'isolement manuelles. Du fait de la perméabilité quasi nulle des sols au droit du bassin de rétention EP Parking, la pollution pourra être traitée sans entrainer de pollutions du sol et des eaux souterraines.

II.4.2.9 Impact sur les voies de communication

↳ Les sources du trafic

Les sources de trafic au terme du développement du projet LIDL seront représentées par :

- * L'approvisionnement des marchandises,
- * L'expédition des marchandises,
- * L'évacuation des déchets,
- * Les flux de petits porteurs liés à la maintenance des installations,
- * Les flux de circulation du personnel.

Nombre de véhicules en pointe	Poids Lourds	Véhicules légers
	300 PL par jour	200 VL par jour

- Il y aura donc environ 500 véhicules par jour transitant sur le site, dont 300 camions en pointe avec une moyenne à 250 PL/j. Cela représentera donc **600 passages de camions** (1 aller et retour) et **400 passages de véhicules légers**.

- La plage horaire du trafic des poids lourds sera comprise entre 7h30 et 18h00. La circulation sera arrêtée entre le samedi 18h et le dimanche 18h du fait de la fermeture du site.

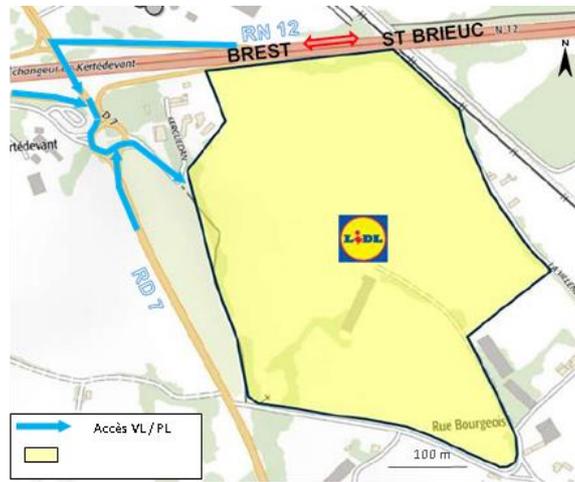
- Les Poids lourds en stationnement auront pour instruction de couper les moteurs.

↳ Impact sur les axes routiers : projection de trafic futur (actuel + LIDL)

La voie d'accès principale au site est la RN12 et l'échangeur de Kertédevant.

Voie	Trafic moyen journalier (DirO)		Projection de trafic futur (actuel + Lidl)			
	Tous véhicules	Part PL	Tous véhicules	Impact sur trafic projeté VL	Impact sur trafic projeté PL	Impact global sur trafic tous véhicules
RD7 entre RD24 Le Pont Cam et RN12 Kertédevant (2016)	5 924	740 12.5%	6924 5924+600+ 400	7.16 %	44.78 %	14.44 %
RN 12 à Trémuson (7,5 km à l'Est) (2016)	30 484	3 472 11.39%	31 484 30484+600+400	1.46 %	14.73 %	3.18 %
RN12 en amont immédiat Est du site (2018)	32 851	3 942 12%	33 851 32851+600+400	1.36 %	13.21 %	2.95 %

Une étude complémentaire du fonctionnement actuel et futur de l'échangeur de la RN12 et du rond-point desservant le site au droit de la RD7 a été réalisée.



Le diagnostic montre que :

→ L'analyse des flux routiers sur la RN12 (analyse des comptages automatiques de la DIRO sur l'année 2018) montre un trafic homogène dans les deux sens de circulation, avec des pointes de trafic le matin entre 8h et 9h et le soir entre 17h et 18h et une proportion de poids lourds de 12%.

Le trafic moyen journalier annuel retenu pour 2018 est de 32 851 véhicules par jour sur la RN12.

→ Les mois les plus chargés sont juillet et août avec 18.8 % du trafic annuel et la journée la plus dense en termes de trafic est le vendredi (17 à 20% du trafic hebdomadaire).

→ En heure de pointe le matin entre 8h et 9h, le giratoire de Kertédevant montre une situation fluide et dispose d'un fonctionnement optimal.

→ L'échangeur RN12 / RD7

FONCTIONNEMENT DE L'ÉCHANGEUR EN SITUATION ACTUELLE



Vendredi 08h00 – 09h00 – UVP (Unité de Véhicule Particulier)			
DE/VERS	VL	PL	TOTAL
Bretelle de sortie (sens Saint-Brieuc / Guingamp)	109	30	139
Bretelle d'entrée (sens Saint-Brieuc / Guingamp)	174	30	204
Bretelle de sortie (sens Guingamp / Saint-Brieuc)	201	18	219
Bretelle d'entrée (sens Guingamp / Saint-Brieuc)	207	26	233
TOTAL	691	104	795

L'étude de l'échangeur montre des situations fluides et non saturées avec un temps d'attente d'insertion sur la RD7 faible (environ 7 secondes). De plus, pour l'insertion sur la RN12, une bretelle à voie unique ne présente pas de problème de fonctionnement en dessous de 1500 uvp/h (ici 720 uvp/h). **L'échangeur dispose donc d'un fonctionnement optimal.**

→ Prédiction d'évolution du trafic

La fréquentation prévisionnelle de la plateforme logistique sera de 300 PL et 200VL environ par jour.

L'essentiel des camions de marchandises proviendront de l'Est (St Brieuc) et les livraisons sont prévues à 60% vers l'Ouest (Guingamp), 30% vers le Sud (RD7) et 10% vers l'Est (St Brieuc).

Les hypothèses retenues pour la modélisation de trafic sont les suivantes :

- 300 PL/j soit 29 PL/h moyen entre 7h30 et 18h00 en entrée et en sortie (plage horaire préférentielle)
- 200 VL/j dont :
 - * 40VL de personnel administratif (20%) en horaire de bureau classique, donc en heure de pointe du matin 80% entrant soit 32VL et 10% sortant soit 4VL.
 - * 160 VL de personnel logistique (80%) en horaire de travail décalé. On considère en heure de pointe du matin, 10% entrant soit 16VL et 10% sortant soit 16 VL.

→ Intersection 1 – RD7 / Accès RN12



Vendredi 08h00 – 09h00 – UVP (Unité de Véhicule Particulier)			
DE/VERS	VL	PL	TOTAL
Bretelle de sortie (sens Saint-Brieuc / Guingamp)	152	88	240
Bretelle d'entrée (sens Saint-Brieuc / Guingamp)	185	54	239
Bretelle de sortie (sens Guingamp / Saint-Brieuc)	201	18	219
Bretelle d'entrée (sens Guingamp / Saint-Brieuc)	209	30	239
TOTAL	747	190	937

Résultat Vendredi 08h00 – 09h00 – UVP – Situation future						
Branche	Valeur créneau critique (seconde)	Trafic voie secondaire (uvp)	Trafic voie prioritaire (uvp)	Capacité limite	Temps moyen d'attente (seconde)	
Sortie RN 12 depuis l'Est	TAD	5	240	459	620	9,5
Sortie RN 12 depuis l'Ouest	TAD	5	219	401	660	8,2

► En situation future, on constate que les branches en sortie de la RN12 disposent de réserves de capacité suffisantes. Le temps d'attente moyen, en heure de pointe du matin, reste en dessous des 10 secondes, ce qui est largement suffisant pour un bon fonctionnement. **L'échangeur disposera d'un fonctionnement optimal même après mise en service de la plateforme LIDL.**

II.4.2.10 Impact lié aux travaux

Il est prévu une période de travaux de construction du projet d'environ 17 à 19 mois. Le démarrage estimé du chantier pourrait être aux alentours d'Avril 2020.

Les horaires du chantier seront de 7h30 – 18h et pourront être adaptés selon les périodes de chaleur particulières si nécessaire ou fonction d'opérations spécifiques. Ces adaptations d'horaires en dehors des cadres classiques seront programmées en concertation avec la commune et tenant compte de la sensibilité particulière du terrain d'intervention en termes de voisinage.

→ Dispositions prises lors des travaux

Impact	Dispositions
- Bruit généré par les poids lourds	- Négligeable face au trafic de la RN12
- Les poussières	- Arrosage en période sèche – réalisation des voies en bicouche à la fin du terrassement
- Les déchets	- Brûlage à l'air libre interdit – gestion et suivi - retraitement par un prestataire agréé - Application des objectifs du Plan Départemental de Gestion des Déchets du BTP
- Le bruit des travaux	- Essentiellement durant la phase terrassement
- Stockage de liquide présentant un danger pour les milieux aquatiques	- Mise sur rétention de toute capacité de stockage
- Accès au site	- Clôture et panneaux interdisant l'accès au public. Surveillance du chantier par un coordonnateur SPS.
- Ruissellements des substances telles que des hydrocarbures, huiles, métaux lourds, ...	- Les terrassements auront préférentiellement lieu en dehors des périodes de précipitations. Par ailleurs, toute pollution devra être consignée et exportée.
- Les aires de stockage de matériaux et de stationnement d'engins peuvent représenter un risque, car des écoulements provenant des engins peuvent être chargés de flux polluants dommageables (hydrocarbures, huiles, métaux lourds...)	- En cas de pluie intense, les travaux seront suspendus si nécessaire et un point tampon de collecte des eaux de ruissellement sera aménagé. Les produits potentiellement polluants seront tous stockés sur bac de rétention. Récupération les huiles usagées des engins de travaux (décret n°77-254 du 8 mars 1977 sur les huiles et les lubrifiants, et décret n°79-981 du 21 novembre 1979 sur les huiles usagées).
- Les déblais lors des terrassements.	- La terre végétale sera prioritairement stockée en merlon sur le site avant reprise dans un second temps pour l'aménagement des espaces verts. Les autres terres seront en partie conservées pour usage de remblais sur le terrain. Le projet vise un équilibre déblais/remblais.
- Terres sur les routes avoisinantes par les engins sortant du chantier,	- Il y aura une aire de lavage des roues avant sortie du site. En cas de besoin, un nettoyage des voies desservant le site sera réalisé par une société spécialisée.
- Implantation des bases vies chantier, des parkings, les zones de stockage de terre, les zones déchets, les aires de lavage, ...	- Un plan d'organisation du chantier sera mis en place et tenu à la disposition des services instructeurs, lors de la phase chantier.
- Consommation des ressources :	- Mise en place de détecteurs de présence pour l'éclairage intérieur de la base vie, chauffage sur horloge, robinetteries et WC hydro-économiques, compteurs eau et électricité pour assurer un suivi et vérifier les dérives potentielles.
- Stockage du petit matériel	- Stocké dans un bungalow ou container approprié...
- Stockage du gros matériel	- Il devra être garé de façon à ne pas gêner les allées et venues sur le chantier.
- Les produits chimiques	- Seront utilisés selon la fiche de donnée de sécurité et l'étiquetage. -Seront aménagés de manière à éviter tout risque d'incendie et de propagation. Des extincteurs sont mis en place à chacun de ces postes.
- Les postes de travail générant des points de chaleur	- Seront aménagés de manière à éviter tout risque d'incendie et de propagation. Des extincteurs sont mis en place à chacun de ces postes.
	Un SOGED sera mis en œuvre sur le site et constituera le document de référence pour tous les intervenants du chantier après validation.

II.4.2.11 Utilisation rationnelle de l'Energie

L'ensemble du bâtiment sera couvert par un dispositif de GTB : **Gestion technique du Bâtiment** qui lui permettra d'automatiser le suivi de ses consommations électriques, de gaz de ville, et d'eau, afin de pouvoir se fixer des objectifs de diminution. Le management type ISO 50001 pose un cadre sur ce poste d'amélioration continue.

Suivi de compteurs sur les principaux postes de consommation du site, choix de matériels économes en énergies, mise en place et suivi d'indicateurs et de ratios de consommation, programme de maintenance préventive des matériels, modulation du régime de marche des équipements en fonction des besoins.

Les critères retenus pour l'étude des équipements de froid permettront d'aboutir à une estimation des certificats d'économie d'énergie (en valeur MWH CUMAC) délivrés pour les installations à forte efficacité.

Pour le chauffage de l'entrepôt, il sera prévu une récupération de chaleur sur l'installation frigorifique (refroidissement et condensation), avec un échangeur de chaleur (fluide frigorigène/eau de chauffage).

Les bureaux seront conformes à la RT2012, ainsi que le bâtiment Locaux syndicaux. Les bureaux administratifs viseront un gain d'énergie primaire de plus de 1.5% par rapport au CEPmax.

L'éclairage a également été optimisé pour limiter les consommations d'énergie dans les locaux suivants : local de charge, cellules de stockage sec et froid, bureaux et locaux sociaux, extérieur.

II.4.2.12 Vulnérabilité du site

Le site LIDL est visé par un Plan de Prévention du Risque Minier, par le risque technique du site de Triskalia. Cependant le bâti du site LIDL est implanté en dehors des zones d'effet CT2. Ce risque correspondant à des bris de glace. D'autre part il ne sera pas mis en place de vitrages à proximité directe de ce périmètre.

Le tableau ci-après vise les principaux risques d'accidents ou catastrophes dits « majeurs » et les mesures prises en compte dans la conception afin d'en réduire ou limiter les incidences.

Nature du risque	Impact	Conception du projet	Réponse à situation d'urgence
Inondations : site non soumis au PPRN, distant d'un cours d'eau	Très faible	Dimensionnement des ouvrages pluviaux pour une pluie de retour 100 ans	En cas de situation de pluies extraordinaires, les eaux pluviales seront redirigées vers les ouvrages hydrauliques du site
Risque éolien (tempête)	Très faible	Construction conforme aux Documents Techniques Unifiés DTU applicables, ainsi qu'à toutes règles de construction en vigueur	Aux vues des très faibles probabilités liées à ce risque, la réponse en situation d'urgence sera une mise en arrêt des installations et l'évacuation du personnel vers le point de rassemblement.
Froids extrêmes	Nul	Construction conforme aux Documents Techniques Unifiés DTU applicables, ainsi qu'à toutes règles de construction en vigueur	Aucune mesure n'est à prévoir à la vue de la trop faible probabilité du risque
Canicule	Faible	Construction conforme aux Doc. Techniques Unifiés DTU applicables, ainsi qu'à toutes règles de construction en vigueur	Si l'installation devait être arrêtée en période estivale et caniculaire pendant plusieurs jours il faudrait alors procéder à un retrait d'ammoniac de l'installation.
Risque sismique	Faible	Selon le décret du 33 octobre 2010 aucune exigence n'est applicable pour sur ce projet.	A la vue de la faible probabilité liée à ce risque, la réponse en situation d'urgence sera une mise en arrêt des installations et l'évacuation du personnel vers le point de rassemblement. L'évacuation du site pourra être envisagée dans un second temps.
Risque minier : le site LIDL est concerné par l'aléa mouvement de terrain. Les parcelles à l'Est du site sont impactées par les zonages réglementaires T1 et T2.	Faible	Pas de construction de bâti sur l'emprise des zonages réglementaires. Création des voiries de circulation et de stationnement au droit de la zone T2	La réponse en situation d'urgence sera une mise en arrêt des installations et l'évacuation du personnel vers le point de rassemblement.
Chute d'avion	Très faible	Le site LIDL est relativement éloigné des espaces aériens d'aéroport et d'aérodrome	Aux vues des très faibles probabilités liées à ce risque, la réponse en situation d'urgence sera une mise en arrêt des installations et l'évacuation du personnel vers le point de rassemblement.

Attentas / Malveillance	Faible	Surveillance vidéo au niveau des portails, et aux points clés du site	Aucune mesure supplémentaire n'est à prévoir
Environnement industriel : nombreux voisins industriels, ICPE ou non, SEVESO bas. Le site LIDL est situé dans les périmètres de risque du site TRISKALIA.	Faible	Les bâtiments seront en dehors des zones d'effets de l'activité TRISKALIA . La chaufferie à proximité de la salle de machines ammoniacque implique des contraintes spécifiques ; (détail présenté dans l'étude de dangers) La mise en sécurité de l'installation NH3, après passage du deuxième seuil de détection, entraînera l'arrêt en sécurité de la chaufferie, et vice versa.	La réponse en situation d'urgence sera une mise en arrêt des installations et l'évacuation du personnel vers le point de rassemblement du site. Un confinement au niveau des locaux administratif pourra être envisagé pour éviter l'exposition des salariés à une éventuelle pollution atmosphérique. En cas de déversement des produits, les écoulements pourront être retenus dans le bassin de rétention des eaux d'extinction d'incendie

II.4.2.13 Accidents majeurs sur le site

Les accidents majeurs envisageables sur le site sont :

- L'incendie,
- La fuite d'ammoniac.

En cas d'incendie :

- * Des eaux d'extinction seront chargées en polluants et des gaz de combustion vont se disperser dans l'environnement. Les flux thermiques vont porter atteinte à la faune et la flore du site et ouvrages bâtis et une fois l'incendie maîtrisé, des déchets seront à traiter.
- * Des fumées d'incendie seront émises avec l'impossibilité de les canaliser.
- * La végétation du site pourrait être réduite en cendre si le feu n'est pas circonscrit rapidement.

Mesures :

- Les eaux d'extinction seront collectées et dirigées vers le bassin de rétention incendie étanche du site pour éviter une pollution des eaux et du sol.
- De nombreuses mesures de prévention et de protection contre l'incendie sont prises pour réduire la probabilité et la gravité d'un tel phénomène.
- Des déchets dangereux seront évacués vers des centres de traitement adaptés.

En cas de fuite d'ammoniac :

- De l'ammoniac gazeux pourrait se disperser dans l'environnement.

Mesures :

On notera toutefois la faible charge de l'installation, sa distance aux limites du site et l'absence de cible sensible.

II.4.3 Remise en état du site en cas de cessation d'activités

La SNC LIDL sera propriétaire des terrains du site exploité, à la date de démarrage des travaux et s'engage à effectuer la remise en état du sol et du site pour un emploi industriel, en cas de cessation d'activités, conformément au zonage urbain actuellement en vigueur sur le secteur.

La SNC LIDL procèdera aux carottages et analyses selon un protocole défini en synergie avec l'Inspection des Installations Classées.

Conformément aux dispositions de l'article D181-15-2 du Code de l'Environnement, la SNC LIDL a proposé ces dispositions auprès de la Mairie Plouagat et de Leff Armor communauté. Seule la Mairie de Plouagat a répondu. Le retour de Leff Armor ne s'étant pas fait dans le délai prévu de 45 jours, son avis est réputé tacite.

En cas de cessation d'activités et en application des dispositions des articles R512-39 et suivants du Code de l'Environnement, la SNC LIDL informera le Préfet au moins 3 mois avant la cessation, et à l'appui d'un mémoire sur l'état du site.

II.4.4 Analyse des effets directs et indirects, temporaires ou permanents du projet sur la santé publique

Le contenu de l'étude d'impact, défini par le décret du 21 septembre 1977, prévoit en son article 4, que les études d'impact environnemental comportent des études sur les effets du projet sur la santé des populations voisines. L'étude porte sur tous les rejets engendrés par l'installation et l'évaluation de leurs conséquences sur la santé humaine.

Ce volet sanitaire est basé sur le principe de proportionnalité. Son objectif est de recenser, de quantifier et d'évaluer les conséquences potentielles tant en terme de matières que de fonctionnement que le projet LIDL engendre sur la santé publique. **Si les effets sont jugés inacceptables, l'objectif second est de proposer des mesures compensatoires visant à supprimer ou limiter ces effets.**

La méthodologie de cette étude se base sur les référentiels de l'INERIS et consiste en une démarche d'analyse de risques composée de 5 étapes :

- 1/ Caractérisation du site,
- 2/ Identification des dangers,
- 3/ Détermination de la relation dose-réponse,
- 4/ Evaluations des expositions,
- 5/ Caractérisation du risque.

II.4.4.1 Caractérisation de l'exposition

↳ Les gaz de combustion

- Les émissions diffuses des produits de combustion seront essentiellement les gaz d'échappement des véhicules circulant sur le site LIDL, ce qui reste difficile à évaluer.

Dans le cadre de l'impact sur la qualité de l'air, les quantités de polluants rejetés par jour de pointe et sur un an pour 360 jours d'activités, ont été évalués à :

- Oxydes d'azote : 3,42 kg/j soit 1,23 T/an,
- PM10: 0.36 kg/j soit 0.13 T/an.
- CO2 : 470.6 kg/j soit 169.4 T/an,
- Oxydes de soufre : 0.07 kg/j soit 0.03 T/an.

A noter : une partie du trafic du projet correspond au transfert du trafic de l'actuelle base logistique de Ploumagoar et représente un flux que l'on peut qualifier de faible au regard de la circulation enregistrée sur les voies alentours.

- Les émissions canalisées avec l'installation d'une chaudière 0.6 MW et d'une seconde de 1.3 MW fonctionnant au gaz naturel. Ces émissions resteront relativement faibles au regard de la puissance de l'installation et des valeurs maximales de rejet autorisées en concentration fixées par l'arrêté du 03/08/2018.

Il y aura également un groupe électrogène de 4.8 MW thermiques, implanté sur dalle extérieure en secteur Est du site, celui-ci intervenant exclusivement en cas de défaillance de l'alimentation électrique principale du site.

↳ Les composés odorants

Les composés odorants issus des eaux usées peuvent survenir suite à un dysfonctionnement de l'installation. Généralement ils seront de faible ampleur en marche normale du procédé, le temps de séjour des effluents étant limité à 24 heures.

Les déchets organiques potentiellement présents sont peu susceptibles d'être source d'odeurs. Ils seront en tout état de cause stockés dans des contenants clos, limitant les risques d'odeurs à l'extérieur. Les activités prévues pour le site ne seront pas source d'émissions odorantes pour les tiers.

↳ Les hydrocarbures

Une grande partie des eaux pluviales ruisselant sur les voiries seront collectées et canalisées vers les séparateurs hydrocarbures en amont des bassins d'orage du site. La concentration maximale sera de 5 mg/l.

↳ Le bruit

Le site sera à l'origine de bruit par la circulation des véhicules et les équipements techniques intérieurs et extérieurs.

Des dispositions ont été prises afin de respecter les niveaux d'émergences sonores réglementaires vis-à-vis de ZER de jour comme de nuit.

↳ *Les eaux usées chargées en MES, azote, phosphore et matières organiques*

Les effluents rejetés comprendront les eaux usées issues du nettoyage des installations, les purges des systèmes de refroidissement et les eaux vannes issues des sanitaires.

Les rejets d'eaux sanitaires seront dirigés par des canalisations fermées vers la station d'épuration de Chatelaudren en charge de leur traitement. Ces eaux sont assimilables à des rejets domestiques.

↳ *Les agents biologiques*

Les risques de contamination induits par les agents contenus dans les eaux sanitaires sont quasi nuls compte tenu du mode d'exploitation du site qui consiste à les envoyer directement vers la station d'épuration publique.

↳ *L'ammoniac, l'eau glycolée et le CO2*

En marche normale ou dégradée, il n'y a pas d'ammoniac, d'eau glycolée ou de fluide frigorigène en dispersion dans l'environnement.

↳ *L'hydrogène*

Pendant les périodes de charge des batteries de l'hydrogène peut être émis en mode diffus. Le site disposera des ventilations nécessaires à l'évacuation de cet hydrogène (ventilation mécanique forcée).

↳ *La légionnelle*

La bactérie se développe en milieu humide et de ce fait, les condenseurs évaporatifs présentent un risque de contamination. L'installation de refroidissement par dispersion d'eau dans un flux d'air qui sera réalisée par la mise en place de condenseurs évaporatifs, est soumise à enregistrement sous la rubrique 2921 relative à cette activité.

A noter : en conclusion des éléments présentés ci-dessus, seules les légionnelles sont retenues comme pouvant avoir des incidences négatives sur l'environnement.

L'étude des cas touchés par la légionellose montre qu'il s'agit toujours de personnes à proximité immédiate de la source. Le risque pour les populations alentours reste donc très faible.

La concentration en Legionella Specie dans l'eau du circuit sera en permanence inférieure à 1 000 UFC/l, conformément à la réglementation en vigueur. Pour cela, l'exploitant se donnera les moyens nécessaires pour le nettoyage, l'entretien, la désinfection et la surveillance de son installation et il sera réalisé une analyse des risques de prolifération des légionnelles dans son circuit.

L'exploitant s'engage à se conformer aux exigences réglementaires fixées par l'arrêté type 14/12/2013 relatif aux installations de dispersion d'eau dans un flux d'air soumises à Enregistrement.

II.4.4.2 Effets cumulés avec d'autres projets connus

Conformément à l'application de l'article R122-5 du Code de l'Environnement, le contenu de l'étude d'impact doit être complété par le cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées.

► On observe qu'aucun projet recensé n'est présent dans le périmètre proche du projet. Les trois projets les plus proches répertoriés dans la base sont des exploitations agricoles dont la nécessité de réaliser une étude d'impact était liée à une extension de cheptel.

II.4.4.3 Mesures envisagées pour Eviter, Réduire, Compenser

Dispositifs d'évitement

Thématiques	Dispositions prévues LIDL	Effets attendus
Eau	Création d'un bassin étanche de rétention des eaux polluées ou des déversements accidentels	Eviter le déversement au milieu naturel et la pollution
	Gestion des ruissellements en phase Chantier	Limiter le rejet de MES dans le milieu
	Mise en place de robinets type prestos, de chasse d'eau double flux, douches avec bouton poussoir pour les bureaux/locaux sociaux Systèmes hydro-économiques dans les bases vies du Chantier	Réduire les consommations d'eau
Espaces agricoles	Implantation dans une zone destinée à l'activité industrielle et/ ou artisanale depuis 2002.	Eviter la consommation de terres agricoles et l'étalement urbain
Energie	Performance thermique des bureaux conforme à minima à la RT2012	Eviter la consommation d'énergie électrique inutile
	Performance de l'enveloppe thermique de l'entrepôt avec isolant 120 mm	Eviter la consommation d'énergie inutile
	Dispositifs de récupération de calories sur la production frigorifique pour chauffer les combles, le plancher chauffant et réaliser le dégivrage	Eviter la consommation de gaz inutile
	Dispositifs d'éclairage sur horloge et luminosité extérieure + extinction de certaines zones uniquement sur détection de présence	Eviter la consommation d'énergie électrique
Bruit	Choix de matériels à faible émissions sonores	Eviter les nuisances acoustiques unitaires
	Engins de chantier conformes acoustiquement Intervention de chantier les plus bruyantes en période diurne	Eviter les nuisances acoustiques
Faune Flore et habitats naturels	Collecte des eaux de ruissellement en phase chantier	Eviter la dégradation / pollution des milieux en dehors de l'emprise du projet
	Moyens de maîtrise et de prévention des pollutions accidentelles en phase chantier et en phase exploitation	Eviter la dégradation / pollution des milieux en dehors de l'emprise du projet
	Adaptation du planning des travaux	Eviter la destruction / le dérangement d'individus d'espèces protégées en phase chantier

Dispositifs de réduction

Thématiques	Dispositions prévues LIDL	Effets attendus
Air	Emploi de gaz naturel pour les chaudières	Réduire les émissions de gaz de combustion
Bruit	Mise en œuvre de réhausse d'acrotère, réflexion sur l'implantation du bâtiment vis-à-vis des limites, mise en place de murs acoustiques le long des voiries, mise en place de merlons paysagers à fonction de réduction acoustique, mise en place d'autodocks au droit des quais, réflexion sur l'implantation de biberonnages, ...	Réduire les émissions sonores restantes
Trafic	Choix d'un terrain situé dans le barycentre de desserte des magasins	Réduire les trajets de marchandises
Paysage	Intégration paysagère renforcée avec choix des coloris, matériaux, traitement paysager	Réduire l'impact visuel
Faune Flore Habitats naturels	Accompagnement par un ingénieur écologue en phase chantier	Réduire les risques de destruction d'individus et de mauvaises pratiques
	Mise en défense des zones remaniées proches des milieux de reproduction des amphibiens	Réduire les risques de destruction d'individus
	Luminaires performants de type LED	Réduire les consommations énergétiques

Energie	Condenseurs haute performance, moteurs haut rendements, variateurs sur les compresseurs, échangeurs de calories, recompression mécanique des vapeurs, ...	Réduire les consommations énergétiques
---------	---	--

Dispositifs de compensation

Les impacts potentiels du site ne nécessitent aucune mesure de compensation.

Coûts des mesures de protection

Mesures	Coût prévisionnel HT
Bassins étanches rétention incendie et orage, séparateurs hydrocarbures, vannes de barrage	150 000 €
Dispositifs de réduction des niveaux sonores, matériels à faible pression acoustique, barrières phoniques, panneaux et écrans acoustiques...	790 000 €
Dispositifs de récupération des calories et recirculation sur les productions de chaud / froid	25 000 €
Dispositifs économes en eau	20 000 €
Dispositif de récupération des eaux de toiture	40 000€
Dispositifs économes en énergie sur les luminaires, amélioration de la luminosité naturelle	100 000 €
Aménagement paysager des terrains et création de haies spécifiques, intégration paysagère, gestion et suivi chantier, clôtures	200 000 €
Amélioration des performances énergétiques du bâtiment	300 000 €
Contrôles périodiques environnement et sécurité	3 000 €

II.5 Etude de dangers

II.5.1 Stockage des produits

La vocation de ce futur entrepôt logistique sera d'accueillir des marchandises de la grande distribution en sec, frais et surgelés, et des matériaux de type bois, cartons, plastiques, ainsi qu'un regroupement des déchets issus des magasins. Au regard d'autres entrepôts, les matières que l'on retrouve sont classiques et l'on peut citer :

- Stockage de matières combustibles

- Des produits alimentaires solides et liquides,
- Des produits d'hygiène et de parfumerie solides et liquides,
- Des produits d'équipements de la maison,
- Des produits textiles,
- Des emballages et autres produits à base de bois, plastiques, cartons, et autres produits d'aménagement des magasins.

- Stockage d'aérosols

- Des produits d'hygiène et de nettoyage,
- Des produits de travaux de la maison.

- Stockage de produits dangereux pour les milieux aquatiques

- Des produits d'hygiène et de nettoyage.

- Stockage de liquides inflammables

- Des produits d'hygiène et de nettoyage

- Stockage d'alcools

- Vins, bières et divers alcools < 40°, Alcools forts > 40°

- Stockage de liquides combustibles

- Des produits d'hygiène.

- Stockage de solides inflammables

- Allumettes, allume feu, ...

- Stockage de bouteilles de gaz

- Bouteilles propane liées aux auto-laveuses du site (extérieur)

- Regroupement et stockage des déchets des magasins

Tous les stockages de marchandises seront réalisés en entrepôt couvert, compartimenté en 8 cellules de stockage et un pool recyclage, soit une surface de plancher de 57 913 m² (58 549m² taxable) :

- Cellule 1 : 11 581 m² SDP
- Cellule 2 : 5 969 m² SDP
- Cellule 3 : 8 543 m² SDP
- Cellule 4 : 4 785 m² SDP
- Cellule 5 : 4 242 m² SDP
- Cellule 6 : 5 951 m² SDP
- Cellule 7 : 2 116 m² SDP
- Cellule 8 : 4 493 m² SDP
- Pool Recyclage/TKT : 4 279 m² SDP

A noter : l'organisation du stockage prendra en compte la restriction relative à une hauteur de stockage maximale de **5 m** pour certaines matières dangereuses liquides (4330/4331) et tenant compte de la présence du sprinklage. Certains produits ne pourront occuper que les alvéoles de stockage en R+1 afin de ne pas excéder 5 mètres, où ne pas être gerbés au-delà de 2 niveaux. Des matières diverses pourront en revanche occuper les alvéoles de stockage situées au-dessus de cette limite de 5 mètres sous réserve de compatibilité. Des règles de compatibilité des matières seront également respectées dans l'organisation du stockage.

Les capacités de stockage des produits spécifiques seront limitées au regard des équipements nécessaires pour leur stockage (cas des aérosols notamment). LIDL ne pourra donc pas en accueillir plus que nécessaire.

Le mode de fonctionnement proposé par LIDL recoupe les informations fournies dans le Guides des entrepôts de matières combustibles de Février 2018 (AFILOG, DGPR, DREAL,...).

Les quantités retenues par LIDL pour la préparation de son dossier correspondent à une extrapolation des données observées sur d'autres entrepôts, majorées pour faire face au développement de l'activité.

II.5.2 Dispositions contre les dangers potentiels

↳ Désenfumage

La mise en place d'un désenfumage, permet l'évacuation des fumées chaudes en cas d'incendie. Il limite de fait la propagation des fumées par le biais des cantons de désenfumage, ralentissant ainsi la propagation des fumées chaudes d'un secteur à l'autre. Un plan de désenfumage sera réalisé.

↳ Détection incendie

La détection incendie permet de disposer d'une barrière de sécurité supplémentaire de type active, mais elle peut présenter des défaillances. Toutefois, comme cela sera détaillé dans l'analyse des risques, les modélisations de flux thermiques réalisées le sont toujours en prenant en compte un défaut du système de détection.

Pour les locaux non couverts par la détection Incendie le système sprinklage sera mis en place.

↳ Sprinklage

Un dispositif de sprinklage sera présent sur le site, associé à une cuve de 800 m³ environ, il couvrira l'ensemble des locaux sauf :

- Les locaux équipés d'une détection incendie
- Le poste de garde
- Les locaux syndicaux
- Le poste de Livraison ENEDIS

Le dispositif de sprinklage assurera de fait la détection incendie par le biais d'une répartition suffisante et à une température adaptée des têtes de sprinklers jouant le rôle de fusibles, avec report d'alarme sur un poste dédié dans les bureaux et au gardien.

↳ Détection gaz

Des détecteurs ammoniac seront implantés dans la salle des machines ammoniac. En cas de défaillance, la salle des machines présente des parois de degré coupe-feu.

D'autre part, la salle des machines est équipée de rétention en cas de fuite (sécurité passive), et les détecteurs (sécurité active) présentent plusieurs niveaux de détection. On retrouve ainsi plusieurs dispositifs permettant ainsi de sécuriser les barrières potentiellement défaillantes.

↳ La foudre

L'Etude Technique permet d'indiquer les dispositions à prendre pour obtenir une protection satisfaisante des bâtiments et installations fixes, contre les coups de foudre directs et indirects.

- Des mesures compensatoires sont prévues sur le site :

* Les Installations Extérieures de Protection contre la Foudre (IEPF) permettent une protection du risque des effets directs de la foudre sur les bâtiments et installations fixes. Leur rôle est de capter et de canaliser le courant de foudre vers la terre par le chemin le plus direct.

* Les Installations Intérieures de Protection contre la Foudre (IIPF) limiteront les perturbations électriques à l'intérieur des installations à des valeurs acceptables pour les équipements.

* Les Liaisons Equipotentielles de Foudre contre l'apparition d'étincelles dangereuses qui pourraient être à l'origine d'un départ de feu suite à un impact de foudre.

A noter : la mise en œuvre de l'ensemble de ces éléments sur le projet LIDL, permet d'assurer sa protection contre le risque Foudre.

↳ Crues et inondations

Le secteur d'étude n'est pas concerné par un plan de prévention des Risques Inondation. Le terrain est situé au-dessus du niveau de la Mer (Etude d'impact). Concernant le risque de remontée de nappe, celui-ci a pu être défini comme faible à très faible dans l'emprise du projet.

↳ Intempéries

Ni le froid, la chaleur ou la canicule ne présente de risque d'impact sur les installations.

Le vent ne présente pas d'impact sur les installations, dans la mesure où la construction sera conforme aux Documents Techniques Unifiés DTU applicables, ainsi qu'à toute règle de construction en vigueur.

Le brouillard ne présentera pas d'impact sur les installations générales.

Les eaux pluviales ne présenteront pas d'impact dans la mesure où elles seront correctement évacuées du site.

↳ Risque sismique

Le département des Côtes d'Armor est classé en zone de sismicité faible (classe 2), donc la commune de Plouagat est pour sa part en classe 2 – Modérée. Aucune exigence de conception du bâtiment ne devra donc être intégrée.

↳ Risques liés à l'environnement industriel

La carte suivante présente les sites ICPE (A/E/S) enregistrés par la DREAL.



- Le site SEVESO Seuil Bas de Triskalia est situé au Nord du site LIDL, de l'autre côté de la RN12. La proximité du site TRISKALIA classé ICPE SEVESO bas présente une incidence sur le périmètre du projet LIDL, notamment sur la partie Nord du site qui est impactée en cas d'évènement accidentel. Le bâtiment LIDL est implanté de façon à ce qu'aucun phénomène d'effet « *domino* » venant des installations hors site ne soit à craindre.

- La présence de la chaufferie à proximité de la salle des machines ammoniac implique des contraintes spécifiques, qui ont toutes été prises en compte. La mise en sécurité de l'installation NH3, après passage du deuxième seuil de détection, entraînera l'arrêt en sécurité de la chaufferie, et vice versa.

- Les autres équipements tels que le groupe électrogène, la cuve de fioul enterrée et le stockage des bouteilles de propane extérieur, sont à plus de 90 mètres de la salle des machines. Ce risque n'est donc pas retenu.

↳ *Risque minier*

Le site LIDL est concerné par le risque minier du fait des anciennes concessions des mines de Tremuson. On trouve sur le site du projet LIDL, deux zones de servitudes liées au risque minier (zones T1 et T2)

Les sondages n'ont révélé la présence d'aucun vide franc ou passage décomprimé dans le rocher, jusqu'à 13 m de profondeur.

↳ *Trafic routier*

Le site LIDL sera accessible depuis la façade Nord-Ouest pour les PL et les VL avec cheminements distincts 120m après l'entrée sur site. Les voies publiques principales environnantes sont implantées à plus de 40 m du bâti entrepôt à minima. Le site sera de plus entièrement clos et de nombreuses haies ou bosquets périphériques seront présents.

↳ *Transport ferroviaire*

Le site LIDL est implanté à proximité de la voie ferrée reliant Saint-Brieuc à Guingamp, mais l'implantation du bâtiment LIDL se trouve à plus de 90 mètres à l'Ouest de cette voie.

↳ *Malveillance*

Afin de parer cette éventualité, LIDL appliquera au minimum les mesures suivantes :

- Clôture du site, contrôle de l'accès au site (portail, barrières levantes, badge), accueil et réception des transporteurs, éclairage automatique des abords extérieurs la nuit, détection anti-intrusion, surveillance vidéo au niveau des portails, et aux points clés du site, poste de garde (pendant les périodes d'ouverture du site).

II.5.3 Moyens généraux de prévention au site

- Matériel électrique adapté et entretenu ;
- *Procédures et consignes* : des interdictions de fumer et des consignes de sécurité liées aux risques incendie seront affichées dans les locaux et à l'abord des zones concernées. Les plans d'évacuation rédigés sous forme graphique et les consignes générales indiquant les dispositions à respecter en cas d'incendie seront affichées dans les locaux. Des issues de secours seront aménagées de manière à réduire les cheminements de sortie. Des exercices d'évacuation incendie et d'utilisation du matériel incendie seront réalisés.
- *Éléments coupe-feu* : un ensemble de murs et portes coupe-feu permettront de limiter la propagation d'un incendie d'un local à un autre.
- *Ecrans thermiques* : les locaux de stockage présenteront des écrans thermiques sur les faces extérieures, fonction de l'analyse des scénarios de flux thermiques.
- *Contrôles réguliers* : tous les équipements à risque ainsi que les matériels de secours seront régulièrement contrôlés, en interne et par des prestataires agréés.
- *Formations* : le site disposera de personnel pouvant intervenir en cas de sinistre éventuel et notamment des Sauveteurs secouristes du travail.

Toutefois une analyse préliminaire des risques a été effectuée :

- L'analyse préliminaire des risques a pour objectif de rechercher quelles sont les sources de dangers au sein de l'installation et permet de mettre en lumière des éléments ou des situations qui nécessitent une attention plus détaillée.

Si ces scénarios sont, de par leurs effets prévisibles, jugés critiques car ils génèrent potentiellement des effets irréversibles au-delà des limites du site, alors ils font l'objet d'une analyse détaillée de réduction des risques.

- L'analyse détaillée de réduction des risques

Il s'agit d'analyser les « défaillances » mises en place au niveau de l'analyse préliminaire des risques et d'en étudier les mesures de maîtrise.

II.5.4 Accidentologie dans les activités similaires

Il a été retenu une analyse des accidents présentés dans la base BARPI sur les cinq dernières années de décembre 2013 à décembre 2018, en retenant ceux présentant des produits et des procédés similaires à ceux prévus sur le site LIDL. Seuls 32 accidents sont à analyser en similarité potentielle avec l'activité LIDL.

► Les activités similaires à celle exercée par LIDL sont principalement source d'incendie (environs 62%) et dans une moindre proportion, source de déversement (environs 15%).

Causes principales des accidents (%)	En % sur 109 cas
Défaillance matérielle	76
Défaut de maîtrise du procédé	7,9
Défaillance humaine	22
Anomalie d'organisation	23
Intervention insuffisante ou inadaptée	5,9
Abandon produit/équipement dangereux	6,9
Malveillance ou attentat	2,0
Agressions d'origine naturelle	2,0

On notera que dans de nombreux cas, les conséquences de l'accident et même les causes sont aggravées par :

- L'absence de bassins de rétention des eaux polluées et des déversements accidentels significatifs,
- L'absence de murs coupe-feu
- L'absence de désenfumage
- Des défauts d'entretien des équipements
- L'absence de consignes et de surveillance d'actions à risques,
- Le non-respect des obligations de déclaration de l'activité auprès des services administratifs et donc de respect des textes en vigueur.

A noter : Pour évaluer de manière fine les effets attendus en cas de sinistre, plusieurs modélisations ont été analysées par cellule, de la cellule 1 à la cellule 8 et le Pool recyclage.

Un logiciel FLUMILOG a permis de visualiser les effets dominos associés à un incendie.

Conclusions :

- Au regard de la modélisation de scénarios d'incendie réalisée par le logiciel FLUMILOG, on peut constater que les flux thermiques Z1 et Z2 (5 et 3 kW/m²) sont tous confinés dans les limites du terrain, quel que soit le scénario étudié.

- Les modélisations des incendies des cellules 1 à 8 montrent une absence d'impact à l'extérieur du site. Par conséquent, ces événements ne sont pas retenus comme accidents majeurs potentiels et ne feront pas l'objet d'une Analyse Détaillée des Risques.

- Un léger risque d'effet domino entre les cellules Est et Ouest peut être à considérer dans le cas d'un incendie de plus de 120 min, non pris en charge par les services de secours, et ayant entraîné un incendie généralisé à 3 cellules. La probabilité du risque de réaction en chaîne est donc à considérer comme très faible.

- Ainsi, les mesures compensatoires mises en œuvre au niveau des stockages, et représentées par la présence de murs coupe-feu et écrans thermiques, permettent de préserver les autres éléments bâtis, et d'assurer un

confinement des effets létaux sur le site, même en cas de défaillance des barrières de protection de type sprinklage, poteaux incendie,

- Pollution des eaux en cas d'incendie :

En cas d'incendie et/ou d'une intervention des sapeurs-pompiers, des rétentions des eaux ayant servi à l'extinction du feu sont prévues. Le confinement sera réalisé par la mise en charge du bassin de rétention prévu à cet effet. Le site disposera d'un moyen de rétention des eaux d'extinction d'un éventuel incendie, représenté par un bassin étanche. La capacité de confinement des eaux d'extinction est obtenue par le calcul issu du guide technique D9A.

Pour mémoire, le site du projet est découpé en deux bassins versants distincts de collecte des eaux : BV Entrepôt et BV Parking. Seul le BV Entrepôt est concerné par le confinement des eaux polluées en cas d'incendie au titre des ICPE.

Le BV Parking présentera également un bassin avec vanne de barrage, dimensionné selon le volume d'orage. Aux vues de la perméabilité du sol quasi nulle sur le bassin BV Parking si des eaux polluées venaient à intégrer ce bassin elles pourraient être traitées à l'image de celles présentes dans le bassin étanche du BV Entrepôt.

- A noter que dans la mesure où chaque zone non recoupée ne présente pas le même besoin en défense incendie et que les quantités de produits liquides stockés sont différents, le volume de rétention est là encore recalculé pour chacun des cas évoqués préalablement.

- En termes de toxicité des fumées en cas d'incendie, on notera qu'aucun effet ne sortira des limites de propriété du site à hauteur de cible. Il n'y a donc pas de notion d'Accident Majeur à considérer.

- En termes de visibilité, des désordres pourraient intervenir au droit de la RN12. On notera que conformément aux exigences de l'arrêté du 11 Avril 2017, le site LIDL sera visé par la réalisation avant mise en service de l'entrepôt, d'un **Plan de Défense Incendie**. Il sera bien intégré à ce plan, les procédures d'alerte et les interlocuteurs liés aux problématiques de perte de visibilité en cas d'incendie.

Synthèse des mesures compensatoires

Mesures compensatoires	Investissements
Murs coupe-feu, portes coupe-feu, écrans thermiques	2 400 000 € HT
Sprinklage, détection incendie, détection gaz, RIA, extincteurs, ...	2 100 000 € HT
Bassins de rétention, vannes de barrage,	100 000 € HT
Protection Foudre	50 000 € HT
Désenfumage	400 000 € HT
Circulation des services de secours, voies engins, aires échelles, colonnes sèches	200 000 € HT
Poste de garde, clôtures, portails, contrôle d'accès, détection intrusion	400 000 € HT

L'incendie des cellules de stockage a été étudié de manière approfondie afin de s'assurer notamment de la suffisance de moyens et mesures de maîtrise des risques prévues sur le projet.

A noter : les résultats obtenus permettent de confirmer que le projet ne présente aucun effet en dehors des limites du site (hors cas de la visibilité – sans incidence). Tenant compte de cette information, aucun phénomène dangereux ne sera à considérer comme un Accident Majeur.

II.6 Notice d'hygiène et de sécurité

II.6.1 **Personnel et visiteurs**

↳ *Le personnel*

L'effectif du site sera d'environ 180 personnes.

- 60 personnes pour le personnel administratif,

- 120 personnes pour l'exploitation en équipes postées. Le démarrage de l'activité s'effectuera avec le transfert de postes actuellement occupés sur le site de Ploumagoar.

Le site LIDL fonctionnera toute l'année, 6 à 7 jours sur 7. Un arrêt de l'activité est en général observé entre le samedi 18h et le dimanche 18h. Les équipes d'exploitation seront postées en 3*8.

↳ *Les formations*

- Le personnel recevra un document décrivant les consignes de sécurité en application sur le site, et sa formation sera complétée oralement par son supérieur afin de cerner les spécificités de son poste.
- Un livret d'accueil est remis, lors de son embauche, à chaque salarié arrivant dans l'entreprise.
- Un plan annuel de formation sera établi en fonction des besoins en compétences des différents services.
- La sécurité et la prévention seront intégrées dans les programmes de formation.
- Pour certaines interventions des entreprises privées agréées seront appelées.
- Des Sauveteurs Secouristes du Travail (SST) seront également formés dans chaque équipe.
- Le personnel amené à manipuler des produits dangereux aura suivi une formation aux risques spécifiques.

↳ *L'accès des travailleurs à mobilité réduite*

- Les personnes à mobilité réduite pourront accéder au pôle administratif depuis les stationnements disposés au plus proche des accès. Dans le bâtiment, les niveaux sont desservis par un ascenseur conforme aux normes d'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Sauf au droit des bureaux de quai, toutefois il sera installé une cage béton capable de recevoir un futur ascenseur.
- Huit places de stationnement dimensionnées aux normes en vigueur sont disposées au plus près de l'accès des bureaux, pour les visiteurs et le personnel du site ainsi qu'à proximité du local syndical et du poste de garde.
- Des sanitaires (hommes et femmes) sont accessibles aux personnes à mobilité réduite à tous les niveaux de bureaux.

II.6.2 Le comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail

Conformément à l'article L4611-1 du Code du Travail, LIDL SNC a mis en place un Comité d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail (CHSCT), jouant un rôle d'information et de conseil auprès de toute personne présente sur le site.

Il est composé :

- De membres permanents ayant voix délibérative (Responsable du site, service sécurité, et des représentants du personnel désignés pour 2 ans),
- De membres permanents ayant voix consultative (Inspecteur du travail, Médecin du travail, Inspecteur de la CRAM, ...),
- De membres occasionnels invités pour leurs compétences sur les sujets abordés au cours de la réunion.

Le CHSCT se réunit 4 fois par an sur invitation du Président. Des visites d'ateliers sont organisées, ainsi que des séances exceptionnelles après chaque accident ayant ou ayant pu entraîner des conséquences graves.

Conformément aux dispositions applicables, le CHSCT de la société LIDL se verra présenter le projet de construction et sera consulté pour avis sur la demande d'autorisation d'exploiter, au moins 1 mois avant la clôture de l'enquête publique.

II.6.3 Dispositions en matière d'hygiène

↳ *Locaux sanitaires*

- Des locaux réservés aux sanitaires seront répartis dans les bâtiments. Ils comprendront lavabos, douches et WC en nombre suffisants et installés conformément à la réglementation en vigueur. Ces locaux seront régulièrement entretenus, nettoyés et exempts de tout encombrement.
- Les chauffeurs arrivant sur le site trouveront à leur disposition un local dédié comprenant tous les équipements nécessaires de type WC, douches. Ces mêmes équipements seront également disponibles au droit du poste de garde du site.

↳ *Pause et restauration*

- Le site sera équipé de plusieurs salles de détente, un foyer et une cafétéria mis à disposition du personnel au sein du bloc bureaux/locaux sociaux permettant également la restauration du personnel.
- Un espace pause/restauration est également intégré au sein du bloc Bureaux de Quais.
- Le projet respectera l'ensemble des dispositions prévues au sein du Code du Travail, et relevant notamment des articles R4211-11 et suivants et R4228-5.

- Un espace sera dédié aux chauffeurs des poids lourds. Ce local présentera des vues directes sur l'extérieur et permettra l'accueil des chauffeurs avec mise à disposition de distributeurs de boissons.

↳ *Vêtement de travail*

- Chaque membre du personnel est vêtu de façon adéquate selon son poste de travail. Les équipements de protection sont fournis par l'entreprise, compris vêtements.

↳ *Médecine du travail*

- Le site disposera d'un local « infirmerie » de 43 m² environ au niveau du Bloc Bureaux/Locaux sociaux dédié aux premiers soins.
- La surveillance de l'état de santé des travailleurs sera effectuée au moyen d'examens médicaux.
- Le médecin du travail a également un rôle de conseil en matière d'hygiène des entreprises, des conditions et de l'adaptation au travail. Le médecin du travail est le conseiller de la direction, des chefs de service, des délégués du personnel.

II.6.4 Aération et chauffage

↳ *Aération et ventilation*

- Les débits de renouvellement d'air sont a minima conformes aux débits requis par le code du Travail et ceux recommandés par l'INRS.

↳ *Ambiance thermique*

- La température des locaux de travail est variable selon les zones de stockage. Les locaux de stockage sec seront maintenus hors gel à minima par le chauffage au sol.
- Le personnel travaillant en ambiance réfrigérée disposera de temps de coupure défini par les règles adaptées à cette typologie de poste.
- Les bureaux/locaux sociaux de la plateforme logistique ont été conçus pour répondre aux objectifs de la RT2012.

II.6.5 Eclairage des locaux

- L'éclairage est conçu de façon à éviter la fatigue visuelle, à ne pas provoquer d'effets thermiques sur les travailleurs.
- L'éclairage est assuré par la lumière naturelle mais aussi par la mise en œuvre d'éclairage direct ou indirect, en fonction des zones de travail. Dans les parties entrepôt, l'ensemble de l'éclairage naturel sera assuré par des lanterneaux en toiture et/ou des vitrages en façade.
- Les espaces de détente et les bureaux à occupation permanente seront éclairés naturellement.
- Un éclairage de sécurité permet de garder un niveau d'éclairage suffisant pour l'évacuation en cas de rupture d'alimentation électrique générale.
- L'éclairage du site, de par sa conception et l'intensité d'éclairage présente une fonction de sécurisation. Il est programmé par horloge et doté en supplément de cellules détectant la luminosité extérieure.

II.6.6 Le bruit

- Le projet répondra aux exigences de l'article R4213-5 du Code du Travail.
- Les opérateurs amenés à travailler auprès d'appareils générant des nuisances sonores importantes seront équipés de protections auditives. Le port des protections individuelles sera obligatoire en chaufferie et en salle des machines, locaux pour lesquels les réductions à la source des niveaux sonores ne permettent pas de se passer d'équipements complémentaires.
- D'une manière générale, afin de limiter la propagation des nuisances sonores aux locaux où sont situés le personnel en permanence, les équipements bruyants de type compresseurs seront disposés dans des locaux spécifiques maçonnés avec portes fermées à clé ou en extérieur.
- Le trafic poids-lourds sera générateur important de bruits. LIDL mettra en place les mesures de protection suivantes pour limiter son impact acoustique sur les salariés :
* Limitation de la vitesse de circulation sur le site,
* Consignes d'arrêts des moteurs à quais et sur le parking d'attente PL, en entrée de site.

II.6.7 Dispositions en matière de sécurité

↳ Un certain nombre de livres, registres, **affichages** et documents seront tenus à jour par le Chef d'Établissement et mis à la disposition de l'Inspecteur du Travail (article L3171-3 du Code du Travail). L'affichage réglementaire (affiches et consignes) comprendra : les arrêtés d'exploitation, le règlement intérieur, les noms et adresses de l'Inspecteur du Travail, le repérage des itinéraires de sortie / Plan d'évacuation, les plans de repérage des extincteurs et des équipements incendie, les différentes consignes incendie, les permis de feu et les plans de prévention seront à disposition.

↳ **L'évacuation du personnel** sera facilitée par l'existence de plusieurs issues de secours. Un point de regroupement extérieur sera créé et affiché. Les bâtiments et les locaux seront conçus et réalisés, conformément aux dispositions fixées par les articles R4216-6 à R4216-31 du Code du Travail. L'affichage spécifique relatif aux installations frigorifiques à l'ammoniac, portera en particulier sur la nature du risque et les consignes à observer en cas d'incident.

↳ Protections individuelles

- Les Équipements de Protection Individuels (EPI) seront fournis par la société et appropriés aux risques auxquels seront exposés les opérateurs. Les zones nécessitant des EPI spécifiques seront indiquées par une signalétique adaptée.

↳ Contrôle des équipements et sécurité des machines

Dans le cadre du décret n° 88-1056 du 14 novembre 1988 modifié, (protection des travailleurs dans les établissements qui mettent en œuvre des courants électriques), les installations électriques feront l'objet d'une vérification annuelle périodique par un organisme agréé.

II.6.8 Prévention des risques liés à la circulation

↳ Les exigences en matière de sécurité des circulations fixées par les articles R4214-9, R421417 et R4224-3 du Code du Travail seront respectées sur le site.

- * Séparation des flux de circulation poids lourds et véhicules légers à l'entrée du site,
- * Présence de traversée piétonne au sein de la cour camion,
- * Limitation de la vitesse de circulation sur l'ensemble du site,
- * Mise en place de consignes en phase d'exploitation pour concilier la circulation des engins de manutention avec les piétons.

↳ Engins de levage et de manutention

Le projet LIDL répondra aux exigences des articles R4323-22 et R4323-23 du Code du Travail. L'arrêté du 1er Mars 2004 relatif aux vérifications des appareils et accessoires de levage, sera appliqué à tout appareil entrant dans le champ d'application. Les appareils concernés feront donc l'objet de vérifications périodiques et de vérifications avant mise en service.

↳ Rampes et quais de chargement

Le projet LIDL intègrera l'ensemble des exigences fixées par les articles R4214-19 et R421421 du Code du travail relatifs à la conception et la disposition des quais et rampes de chargement.

II.6.9 Moyens de prévention et de secours en cas d'accident

- Lors des formations, l'ensemble du personnel du site prendra connaissance des consignes incendie et des procédures à suivre en cas de sinistre. Des plans seront également affichés dans l'ensemble du site précisant les moyens d'extinction et de secours à proximité et les voies d'évacuation à emprunter.

- Des moyens d'intervention sur un sinistre seront disponibles sur l'ensemble du site. Ils seront utilisables soit par le personnel, soit par les services incendie extérieurs. Ces équipements seront régulièrement vérifiés par les installateurs et contrôlés par des organismes agréés.

- Il sera mis en place un plan de prévention qui conformément à la législation en vigueur fixe les prescriptions particulières applicables aux travaux effectués par une **entreprise extérieure**.

II.7 Permis de construire

ZA de Kertédevant – 22170 Plouagat
Construction d'une plateforme tri-température et de bureaux

Maîtrise d'ouvrage
LIDL – 33 rue Charles Péguy – 67200 STRASBOURG

Maître d'œuvre
IDEC – 3 rue Copernic – CS83425 La Chaussée Saint Victor – 41034 BLOIS Cedex

Architecte
SOHO ATLAS – 91 rue Lecourbe – 75015 Paris

II.7.1 *Objet de la demande*

La présente demande de permis de construire pour le compte de la société LIDL, a pour objet la construction d'une plateforme logistique tri-température avec ses bureaux et ses locaux techniques. Le projet est implanté sur la commune de Plouagat dans le département des Côtes d'Armor (22).

- Le projet se situe sur un terrain exploité en tant que parcelles agricoles, au sein de la zone d'activité du Kertédevant, sur la commune de Plouagat. Il est classé en zone 1AUY du PLU.

- Ce projet de plateforme logistique est un établissement classé, soumis à autorisation, au titre du livre V Titre 1 du code de l'environnement. Ainsi, un Dossier d'Autorisation Environnemental Unique soumis à enquête publique est constitué parallèlement à ce dossier de permis de construire et est déposé en Préfecture simultanément.

- Les voies existantes à proximité sont la nationale n°12, la départementale n°7, la route communale n°10 et la rue Ville Neuve Maros. L'accès au site sera réalisé depuis le rond-point de la RD7.

- Le terrain du projet correspond aux parcelles suivantes:

Identifiant de la Parcelle		Contenance graphique	Nature de culture	Lieu dit de la parcelle
F	91	0ha29a33ca	Terre	petit cateriou
F	100	0ha29a50ca	Terre	portion du cateriou
F	1009	0ha01a71ca	Terre	clos de devant
F	101	0ha78a62ca	Terre	clos de devant
F	1589	0ha23a74ca	Terre	courtil rustore
F	1674	2ha78a31ca	Terre	piece du lin
F	96	0ha31a59ca	Terre	clos du marais
F	97	2ha30a28ca	Terre	portion du cateriou
F	98	0ha93a93ca	Terre	portion du cateriou
F	99	0ha22a29ca	Terre	pertu a la vieille
F	95	1ha08a10ca	Terre Sol	portion de la marquezze
F	94	1ha01a50ca	Terre	clos du marais
F	74	0ha26a06ca	Terre	petit cateriou
F	1675	0ha72a32ca	Terre	clos meur
F	1677	0ha54a37ca	Terre	clos meur
F	1681	0ha05a22ca	Terre	clos martin
F	1679	0ha01a74ca	Terre	clos de la forge
F	1871	0ha44a50ca	Terre	courtil colas
F	1873	1ha27a97ca	Terre	bodesca
F	1875	0ha18a66ca	Terre	portion du grand bodescoa
F	1877	0ha42a15ca	Terre	portion du grand bodescoa
F	1238	0ha17a23ca	Terre	portion du grand bodescoa

F	1239	0ha02a12ca	Terre	portion du grand bodescoa
F	1237	0ha02a50ca	Terre	portion du grand bodescoa
F	89	0ha12a51ca	Terre	portion du grand bodescoa
F	1879	1ha27a63ca	Terre	bodesca
F	1881	0ha29a55ca	Terre	mespont
F	1882	0ha56a93ca	Terre	
TOTAL		16ha70a36ca		
Superficie issue du bornage périmétrique				167 036 m²

► Le site est accessible aux véhicules PL, VL, 2 roues et aux piétons. Le site est également desservi par les transports en commun et une aire de covoiturage situés à proximité.

II.7.2 Présentation du site

- Le terrain présente une déclivité importante entre sa limite Ouest (côté accès) à 120 NGF à 133 NGF à l'Est, soit un dénivelé d'environ **13 mètres** sur la largeur du terrain.

- Un point haut à 137 NGF environ se trouve à la pointe Sud et un point bas à 115NGF à l'Ouest, soit un dénivelé d'environ **22 mètres** avec l'entrée du site

- Les accès au site sont prévus sur la rue menant au petit hameau de pavillon au Nord-ouest du terrain depuis le rond-point. Il est prévu une entrée PL et VL de 7 mètres de large avec un trottoir de 1m50 de large accolé. Il n'y a pas d'autre accès au site. La séparation entre les PL et VL se fait par un embranchement situé un peu plus dans l'intérieur de la parcelle. Il n'est pas prévu de portail, ni pour la voie, ni pour le trottoir en limite de propriété à ces entrées.

- La dissociation VL/PL se fait environ 70m après être entré sur la parcelle.

Cette dissociation permet :

* Un flux VL pour accès au parking « *personnel* », au bureau syndical, aux locaux sociaux et aux bureaux.

* Un flux PL menant à un parking PL, puis au poste de garde d'entrée PL, desservant aussi pour les VL visiteurs et chauffeurs : le parking leur étant dédié se trouvant plus loin à proximité du parking PL.

- L'entrée des PL ne sera jamais obstruée. En effet, il n'y a pas de barrière entre le domaine public et privé. D'autre part la voie PL menant au parking PL est longue d'environ 350m et suivie d'un parking PL de 30 places. Cette configuration évitera tout stationnement de PL sur la voie publique.

- L'accès est implanté sur une amorce de voie déjà réalisée en prévision de l'implantation d'une zone d'activité sur ce site.

- La voie d'entrée est à double sens. Une fois sur le site la circulation des PL sera majoritairement à sens unique. La voie sera d'une largeur principalement de 7m.

- Toute voie pouvant être utilisée par les services de secours aura une largeur minimale de 6m. Les voies VL à double sens auront une largeur minimale de 5m50.

Le projet prévoit la création de 2 parkings :

* Un parking pour le personnel de 204 places, dont 7 accessibles PMR et 41 disposant de bornes de recharge électrique. Ce parking est suffisamment dimensionné car l'effectif du site est estimé à 180 personnes.

* Un parking pour les visiteurs et les chauffeurs de 30 places, dont 1 accessible PMR et 6 disposant de bornes de recharge électrique.

- Le site sera équipé d'un abri 2 roues d'environ 38 places conformément aux articles R 111-14-2 et suivant du code de la construction de l'habitation.

II.7.3 Aménagement prévu du terrain

Le terrain est composé deux sous-zones : le bassin versant 1 « Entrepôt » et le bassin versant 2 « Accès » délimitées sur le plan de masse PC02-1.

Bassin Versant 1 :

Surface foncière : 126 786 m²

Construction : Bâtiment A comprenant l'entrepôt, les bureaux de quai, le local de charge et les bureaux à l'étage, les locaux techniques D et E (locaux SPK et alimentation PI) et leurs 2 cuves. Il comprend les cours camions sur 3 faces du bâtiment et les bassins 1 et 2.

Bassin Versant 2 :

Surface foncière : 40 250 m²

Correspond aux espaces d'accès au bâtiment principal qui s'effectue à l'Ouest depuis une rue elle-même liée au rond-point de la RD7.

Se compose des voiries PL et VL, des parkings PL et VL, et des bâtiments B (poste de garde), F (poste de livraison ENEDIS), et C (bureaux syndicaux) ainsi que de l'abri deux roues de 38 places minimum, clôturé par des panneaux rigides à maille rectangulaire plastifiés de teinte vert foncé et hauteur 2m. Il comprend en outre le bassin n°3, l'espace prévu pour le groupe Electrogène avec sa cheminée, sa cuve à fioul enterrée et sa zone de dépotage.

- Le poste de garde (bâtiment B) permet le contrôle des PL ainsi que des visiteurs et donne accès au bassin versant 1 (bâtiment principal). Il est situé sur un large îlot autour duquel se situent deux voies en entrée PL et deux voies en sortie PL, toutes contrôlées par des barrières levantes. 2 portails coulissants autoportants à barreaudage teinte vert foncé de 2m de hauteur et de 10 m de long chacun environ permettent de clôturer le site du bassin versant 1. Un portillon de 0.90m situé aussi sur l'îlot contrôle l'accès des piétons visiteurs.

- L'emprise au sol de tous ces bâtiments est de **55 042 m²** et les cuves représentent une emprise de **218 m²** sur une superficie de terrain de **167 036 m²**.

- L'unique entrée sur le site n'est pas fermée par rapport au domaine public. Les PL peuvent se stationner à tout moment du jour et de la nuit sur un parking PL de 30 places. Ainsi ils n'encombreront pas les voies publiques. L'accès est signalé par un totem d'une base carrée de 1x1x3m de hauteur. L'accès est utilisable par les services de secours. La pente y sera limitée à 5% maximum.

- Les véhicules PL entrent sur le site par l'unique accès puis prennent l'embranchement qui leur est réservé (hors VL visiteurs et chauffeurs). Ils traversent le parking PL puis se font contrôler par le poste de garde situé au Sud-est. Ils ressortent après avoir fait le tour du bâtiment A par le même chemin.

- Les parkings VL de 204 places (dont 7 accessibles PMR et 41 disposant de bornes de recharge électrique) est situé au plus près des bureaux et des locaux sociaux afin de faciliter les accès du personnel et de limiter les croisements des flux PL et piétons. L'accès véhicules se fera depuis un portail coulissant à barreaudage teinte vert foncé de 2m de hauteur et de 6m50 de longueur. En plus du portail, un contrôle d'accès par des barrières levantes est prévu sur un îlot central. Les piétons accéderont au site depuis ce parking par un contrôle d'accès constitué de deux tourniquets et d'un portillon de 0.90m de largeur et de 2m de hauteur.

- Afin d'orienter les visiteurs et le personnel, l'accès VL sera signalé à l'embranchement situé sur la parcelle dissociant la voie PL et la voie VL par une signalétique de base carrée et de dimension 1x1m par 3m de hauteur.

- Les chaussées et parkings seront réalisés en enrobé noir et délimités par des bordures en béton préfabriqué. Les places de stationnements seront modelées afin d'écouler les eaux pluviales vers des regards pour permettre l'évacuation des eaux pluviales vers le bassin prévu à cet effet.

Trois bassins ponctuent le site. Ils seront clôturés par des panneaux rigides à maille rectangulaire, plastifiés teinte vert foncé, hauteur 2.00 m et poteaux vert foncé. Des portails à double vantaux de 4 mètres et de 2 mètres de hauteur permettront d'y accéder pour leur entretien.

- Le site sera entièrement clôturé sur ses limites de propriété à l'exception des accès du projet qui seront ouverts au domaine public. Les clôtures sur limite de propriété sont en panneaux rigides à maille rectangulaire, plastifiés teinte vert foncé; hauteur 2,00mètres ; poteaux vert foncé. Elles seront en règle générale en limite de propriété mais ponctuellement en recul afin de conserver les haies bocagères existantes en limite de propriété.

- Un trottoir en enrobé accompagnera les piétons depuis l'accès sur la voie publique jusqu'au poste de garde au Sud-Est le long de la voirie PL.

II.7 .4 Organisation et construction des bâtiments

↳ Bâtiment A :

Ce bâtiment ne recevra pas de public.

- Le niveau +00,00 du bâtiment A se situe à l'altimétrie +132,50 NGF
- Une voie engins périphérique, réalisée sur les voiries de circulation PL, permettra l'accès au bâtiment A, l'accès aux aires de mise en station des moyens aériens et l'accès aux aires de stationnement devant les points d'eau. Elle aura une largeur utile minimale de 6 mètres en tout point.
- Des cheminements de 1.80m de large permettront d'accéder à la périphérie du bâtiment A.
- Les cours camion du projet font 37 mètres de profondeur à l'Est et 35mètres à l'Ouest, compris autodocks.

- Ce site fonctionnera quasiment 24h/24, 7j/7 pour le personnel de l'entrepôt (fermeture du samedi soir au dimanche soir). Il accueillera 180 personnes (personnel de l'entrepôt et personnel administratif des bureaux).

- Longueur du bâtiment : 288,10m,
- Largeur totale de 188,80m
- Hauteur de 20m à l'acrotère au plus haut par rapport au niveau +00,00 du bâtiment et 19m de haut au faîtage.
 - * En pignon Sud-est et Nord-ouest, l'acrotère est à hauteur variable de 20m au droit du faitage jusqu'à 16,70 côté Sud-ouest, et de 20m jusqu'à 17,49 côté Nord-est,
 - * Sur la façade Sud-ouest l'acrotère est à hauteur fixe à 16,70m de haut,
 - * Sur la façade Nord-est à 17,49m.

- Les bureaux situés à l'étage et visibles sur les façades Sud-est et Sud-ouest créent une échancrure dans le volume général de l'entrepôt.
 - * La partie de façade Sud-ouest de l'entrepôt située en retrait derrière ce volume aura par conséquent une acrotère fixe à +20,00m.

- Le bâtiment regroupe une halle de stockage, une zone de recyclage, associée à une zone déchets, des bureaux / locaux sociaux, des locaux techniques et des locaux de charge. Cette zone déchets permettra de récupérer notamment les déchets du site, il n'y aura donc pas de déchets en attente de collecte publique.

- Au Sud, un appendice couvre l'accès aux bureaux administratifs et locaux sociaux au niveau 1 à +7,20m. Les bureaux administratifs se développent sur les façades Sud-est et Sud-ouest, avec dans le prolongement côté Sud-est les locaux sociaux. Au centre du pignon Sud-est se trouve un volume de bureaux de quais en R+1 avec un niveau 1 à +4,00m. A sa droite se trouve le local de charge au RDC. Au-dessus se trouvent les locaux techniques dans le prolongement des locaux sociaux à +7,20m.

- La halle de stockage sera divisée en 8 cellules de surfaces très variées, comportera 4 cellules contenant des produits secs et 3 cellules contenant des produits frais, puis 1 cellule contenant des produits surgelés.

- A l'intérieur de la cellule 2, une cage non food séparée par une cloison grillagée du reste de la cellule comprendra 3 allées traversantes accessibles depuis des portes coulissantes à deux ouvrants de dimension 300x300cm à chaque extrémité des allées et une cage de 2 allées aux mêmes caractéristiques pour les alcools.

- A l'intérieur de la cellule 3, une cage aérosol séparée par une cloison grillagée du reste de la cellule comprendra 1 allée traversante d'une longueur de 20mètres accessible depuis des portes coulissantes à deux ouvrants de dimension 300x300cm à chaque extrémité.

- A l'intérieur de la cellule 4, un mur en panneaux isothermes sépare la cellule en deux zones. Une zone chocolat à +18°C et une zone consomag.

- Le bâtiment A comporte 119 autodocks dont 77 dédiés aux chambres contenant des produits secs et zone recyclage puis 42 dédiés aux chambres froides.

- La cour camion devant chaque quai a une profondeur de 37 mètres à l'Est et 35mètres à l'Ouest, incluant les autodocks.

- La couverture de l'entrepôt et des locaux techniques sera assurée par un bac acier galvanisé avec isolation par laine de roche et une étanchéité comportant une membrane PVC. Cette couverture satisfait la classe et l'indice Broof T3 pour le bâtiment de stockage. Pour les bureaux et locaux sociaux, la composition de la toiture reste la même à la seule différence d'une étanchéité bitumée sur plancher béton.

↳ **Bâtiment B (poste de garde)**

Ce bâtiment est un établissement ne recevant pas de public, il réunit les fonctions de locaux pour les chauffeurs et la loge du gardien avec un local technique.

Le niveau +00,00 du bâtiment B se situe à l'altimétrie +132,00 NGF

- Longueur : 13,36m

- Largeur : 3,00m

- Hauteur : 4m par rapport au niveau +00,00 du bâtiment.

- Le poste de garde situé au Sud du terrain permet de fermer et sécuriser le site car les accès PL et le parking VL chauffeur/visiteur ne sont pas clôturés. De chaque côté un portail coulissant à barreaudage de dimension 10 x 2,00m. Plus près du poste de garde, deux îlots avec chacun 2 barrières levantes pour 2 camions entrant et 2 camions sortant sont disposés de part et d'autre du poste de garde.

↳ **Bâtiment C (locaux syndicaux)**

Ce bâtiment est un établissement ne recevant pas de public.

- Le niveau +00,00 du bâtiment C se situe à l'altimétrie +129,50 NGF.

- Longueur : 11,03m

- Largeur : 10,82m

- Hauteur : 5,00m à l'acrotère en façade par rapport au niveau +00,00 du bâtiment.

- Le bâtiment est à l'entrée du parking VL personnel dans son espace clôturé. Son accès se fait par un cheminement balisé de ce parking. En outre, un cheminement comportant un escalier et un portillon d'accès permet de le relier au trottoir de la voie PL au Sud, donnant ainsi un accès direct par le cheminement piéton depuis l'entrée du site.

- Le local abritera 6 bureaux syndicaux distribués par un couloir central. Chaque bureau disposera d'une fenêtre ainsi qu'un éclairage zénithal par un lanterneau.

↳ **Bâtiment D (local sprinkler et sa cuve)**

Ce bâtiment est un bâtiment technique.

- Longueur : 10,78m

- Largeur : 5,38m

- Hauteur : 6,50m à l'acrotère en façade par rapport au niveau +00,00 du bâtiment.

- Le local sprinkler est au Nord-est à 50 mètres de distance du bâtiment A et à côté du bâtiment E. Le cheminement pour l'accès au local sprinkler se fait en traversant la voirie PL par un passage piéton balisé au sol. Il a un volume rectangulaire en L.

- La cuve sur sa dalle sera d'environ 11 mètres de diamètre et aura une hauteur de 9 mètres.

↳ **Bâtiment E (local alimentation PI et sa cuve)**

Ce bâtiment est un bâtiment technique.

- Longueur : 6,00m

- Largeur : 4,20m

- Hauteur : 4,80 m à l'acrotère en façade par rapport au niveau +00,00 du bâtiment.

- Le local alimentation PI est au Nord-est à 45 mètres de distance du bâtiment A et à côté du bâtiment D. Le cheminement pour l'accès au local sprinkler se fait en traversant la voirie PL par un passage piéton balisé au sol. Il aura un volume rectangulaire en L

- La cuve sur sa dalle en béton sera d'environ 12,5 mètres de diamètre et aura une hauteur de 9 mètres.

↳ **Bâtiment F (poste de livraison ENEDIS)**

Ce bâtiment est un bâtiment technique.

Le niveau +00,00 du bâtiment B se situe à l'altimétrie +122,50 NGF

- Longueur : 5,68m

- Largeur : 5,41m

- Hauteur : 3,00m à l'acrotère en façade par rapport au niveau +00,00 du bâtiment.

- Le bâtiment F de forme carré est à l'entrée du site à 10m de la limite de propriété. Il est accessible depuis le trottoir de la voirie d'entrée du site.

- A proximité immédiate se trouve une aire de dépotage accolée à une dalle béton sur laquelle un générateur électrogène fonctionnera grâce à sa cuve de fuel domestique enterrée. L'espace du G.E. est clos par un bardage perforé de 4m de hauteur et un portail à 2 vantaux de 4m de large et de 4m de hauteur.

II.7.5 Aménagements extérieur

↳ **Les clôtures**

- Le site est entièrement clôturé en limites de propriété à l'exception des accès ouverts au domaine public et aux zones ponctuelles où se situent des haies et talus protégés par le PLU. La clôture dans ce second cas sera placée en retrait derrière cette zone arborée. Les clôtures seront en panneaux rigides à mailles rectangulaires, plastifiées de teinte vert foncé, hauteur 2m y compris les poteaux.

- Les trois bassins seront clôturés par des panneaux rigides à maille rectangulaire, plastifiés teinte vert foncé; hauteur 2.00 m et poteaux vert foncé. Des portails à double vantaux de 4 mètres et de de 2 mètres de hauteur permettront d'y accéder pour leur entretien.

↳ **Matériaux et couleurs**

Les couleurs des bâtiments sont de 3 tonalités : le bleu gentiane RAL5010, le télégris 1 RAL 7045 (gris moyen) et le gris graphite RAL7024 (gris foncé). Ils seront tous les 3 employés pour les vêtements en panneaux sandwich métallique plan micro-nervuré des bâtiments A, D et E. Les autres locaux seront traités en enduit taloché de teinte gris alu RAL9006.

Il ne sera pas positionné d'enseigne sur les bâtiments.

↳ **Assainissement**

** Réseau eaux usées*

Le branchement EU du projet Lidl sera réalisé au droit du regard EU 5 selon plan de recollement du 19 avril 2018. Le réseau EU privé sera gravitaire.

- Le branchement dans le regard existant sera conçu en « chute » avec une arrivée à 20 cm plus haut que le radier existant.

- Il sera créé un regard privé en amont du branchement permettant un contrôle des effluents.

- Ces eaux usées de type sanitaire issues des bureaux administratif, locaux sociaux, poste de garde, eaux de dégivrage, eaux d'essai de sprinklage au droit des chambres froides, eaux de nettoyage des sols seront recueillies en sortie de bâtiment tel qu'indiqué dans le plan de réseaux.

** Les eaux pluviales*

- Les EP de toiture sont collectées au travers de DEP situées à l'intérieur du bâtiment. Ces eaux de toiture seront ensuite acheminées, par des canalisations au niveau des bassins d'orage et d'infiltration.

- Les eaux provenant des voiries seront collectées via des grilles de récupération ou caniveaux, pour être ensuite acheminées vers ces bassins d'orages.

- Le site est décomposé en deux bassins versants :

* Bassin versant 1 : évacuation des eaux pluviales du bâtiment principal, et des locaux sprinkler et alimentation incendie vers le bassin d'orage et d'infiltration n°1. Les eaux pluviales de la cour camion et de la voie de circulation PL au nord du bâtiment transiteront dans un séparateur à hydrocarbure traitant 20 % du débit de pointe avant rejet

dans le bassin d'orage et d'infiltration n°1. A noter que les eaux pluviales s'évacueront à partir de ce bassin vers le futur collecteur en attente à l'entrée du site en gravitaire.

* Bassin versant 2 : évacuation des eaux pluviales du parking VL et PL sur le bassin n° 3 ainsi que le poste de garde, le local syndical et l'abri vélo. L'ensemble des eaux pluviales des parkings et des petits locaux (poste de garde, local vélo, local syndical) transiteront dans un séparateur à hydrocarbure traitant 20 % du débit de pointe. Les eaux pluviales de la voie de circulation VL et PL au Nord-ouest du terrain ainsi que du poste de livraison seront évacuées directement dans le bassin d'orage et d'infiltration n° 3. A noter que les eaux pluviales s'évacueront à partir de ce bassin vers le futur collecteur en attente à l'entrée du site en gravitaire.

- Une grille avaloir en limite de terrains récupérera les eaux météorites de la voie de circulation à proximité immédiate de l'entrée sur une surface d'environ 225 m².

- Les bassins d'orage et d'infiltration seront calculés pour un débit de fuite égal à 3l/s/ha conformément au dossier ICPE. Ces bassins permettront une légère infiltration des eaux car le terrain est peu perméable. (K entre 2,7. 10⁻⁷ m/s et 1,10. 10⁻⁶ m/s). A noter que les bassins sont calculés pour une pluie centennale.

- Au droit du bassin 1 il y aura un bassin étanche pour recueillir les eaux d'extinction incendie. En cas d'incendie des vannes de barrages permettront de diriger l'ensemble des eaux du bassin versant 1 vers ce confinement et stopper le rejet vers le bassin d'orage et d'infiltration.

* Eau potable

- Branchement sur la canalisation en diamètre 140 mm existante située sur la voie d'accès.

- Il sera réalisé un branchement en 140 mm pour l'alimentation du PI de 60 m³/h, un branchement de 40 mm pour les eaux sanitaire, avec création d'un citerneau en limite de propriété.

- Des essais ont été réalisés par Leff Armor sur le réseau public, confirmant un débit de 65 m³/h.

- Puis deux canalisations seront distinctes jusqu'aux points de desserte (locaux techniques- bureaux et local motopompe-sprinkler).

↳ Réseaux

* Réseau électrique : la puissance nécessaire pour le projet est de 3 300 KVA - Un poste de livraison Enedis sera situé dans un local proche de la limite de propriété.

- Alimentation en HTA depuis ce poste de livraison vers le transformateur situé en façade Sud du bâtiment principal par câble enterré.

* Réseau gaz : raccordement GAZ sur la voie d'accès (1.9 MW). Un coffret sera installé en limite de propriété au droit d'un muret en béton lasuré.

- Depuis ce coffret, alimentation de la chaufferie située sur la façade Sud du bâtiment principal par une canalisation PEHD enterré.

* Réseau de télécommunication : raccordement sur la chambre existante situé à l'entrée du site. Un deuxième point de raccordement sera réalisé au droit d'une chambre existante sur la voie communale n° 10 au Sud-Ouest du site.

- Depuis le domaine public raccordement en fibre optique du bâtiment principal avec fourreau PVC enterré.

- Pour les besoins de télé-relevage, il sera raccordé depuis le réseau « Orange » le poste de livraison Enedis, le citerneau de comptage AEP et le coffret Gaz.

* Réseau basse tension : il est prévu la pose de fourreau pour l'alimentation future des places de parking de véhicule électriques selon le plan de masse conformément à l'article R 111-14-3-1 du code de la construction et de l'habitation soit 20 % des places de stationnement.

- Au démarrage, il sera installé 4 bornes de recharge pour voiture électrique équipées chacune de 4 prises (2 charges rapides et 2 charges lentes).

* Réseau existant : un câble en aérien du réseau Enedis existe au sud du site proche de la voie communale n° 10. Ce réseau surplombant le domaine privé sera conservé et ne sera pas impacté par les flux thermiques en cas d'incendie (flux de 3KW et 5 KW).

II.7.6 Volet paysager

Les aménagements des espaces extérieurs sont traités de telle façon à :

- * Intégrer le bâtiment dans le reste de la ZAC,
- * Préserver au maximum la végétation existante,
- * Offrir un cadre verdoyant, fleuri et ombragé aux salariés,
- * Préserver au maximum la biodiversité,
- * Planter des essences adaptées à l'emplacement.

- Afin d'intégrer le bâtiment au reste de la Zone industrielle, les plantations sont dans le même registre végétal (essences, densité, hauteurs) que les parcelles voisines, elles respectent les préconisations du PLU.

- Le PLU a répertorié les talus et haies bocagères d'intérêt patrimoniales à conserver dans la mesure du possible. Ils sont situés en périphérie du terrain, notamment à l'Ouest du site contre le chemin rural, au Nord en bordure de la RN12 et au Sud à proximité du lieu-dit « *Rue Bourgeois* ».

- Sur la parcelle actuelle de 167 036m² sont plantés 37 arbres de haute tige, soit 1 arbre de haute tige pour 4 500m². Il est prévu d'en conserver 16 et d'en planter 548, ce qui fera 564 arbres de haute tige, soit 1 arbre pour 296m²

- Le PLU impose que 20% au minimum de la surface parcellaire soit engazonnée. Le projet prévoit d'engazonner 54 462 m² soit 32,6% de la parcelle.

- Le PLU impose 1 arbre de haute tige pour 100m² de surface engazonnée, ce qui correspond à un minimum de 545 arbres.

- Conformément au PLU, 3 espèces choisies dans la liste imposée représentent 70% des plantations d'arbres de haute tige : des chênes, prunellier et châtaignier (*Quercus robur*, *Prunus avium* et *castanea sativa*) qui totalisent 400 pieds sur 564 (71%).

- La bande de 50 mètres de large le long de la RN12 est traitée en engazonnement de type prairie. Les arbres de haute tige y sont, conformément à la Déclaration de Projet, plantés en bosquets de 7 arbres minimum de taille 14/16 minimum, et les arbustes sont en nombres impairs et de taille 80/100 minimum. La haie végétale existante est conservée et complétée dans les espaces restés vides.

- A la pointe Sud-Est du terrain, la végétation est progressivement de plus en plus haute à mesure qu'on s'éloigne de la limite parcellaire. Ceci afin de ne pas créer un effet « *muraille végétale* » en pourtour du terrain et de s'adapter à la présence du réseau aérien d'électricité ENEDIS.

- En outre, les mouvements de terrain créés tels que les merlons protégeant les habitations à l'Est et à l'Ouest sont largement plantés afin de les rendre plus naturels et discrets.

Tous les murs de soutènements seront en gabions remplis de pierres régionales pour des raisons esthétiques.

- Les bassins seront clôturés. Aucun n'est en limite de parcelle. Ils ne seront visibles que depuis l'intérieur du site.

- Les bassins d'orage seront recouverts de plantes hydrophiles.

- Le bassin de confinement sera réalisé à l'aide d'une bache étanche verte et lesté soit par du béton, soit par des cailloux.

III – Communication et concertation

III.1 Historique

Depuis 2001, la Direction Régionale 15 de LIDL est localisée à Ploumagoar (22) sur une parcelle de 13ha, dans la zone d'activités de Runanvizit. Elle dessert 60 magasins LIDL à l'Ouest d'une ligne Saint Malo/Vannes.

Dans un contexte de développement important ces dernières années et dans l'impossibilité de s'étendre sur le site actuel, la SNC LIDL a décidé, en juin 2018, de chercher un terrain afin de réaliser un transfert-extension de sa plateforme.

III.2 Contacts

La Communauté d'agglomération de Guingamp-Paimpol-Armor-Argoat (GP3A) dont la commune de Ploumagoar fait partie et Leff Armor Communauté ont été sollicitées afin de connaître qu'elles étaient leurs parcelles économiques de très grande dimension et disponibles à court terme sur leur territoire.

- Des concertations et négociations ont démarré début 2018. Seule une parcelle de 16ha située dans la zone d'activités de Kertédevant à Plouagat, propriété de Leff Armor Communauté depuis 2002, pouvait répondre aux attentes de la SNC LIDL.

III.3 Réunion publique

Mercredi 19 décembre 2018 à 18h30, Leff Armor Communauté a organisé une réunion publique destinée aux habitants de proximité du site, dans le cadre du projet d'installation de la nouvelle plateforme régionale de la société LIDL sur la zone d'activité de Kertédevant en la commune de Plouagat. Cette réunion était animée par Leff Armor Communauté et la société LIDL.

Cette réunion se passait à Chatelaudren, 31 rue de la Gare – Salle au Rez de Chaussée

IV - AVIS

Au regard des articles D. 181-17-1, R. 181-18 à R. 181-33-1 du Code de l'environnement, les services suivants ont été consultés :

Thématique	Nom du service	Date de saisine	Date avis/contribution
Autorité Environnementale	Mission régionale d'Autorité Environnementale	29/01/19 et 12/08/19	06/06/19 et 10/10/2019 (sur dossier complété)
Sécurité incendie	SDIS 22 (Incendie et secours)	29/01/19 et 02/08/19	29/03/19 + mail du 07/05/19
Indication géographique protégée	INAO - Institut national de l'Origine et de la Qualité	29/01/19	27/02/19
Patrimoine archéologique	DRAC -Affaires culturelles- Bretagne - SDAP 22	29/01/19 et 02/08/19	13/02/19
Thématique	Nom du service	Date de saisine	Date avis/contribution
Compatibilité PLU	DDTM 22- SPLU (Planification, logement et Urbanisme)	29/01/19 et 02/08/19	/
Unité Eau et milieux aquatiques	DDTM 22 Service Environnement	29/01/19 et 02/08/19	20/03/19 et
Biodiversité - Unité Nature et Forêt	DDTM 22 Service Environnement	29/01/19 et 02/08/19	10/04/19 (mail)
Unité Politiques Territoriales de l'Eau et de l'Agriculture	DDTM 22 Service Environnement	29/01/19 et 02/08/19	l
Aspects sanitaires	ARS (Agence Régionale de santé) 22	29/01/19 et 02/08/19	04/02/19

Tableau récapitulatif des avis et mémoires en réponse

Rapport de l'inspection des installations classées		
	En date du	
Inspection des Installations classées	10/10/2019	<p>Impacts sur le paysage : Suite à la demande de compléments formulée par l'inspection, la société LIDL précise que la hauteur du bâti ne dépassera pas 22,7 m par rapport au terrain naturel (l'augmentation demandée dans le cadre de la modification du PLU - de 15 à 30 m de haut - ne sera donc pas exploitée jusque dans ses extrémités), limitant ainsi l'impact visuel attendu. Le dossier a par ailleurs été complété pour y intégrer comme demandé différentes perspectives, depuis les axes de communication proches, les voies publiques périphériques et les habitations au nord-ouest du site.</p> <p>Impacts sur la Faune, la Flore, les continuités écologiques et les espaces naturels : Pas d'observations particulières de l'inspection par rapport aux engagements de la SNC LIDL. Impacts sur les espaces agricoles et les zones de production contrôlées : Pas d'observations particulières de l'inspection par rapport aux engagements de la SNC LIDL.</p> <p>Impacts sur l'eau : Les mesures d'évitement et de réduction des impacts prises par LIDL dans le cadre de la gestion de l'impact sur l'eau en termes de rejet sont : - des séparateurs hydrocarbures avec débourbeur, - création de bassins de gestion des eaux pluviales favorisant l'infiltration, - capacités de rétention des eaux polluées en cas d'incendie ou de déversement accidentel sur site. On notera la démonstration du respect des dispositions du SDAGE et du SAGE sur les points applicables au projet.</p> <p>Impacts sur l'air, le climat et la vulnérabilité au changement climatique : Causes des émissions atmosphériques : trafic des véhicules lourds et légers sur le site, les installations de combustion, les fluides frigorigènes. En marche normale, il n'y a pas de gaz frigorigène émis par l'installation. L'implantation privilégiée du projet et les choix techniques retenus par LIDL permettent de présenter un impact sur le climat relativement faible et maîtrisé. Le projet LIDL est compatible avec le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE). Au regard de la conception des bâtiments et de l'activité du site, le changement climatique n'aura pas d'effets notables sur le projet.</p> <p>Impact acoustique : Des atténuations sont à rechercher sur le projet pour atteindre la conformité. Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées permettront de limiter la contribution sonore de la plateforme LIDL à des valeurs compatibles avec la réglementation pour une exploitation en journée et en période nocturne. » L'ARS a émis sur ce volet un avis favorable le 04/02/2019 sous réserve que les mesures compensatoires décrites dans le dossier soient mises en œuvre. Ces dernières seront intégrées dans les prescriptions proposées au sein de l'arrêté préfectoral à venir. Un contrôle dans les trois mois suivant la mise en exploitation, puis tous les trois ans, sera également requis. Le dossier complété précise par ailleurs désormais les horaires de travail lors du terrassement de la phase chantier (7h30 -18h) et les mesures qui seront mises en œuvre au cours de cette période pour en limiter l'incidence sur le voisinage : une concertation avec la mairie à ce sujet pour tenir compte de cette sensibilité particulière est prévue par l'exploitant.</p> <p>Impact des sources lumineuses : L'éclairage du site LIDL sera optimisé, l'impact au niveau des sources lumineuses sera donc maîtrisé.</p>

		<p>Impacts sur les sols et les eaux souterraines :</p> <p>Du fait de la perméabilité quasi nulle des sols au droit du bassin de rétention EP Parking, la pollution pourra être traitée sans entraîner de pollutions du sol et des eaux souterraines.</p> <p>On notera que l'ensemble des surfaces de l'activité sera étanche, et les voiries toutes imperméabilisées.</p> <p>L'inspection a indiqué dans sa demande de compléments que lors de l'étude pré-diagnostic réalisée au droit des sols dans le cadre du dossier, une pollution ponctuelle à l'arsenic a été détectée sur l'un des sondages réalisés, sans en identifier la cause. L'exploitant s'est engagé à réaliser des analyses complémentaires pour en identifier l'importance et l'étendue, préalablement aux travaux. Le cas échéant, les moyens nécessaires à mettre en œuvre pour traiter cette pollution seront définis par un géotechnicien et portés à la connaissance de l'inspection préalablement.</p> <p>Impact sur le trafic routier :</p> <p>L'inspection précise que sur demande des services concernés (DIRO) le dossier a été complété comme demandé par une étude « trafic » permettant de s'assurer des capacités de l'échangeur de la RN 12 et du rond-point desservant la zone sur la RD 7.</p> <p><i>Risques accidentels identifiés :</i></p> <p>Au vu des éléments analysés, il apparaît que les risques à retenir dans le cadre de l'exploitation LIDL sont les suivants :</p> <p>Incendie sur les matières présentes dans les cellules (effets thermiques et dispersion des fumées), pollution du milieu naturel en cas d'incendie ou de déversements de produits liquides, toxicité des rejets en cas de fuite d'ammoniac.</p> <p>L'ensemble des scénarii a fait l'objet d'une évaluation en termes de probabilité d'occurrence et de gravité des phénomènes dangereux identifiés. Seul l'incendie de l'entrepôt ressort comme pouvant conduire à un accident ayant des effets en dehors du site (accident majeur potentiel); les modélisations des différents scénarii d'incendie effectuées par la suite montrent que les flux thermiques associés resteraient à l'intérieur des limites de propriété du site.</p> <p>L'étude des dangers réalisée conclut ainsi que « Les résultats obtenus permettent de confirmer que le projet ne présente aucun effet en dehors des limites du site (hors cas de perte de visibilité liée aux fumées d'un éventuel incendie) ». Tenant compte de cette information, aucun phénomène dangereux ne sera à considérer comme un Accident Majeur.</p> <p>Les principales mesures de maîtrise des risques prévues par la société LIDL sont décrites dans le dossier présenté et comprennent en particulier des moyens de prévention, de lutte contre l'incendie, de confinement.</p>
Avis de l'Agence régionale de santé	04/02/2019 Favorable	<p>Les enjeux sanitaires sont globalement bien identifiés dans le dossier. {...} L'étude des risques sanitaires réalisée dans le cadre de l'étude d'impact est proportionnée aux enjeux et aux activités du site et conclut à un risque acceptable dans les conditions futures d'exploitation du site.</p> <p>Les préconisations concernant l'installation d'un disconnecteur sur le réseau d'alimentation en eau et mise en place de mesures compensatoires en matière de prévention du bruit, feront l'objet de prescriptions reprises dans le projet d'arrêté.</p> <p><i>Les principales dispositions prévues sont :</i></p> <p>« Traitement acoustique des grilles de ventilation des locaux techniques, obligation du biberonnage pour les poids lourds frigo en stationnement, réalisation d'un mur antibruit en bois sur une hauteur de 5 m sur tout le pourtour Sud du site, réalisation d'écrans acoustiques en U autour de certaines installations, confinement dans un local technique de la centrale double flux, création de merlons (Est et Nord-Ouest) de 5 m de haut, équipement des 42 quais les plus sensibles (côté Sud) de système autodock, mise en place d'une charte acoustique afin de sensibiliser les intervenants internes comme externes à la gestion du bruit ».</p> <p>Pour s'assurer du respect des valeurs réglementaires aussi bien en limite de propriété que dans les zones à émergence réglementées, l'inspection intégrera au sein du projet d'arrêté préfectoral une analyse de la situation acoustique dans les trois mois suivant le début de l'exploitation.</p>
Avis de l'Institut National de l'Origine et de la Qualité (INAO)	27/02/2019	« Après vérification et analyse du dossier, l'INAO n'a pas de remarque à formuler sur ce projet dans la mesure où celui-ci n'a pas d'incidence directe sur les AOC et JGP concernées»

Avis de la Direction Régionale des Affaires Culturelles de Bretagne - DRAC - Unité Architecture et Patrimoine	13/02/2019	Ce service précise qu'il n'a identifié aucune co-visibilité sur le site patrimonial remarquable de Chatelaudren ou sur les monuments historiques situés à proximité, que par ailleurs « <i>ce projet, situé hors site classé ou inscrit, et hors abords de monument historique, ne soulève pas de remarque particulière</i> » et émet les recommandations suivantes pour sa construction : « <i>la couverture bac acier sera en tôles fines ondulations de teinte ardoise, les façades seront de teinte neutre (gris, beige ou équivalent), pour la cohérence du paysage, des masses boisées d'essences locales, une haie bocagère ainsi qu'un talus pourront être plantés devant le bâtiment</i> » Le permis de construire est en cours d'instruction : un positionnement définitif sera arrêté dans le cadre de cette procédure.
Avis de la Direction Régionale des Affaires Culturelles de Bretagne - DRAC - Service régional de l'Archéologie		Ce service a pris en date du 10 avril 2019 un arrêté (n° 2019-157) portant prescription de diagnostic archéologique sur une surface couvrant 16,25 ha du projet présenté par la société LIDL. Ce diagnostic comprend, outre une phase d'exploration du terrain, une phase d'étude qui s'achèvera par la remise d'un rapport décrivant les résultats obtenus.
Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) - Service Planification, Logement et Urbanisme -		Ce service n'a pas délivré d'avis.
Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) - Service Environnement - Unité Eau et milieux aquatiques	20/03/2019 23/08/2019	Remarques : S'agissant de la gestion des eaux pluviales : « <i>La gestion des eaux pluviales permet de limiter leur impact sur le milieu récepteur et satisfait aux dispositions du SDAGE Loire Bretagne et du SAGE de la baie de Saint-Brieuc.</i> » S'agissant des eaux usées : « <i>LIDL et LAC devront établir une convention précisant les conditions de rejet et Les modalités de raccordement au réseau collectif en mentionnant la période à laquelle le raccordement pourra se faire compte-tenu de la capacité hydraulique des réseaux et de la station d'épuration collective</i> » Pour répondre à ces remarques, la société LIDL précisait dans son mémoire en réponse de juillet 2019 qu'une convention sera bien signée avec LAC et que « <i>le dimensionnement du réseau d'eaux usées public et du poste de refoulement associé seront en capacité de recevoir les volumes projetés à compter de début 2021, ce qui est compatible avec le planning prévisionnel du projet LIDL</i> » Suite à la demande de compléments formulée par l'inspection, la gestion des eaux pluviales a été revue pour intégrer un séparateur supplémentaire sur le réseau de collecte (accès sud du site). Des précisions ont été apportées s'agissant des eaux usées utilisées pour le lavage des rails au sein du tunnel TKT : l'utilisation d'un produit de lavage dédié aux utilisations professionnelles dans le domaine public, en quantité limitée, ainsi que l'usage de l'eau devront être assurés de manière contrôlée (volume d'eau consommée faible évalué à 90 m3 par an).
Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) - Service Environnement - Unité Nature et Forêt	10/04/2019	Ce service précise que « <i>L'emprise effective de 17 ha est constituée à 92 % de terres sous grandes cultures, zones artificialisées, routes ou chemins. L'étude environnementale, conforme aux règles, conclut à des enjeux faibles à négligeables sur la faune et la flore. Des mesures d'évitement, concernant la période de travaux, et de réduction des impacts notamment vis-à-vis des amphibiens seront mises en œuvre</i> » Il émet un avis favorable sous réserve du respect des préconisations mentionnées au sein de l'étude faune/flore pendant la phase de travaux : il s'agit notamment d'adapter le calendrier pour le défrichage, l'abatage d'arbres ou le terrassement pour en limiter les impacts potentiels, ou encore de suivi par un écologue pendant cette phase.

Services Départementaux d'incendie et de Secours (SOIS 22)	29/03/2019	<p>Ces services rappellent les obligations réglementaires relevant de l'employeur et du maître d'ouvrage au titre du Code du travail et transmet son analyse concernant les besoins en eau destinée à l'extinction :</p> <p>« <i>Le dimensionnement des besoins en eau est calculé sur une base de deux heures soit 1440 mJ.</i> »</p> <p>Ils préconisent également de « <i>prendre l'attache du service Prévision pour déterminer l'implantation des moyens de défense contre l'incendie. Lorsque le ou les points d'eau seront implantés, ils devront faire l'objet d'une procédure de réception à laquelle devra être associé le SDIS22</i> »</p> <p>Par ailleurs, les services de secours attirent l'attention du pétitionnaire sur le fait que « <i>le SDIS 22 n'est pas en mesure de garantir une extinction efficace d'un sinistre survenu dans un bâtiment de plus de 6000 m2 non recoupé</i> »</p> <p>Des échanges ultérieurs avec ces services (mail du 7 mai 2019) ont permis d'établir que les besoins en eau d'extinction sont en réalité de 1020 m3 comme évalué par l'exploitant dans son dossier de demande, pour prendre en compte la limitation en hauteur des stockages (notamment au sein de la cellule de stockage n°1).</p>
Avis de l'Autorité environnementale	10/10/2019	<p>Par courrier du 12 août 2019, M. le Préfet des Côtes d'Armor a transmis pour avis à la MRAe de Bretagne le dossier complété par la société LIDL (version A - Juillet 2019).</p> <p>Les principales recommandations issues de cet avis sont les suivantes :</p> <p>« <i>Compléter le dossier en évoquant le devenir de l'entrepôt actuellement utilisé en situation avant-projet ainsi que le volume nécessaire d'augmentation de ce site, afin d'avoir une approche globale et complète du projet ;</i></p> <p><i>Compléter l'étude d'impact par la comparaison de solutions alternatives et argumenter le choix d'une solution par l'utilisation de critères environnementaux ;</i></p> <p><i>Reprendre l'analyse de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet en considérant l'état actuel du site, soit un espace agricole, et mettre en œuvre la démarche éviter, réduire, compenser (ERC) des impacts du projet sur ce site ;</i></p> <p><i>Compléter l'étude d'impact par l'analyse des nuisances sonores résiduelles et la démonstration de leur caractère non-significatif pour les riverains, notamment en période nocturne où l'état initial conclut à un paysage sonore très calme. L'étude des incidences des nuisances sonores en phase chantier est également à réaliser ;</i></p> <p><i>Compléter l'étude paysagère par l'analyse de l'impact du projet sur le paysage vu depuis les habitations, notamment du fait de la hauteur et de la proximité des bâtiments et des écrans acoustiques.</i> »</p> <p>Conformément aux dispositions de l'article L. 122-1 du Code de l'Environnement, cet avis doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part de la société LIDL. Cette réponse devra être jointe au dossier présenté lors de l'enquête publique.</p>
Conseil départemental	05/03/2019	<p>L'unité foncière d'une surface de 16,25 ha se situe au droit d'un important nœud routier à l'intersection de la RN 12 et d'un axe structurant du département, la RD 7 classée en Liaison d'intérêt Départemental, avec un trafic en moyenne journalière annuelle de 5 860 véhicules dont 740 poids-lourds. La nouvelle activité pourra générer une augmentation du trafic avec les 300 poids-lourds/jour prévus.</p> <p>Le Conservatoire Botanique National de Brest indique qu'une plante à préserver « <i>Gastrium ventricosum</i> » (protection : liste rouge armoricaine - quasi menacée) a été découverte au Sud de la zone, à proximité de la voie communale n° 10 (plan joint).</p> <p>Je confirme la position du Département à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Interdiction de nouvel accès sur la R.D. n° 7 ; - Desserte unique pour l'ensemble du parc d'activités à partir du giratoire ; - Aucun accès à la zone d'activités par la voie communale n° 10.

Décision de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Bretagne, après examen au cas par cas, sur la mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration de projet, du plan local d'urbanisme (PLU) de Plouagat (22)		
MRAe	28/03/2019	<p>Concluant qu'au vu de l'ensemble des informations fournies, des éléments évoqués ci-avant et des connaissances disponibles à la date de la présente décision, la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Plouagat dans le cadre de la déclaration de projet liée à la création d'une plate-forme logistique est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de la directive n° 2001/42/CE du 27 juin 2001 susvisée, décide :</p> <p>Article 1 : En application des dispositions du chapitre IV du livre premier du code de l'urbanisme, la mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration de projet du plan local d'urbanisme (PLU) de Plouagat (22) est soumise à évaluation environnementale.</p>
Synthèse de l'avis de la MRAe sur le projet d'entrepôt logistique et mémoire en réponse de la SNC LIDL		
	En date du	
MRAe	10/10/2019	<p>► Qualité de l'évaluation environnementale <u>Qualité formelle du dossier</u> L'Ae a constaté des informations manquantes dans le dossier qui ne permettent pas une vision complète du projet. Aucune information sur le devenir du site actuel n'est présentée. Pourtant le périmètre de l'évaluation environnementale doit comprendre l'ensemble du projet, et l'arrêt de l'activité sur le site actuel est inclus dans le projet. De plus, il est indiqué que ce nouveau site a pour vocation de remplacer l'actuel, car ce dernier est devenu trop petit du fait de l'augmentation de l'activité, mais les besoins en termes d'augmentation ne sont pas précisés. Le dossier précise que l'entrepôt objet du projet va permettre de desservir les magasins dépendant de la direction régionale mais le périmètre de ce secteur n'est pas indiqué. L'Ae note que ce manque d'informations ne permet pas de juger que le meilleur choix a été réalisé pour ce nouveau site d'un point de vue environnemental.</p> <p><i>L'Ae recommande de compléter le dossier en évoquant le devenir de l'entrepôt actuellement utilisé en situation avant-projet ainsi que le volume nécessaire d'augmentation de ce site, afin d'avoir une approche globale et complète du projet.</i></p>
SNC LIDL	11/2019	<p>► Mémoire en réponse</p> <p>Le site actuel de la plateforme logistique LIDL à Ploumagoar, dessert actuellement une soixantaine de magasins, présentant une emprise de cellules de stockage de l'ordre de 21 000 m². Cette surface est aujourd'hui bien trop restreinte pour permettre d'assurer ne serait-ce que le fonctionnement actuel de la logistique car des produits sont dès à présent stockés dans d'autres entrepôts en location. LIDL manque d'environ 15 400 m² minimum pour assurer dans des conditions convenables son activité. C'est donc d'un minimum de 36 400 m² environ de stockage dont LIDL a besoin immédiatement sans tenir compte de la poursuite de sa croissance. Dès 2010 LIDL a procédé à l'étude de solutions d'extension de cette plateforme logistique de Ploumagoar. Le terrain de Ploumagoar présente une emprise actuelle de 85 307 m², qui se serait développé après extension des limites sur un terrain attenant, à environ 11 hectares. L'emprise bâtie est actuellement de 23 845 m² environ pour l'existant au sol (toute fonction comprise), et il était projeté avec la réalisation de l'extension, d'atteindre environ 36 800 m² d'emprise au sol. Les capacités de stockage restent et seraient restées relativement contraintes en terme d'évolution dans le temps, car la hauteur de stockage maximale dans l'existant était de 9.6m et 12m dans l'extension. Le projet de Plouagat a été optimisé pour permettre d'accroître les hauteurs de stockage et réduire ainsi les emprises consommées au sol.</p>

<p>MRAe</p> <p>SNC LIDL</p>	<p>Ce projet d'extension était bien la solution alternative au projet de Plouagat, il a fait l'objet d'études pendant de nombreuses années, ayant conduit à un dépôt de Permis de Construire, de dossier ICPE et d'une étude d'Impact après examen au cas par cas. (...) Au regard de l'étude d'impact réalisée pour le projet d'extension de Ploumagoar, les zones humides, le ruisseau et la faune présentaient des enjeux forts. Des mesures de compensation étaient donc rendues nécessaires pour la zone humide, pour les oiseaux nicheurs et les batraciens (avec demande de dérogation nécessaire auprès du CNPN). Ainsi, au regard des incidences prévues sur l'environnement naturel et notamment les espèces protégées la possibilité d'extension de la plateforme actuelle de Ploumagoar a été stoppée en 2017. Suite à cette problématique environnementale, LIDL a donc recherché en partenariat avec les communautés de communes du secteur un foncier disponible pour créer une plateforme logistique complète en y intégrant les évolutions futures possibles de l'activité de la société sur le long terme. LIDL se devait donc de disposer d'une emprise de cellules de stockage de l'ordre de 50 000 m² avec une emprise de terrain découlant des diverses contraintes de reculs aux limites de propriété fixées par diverses réglementations dont celles liées aux installations classées. Cette nouvelle plateforme logistique aura donc en charge la soixantaine de magasins existants à desservir, mais aussi les projets et potentiels de création de plusieurs magasins sur le long terme. LIDL s'assure aujourd'hui en tant que propriétaire du bâtiment de Ploumagoar, de sa bonne revente ou mise en location pour l'installation d'activités similaires par des tiers ou d'activités nouvelles.</p> <p>► <u>Qualité de l'analyse</u> L'implantation du projet est justifiée par sa position idéale pour ce type d'activité et dans le bassin de vie des salariés actuels. L'agrandissement du site actuel semble avoir été étudié puis écarté mais les éléments de cette étude ne sont pas présentés. De la même façon, il est indiqué que de nombreux terrains ont été proposés pour réfléchir à l'implantation, sans qu'ils ne soient présentés. De plus, les critères évoqués pour réaliser ce choix sont essentiellement économiques et fonctionnels et très peu environnementaux : superficie du terrain, facilité d'accès, distance du site existant, typologie du voisinage, prix, terrain en zone constructible et hors zone humide. Le porteur de projet ne propose donc pas de solution alternative. L'Ae rappelle que l'évaluation environnementale est une démarche de prise en compte de l'environnement, impliquant la comparaison de plusieurs solutions, afin d'en évaluer les incidences respectives. <i>L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par la comparaison de plusieurs alternatives raisonnables et d'argumenter le choix d'une solution par l'utilisation de critères environnementaux qu'il conviendra au préalable de démontrer.</i></p> <p>► Mémoire en réponse Comme indiqué précédemment, le projet d'extension du site actuel a été stoppé pour des raisons environnementales. (...) Ces éléments ont d'ailleurs été indiqués lors de la réunion de concertation avec les riverains de Plouagat du 19/12/2018 et présentés en annexe 3 du dossier d'autorisation environnementale. Les autres terrains envisagés par LIDL lors de sa recherche ont été les suivants : * Projet A : 17 hectares disponibles, Zone agricole en usage et en zonage au titre du PLU, Modification PLU nécessaire, Haies bocagères repérées au PLU, espace boisé classé sur une partie de l'emprise, Voie d'accès au terrain insuffisante en termes de capacité. * Projet B : 21 hectares, Zone Naturelle N et Agricole A au titre du PLU, Modification PLU nécessaire sans certitude, Zones humides sur une partie significative de l'emprise, espace boisé et haie bocagère repérés au PLU, Implantation sur deux communes avec PLU distincts et nécessité de déclassement de voies départementales. * Projet C : 20 hectares, Zonage Naturelle au zonage PLU, Modification PLU nécessaire sans certitude, Pas d'informations sur zones humides ou espèces protégées sur site sensible.</p>
-----------------------------	---

<p>MRAe</p>		<p>* Projet de Plouagat : 16 hectares, Zonage urbain dans une zone dédiée à l'activité, Pas de zone humide identifiée, Des études techniques disponibles pour une 1ère approche. Le choix a été fait selon plusieurs critères dont celui environnemental mais il n'est pas le seul.</p> <p>* Des raisons techniques : Surface importante à prévoir de l'ordre de 16 ha, Accessibilité aux grands axes de communication pour limiter le trafic routier sur des portions peu adaptées. Possibilité de construction en hauteur significative pour minimiser les emprises au sol consommées.</p> <p>* Des raisons économiques et sociales : volonté de rester dans le même bassin d'emploi afin de conserver les salariés du site actuel. Permettre également le maintien des relations avec les partenaires locaux.</p> <p>* Les critères environnementaux ont été l'objet d'attentions particulières dans le choix de ce terrain : le terrain devait être raccordé aux réseaux de desserte d'énergie et d'assainissement ; le terrain n'est pas une zone humide ; les impacts résiduels observés sur la faune et la flore ne nécessitent pas la réalisation d'une dérogation au titre des espèces protégées. → Le site de Kertédevant a permis aussi de répondre aux attentes de LEFF ARMOR qui prévoyait depuis longtemps le développement de cette zone d'activité en bordure de RN12 et de voie ferrée.</p> <p>► Cette analyse amène le porteur de projet à considérer que l'implantation dans une zone destinée à l'activité industrielle constitue en soi une mesure d'évitement de la consommation de sols et terres agricoles.</p> <p>L'Ae rappelle que le scénario de référence à prendre en compte pour cette analyse est l'état actuel du site avec son usage avant mise en œuvre du projet.</p> <p>L'Ae recommande de reprendre l'analyse de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet en considérant l'état actuel du site, à savoir un sol et espace agricole, et de mettre en œuvre la démarche ERC appliquée aux impacts du projet sur ce site.</p>
<p>SNC LIDL</p>		<p>► Mémoire en réponse</p> <p>(...) LIDL a considéré que l'usage du site était agricole par défaut, dans l'attente de l'arrivée de projets de construction, qu'il s'agisse de LIDL ou non, LEFF ARMOR étant propriétaire des terrains depuis 2002 à destination d'aménagement d'activités.</p> <p>La zone de Kertédevant est bien prévue en urbanisation, tant au PLU mais aussi dans le cadre du SCoT. D'ailleurs, comme le souligne l'avis de la MRAe sur le projet de mise en compatibilité du PLU de Plouagat étudié de manière concomitante LEFF ARMOR intègre cette emprise dans son enveloppe de foncier.</p> <p>La ZA de Kertédevant est déjà prévue en OAP dans le PLU actuel, la mise en compatibilité portant uniquement sur l'ajustement des hauteurs et retrait loi Barnier.</p> <p>Rappel : l'autorisation environnementale unique intègre en annexe 5, l'étude ERC d'impact collectif sur l'économie agricole. Cette étude analyse les emprises exploitées en agricole dans le cadre de conventions d'occupations précaires et gracieuses.</p>
<p>MRAe</p>		<p>► Le site est bordé par une trame bleue sur sa limite ouest. Dans le cadre de la préservation de la biodiversité L'Ae note qu'une synthèse des mesures ERC mises en œuvre, ainsi qu'un schéma, notamment pour les haies sauvegardées, permettraient de mieux les identifier.</p>
		<p>► Mémoire en réponse</p> <p>Le Volume 4 – Etude d'Impact de l'autorisation Environnementale, présente en page 144, le tableau de synthèse avec codification des mesures d'évitement et de réduction associées à la biodiversité. Il est stipulé que la présentation détaillée des mesures est disponible dans le rapport BIOTOPE en annexe 2.</p>

MRAe		<p>La conservation des haies permet d'améliorer l'incidence biodiversité mais n'est pas une mesure retenue en base pour aboutir à un faible niveau d'impact résiduel. C'est dans le volet « Impact paysage » que la conservation des haies et des arbres est traitée.</p> <p>► Préservation de la qualité des sols et de la ressource en eau</p> <p>Le terrain est caractérisé par une forte pente exposée Ouest avec la présence d'une zone humide en contrebas. Le projet va imperméabiliser plus de 10 hectares, d'où des enjeux liés à la gestion quantitative et qualitative des eaux de ruissellement.</p> <p>Les eaux de ruissellement des surfaces imperméabilisées seront collectées dans des bassins dimensionnés pour une pluie centennale permettant une infiltration pour les faibles pluies et un rejet dans le réseau collectif limité à 3 l/s/ha. Sur l'aspect qualitatif, les eaux pluviales de voiries subiront, avant rejet dans les bassins, un traitement classique opéré sur ce type de projet, à savoir un traitement par séparateur d'hydrocarbures. Aucune réflexion n'est présentée sur la limitation de la surface imperméabilisée. <i>L'Ae recommande d'étudier la possibilité de limiter l'imperméabilisation sur les zones de voiries et parking afin de limiter la concentration des eaux pluviales.</i></p>
SNC LIDL		<p>► Mémoire en réponse</p> <p>Les voiries et parkings dédiés aux Poids lourds peuvent présenter des concentrations en MES et hydrocarbures significatives, il n'apparaît donc pas comme envisageable de proposer des solutions de revêtements infiltrants directement au droit de ces espaces.</p> <p>Le reste des emprises de voiries et parkings dédiés aux véhicules légers pourrait être concerné par une réflexion sur une limitation de l'imperméabilisation du revêtement. Cette emprise représente environ 7000 m² ce qui est restreint au regard des 41000 m² de voiries et dalles béton du reste du site et n'a donc pas semblé un levier d'action dans le cadre de l'étude.</p>
MRAe		<p>► L'imperméabilisation d'une telle surface peut avoir des effets sur la zone humide présente en limite Ouest du site. Le dossier n'analyse pas les effets du projet sur cette zone humide, étant située en dehors du site.</p> <p><i>L'Ae recommande d'analyser les effets du projet sur la zone humide présente à l'ouest du site, du fait notamment de la forte imperméabilisation, afin de s'assurer de sa préservation.</i></p>
SNC LIDL		<p>► Mémoire en réponse</p> <p>Cette zone humide présente une orientation Sud/Nord avec une alimentation depuis le Sud-Ouest par le biais du Ruisseau du Maros et des écoulements pluviaux superficiels sur un bassin important, puis une évacuation tout en suivant le ruisseau du Maros vers le Nord.</p> <p>Les zones humides identifiées dans le SAGE permettent de visualiser l'intégration de cette zone humide Ouest en bout d'un secteur humide courant le long du Ruisseau de Maros. Le terrain du projet LIDL n'apparaît pas comme le mode d'alimentation prépondérant de la zone Humide Ouest.</p>
MRAe		<p>► Le maintien de la santé et du bien-être des riverains</p> <p>Nuisances sonores : la principale nuisance liée à l'activité (...) concerne les nuisances sonores provenant de la circulation de poids lourds sur le site et des équipements frigorifiques fonctionnant en continu. Les habitations les plus proches sont situées directement en limite du site principalement au sud, au nord-ouest et à l'est.</p> <p>Les nuisances sonores pendant la phase chantier ne sont pas étudiées. Or cette phase est prévue pour une durée de 17 à 19 mois ce qui peut représenter un enjeu pour les habitations en limite du site.</p>

SNC LIDL

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par l'analyse des nuisances sonores résiduelles et la justification de leur caractère non significatif pour les riverains, notamment en période nocturne où l'analyse d'état initial conclut à un paysage sonore très calme. L'étude de l'impact des nuisances sonores en phase chantier est également attendue.

Paysage : malgré la présence de végétation au premier plan, les photomontages montrent une prééminence du bâtiment principal et des écrans acoustiques qui peut être oppressante et porteuse d'ombres. L'analyse paysagère est incomplète. Les incidences de la hauteur et de la proximité de l'entrepôt et des écrans acoustiques sur les habitations ne sont pas étudiées. ***L'Ae recommande de compléter l'étude paysagère par l'étude de l'impact du projet sur le paysage vu depuis les habitations, notamment du fait de la hauteur et de la proximité du bâtiment et des écrans acoustiques.***

► Mémoire en réponse

Nuisances sonores :

Cette analyse est bien présente dans le dossier, en pages 205 et 206 de l'étude d'impact – Volume 4 (ces éléments ont été ajoutés dans le cadre de la recevabilité du dossier).

Les mesures d'E.R.C proposées permettront de limiter la contribution sonore de la plateforme LIDL à des valeurs compatibles avec la réglementation pour une exploitation en journée.

Les résultats prévisionnels des simulations effectuées précisent qu'en période nocturne les seuils limites admissibles selon l'arrêté du 23 janvier 1997 ne seront pas dépassés.

Ces éléments permettent de conclure à la conformité projetée de l'installation au titre des émergences maximales admissibles au droit des Zones à Emergence Réglementée, considérées en fonction de l'état initial sonore très calme.

Concernant les émissions sonores en phase chantier, il n'apparaît pas cohérent d'assurer une modélisation à ce stade, car celle-ci serait fonction des engins de chantier à mettre en œuvre en simultané ou non et fonction des techniques constructives qui peuvent être différentes d'une entreprise à une autre. (...) Seules certaines phases du chantier sont sources d'émissions sonores significatives. D'ailleurs, LIDL a communiqué à ce sujet lors de la réunion de présentation riverain de fin 2018 (annexe 3).

Les horaires du chantier seront de 7h30-18h (arrivée sur place des compagnons à partir de 7h en général), 5 jours sur 7. Les enjeux sont principalement en phase terrassement d'une durée d'environ 2 mois. Des bruits significatifs sont également possibles lors de la phase Gros Œuvre lors des fondations.

Il n'est pas prévu de travaux en période nocturne ou de weekend qui correspond à la période la plus sensible en terme de niveaux sonores.

Paysage : Etudes hameau par hameau

Hameau Nord Est : (2 maisons) La vue vers le site du projet LIDL est en partie masquée par une haie de type thuyas de l'autre côté du chemin sur tout le linéaire des habitations. Conformément au plan masse paysager, cette haie existante sera conservée. Il est prévu sur l'arrière de ce premier écran existant, la création d'un merlon de 5m de hauteur qui sera paysagé et planté pour assurer l'intégration paysagère et acoustique du projet.

En termes de distance, on notera :

- 98 m entre le bâtiment entrepôt et la limite des terrains des 2 habitations

- 38 m entre les cuves alimentation PI et SPK et la limite des terrains des 2 habitations. Pour mémoire, la cuve la plus proche présentera une hauteur de 9m, pour une emprise d'environ 11 m² au sol.

MRAe	<p>- 50 m entre le bâtiment SPK et la limite des terrains des 2 habitations. Pour mémoire, ce bâtiment, en plus d'une emprise plus restreinte (< 60 m²) présente une hauteur bien plus limitée de l'ordre de 6.5 m. Comme le montre la coupe présentée en page précédente, il sera d'ailleurs à peine perceptible du fait du merlon paysagé.</p> <p>- 16 m entre le point haut du merlon et la limite des terrains des 2 habitations.</p> <p><u>Hameau Nord-Ouest</u> : Ce hameau plus dense présente une imbrication plus importante des constructions, dont certaines sont orientées Nord/Sud et d'autre Est/Ouest. Elles semblent donc toutes « ouvertes » vers le site du projet. On notera la présence très forte d'une végétation existante importante et présentant des hauteurs et une densification significative sur les marges en lien avec le site du projet formant ainsi un masque existant. Il est prévu la conservation des végétations créant des effets de masque de par leur hauteur et leur densité.</p> <p>En complément, il est prévu la création d'un merlon paysagé à fonction d'écran acoustique d'une hauteur de 5m par rapport au niveau 0 de la voirie, soit 136.5 m NGF, avec des arbres et arbustes dont la hauteur devra restée limitée sur le point haut.</p> <p><i>En termes de distance, on notera :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 39 m entre le bâtiment entrepôt et la limite de terrains de l'habitation la plus proche. - 68 m entre le bâtiment entrepôt et l'habitation la plus proche (50 m environ avec le bâtiment garage annexe). - 8 m entre le point haut du merlon et la limite de terrain de l'habitation la plus proche. - 20 m entre le point haut du merlon et l'habitation la plus proche. <p><u>Habitations dans le Sud</u> : Ce secteur présente plusieurs zones avec un groupement d'habitations en pointe extrême Sud du terrain LIDL, et quelques habitations plus disparates : 1 en secteur Sud-Ouest, plusieurs en bande en secteur Sud Sud Est et une au Sud-Est. Sur ce secteur d'analyse, on retiendra surtout les notions de distances significatives entre le projet et les habitations :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 95 m entre le bâtiment entrepôt et la limite de terrains de l'habitation la plus proche du secteur 1. - 220 m entre le bâtiment entrepôt et la limite de terrains de l'habitation la plus proche du secteur 2. - 192 m entre le bâtiment entrepôt et la limite de terrains de l'habitation la plus proche du secteur 3. - 140 m entre le bâtiment entrepôt et la limite de terrains de l'habitation la plus proche du secteur 4. - 130 m entre le bâtiment entrepôt et la limite de terrains de l'habitation la plus proche du secteur 5. - 20 m entre les écrans acoustiques et la limite de terrains de l'habitation la plus proche du secteur 1 (distance portée à 35m vis-à-vis de l'habitation). - 33 m entre les écrans acoustiques et la limite de terrains de l'habitation la plus proche du secteur 2. - 25 m entre les écrans acoustiques et la limite de terrains de l'habitation la plus proche du secteur 3. - 110 m entre les écrans acoustiques et la limite de terrains de l'habitation la plus proche du secteur 4. - 105 m entre les écrans acoustiques et la limite de terrains de l'habitation la plus proche du secteur 5. <p>► La consommation énergétique</p> <p>Le bâtiment intègre dans sa conception des mesures classiques de bonne gestion et d'économie d'énergie. (...) Il n'est pas prévu de mise en place d'énergies renouvelables, contrairement aux recommandations du PLU de Plouagat et aux objectifs du schéma régional climat air énergie de la région Bretagne (SRCAE).</p> <p><i>L'Ae recommande d'étudier la possibilité de production d'énergie renouvelable qui s'inscrit de façon plus ambitieuse dans les objectifs de transition énergétique.</i></p>
------	---

<p>SNC LIDL</p>		<p>► Mémoire en réponse</p> <p>(...) Ainsi, on pourra constater que LIDL a intégré 3 des 4 recommandations génériques du PLU, et que le volet énergies renouvelables a été écarté après études techniques.</p> <p>LIDL a mené une pré-étude relative à la mise en place de photovoltaïque sur son projet de Plouagat. Il a ainsi pu être défini la meilleure configuration avec mise en place d'ombrières sur les parkings VL et panneaux sur le pan Sud de l'entrepôt.</p> <p>La puissance développée a pu être estimée à environ 1 308 kWc au global. Le temps de retour sur investissement de cette solution est de 18 ans, ce qui apparaît comme excessif. Ce temps de retour excessif présente une incidence non négligeable sur la capacité d'autofinancement d'un tel dispositif dont le coût est estimé à environ 1.7 Millions d'euros.</p> <p>Tenant compte de ce volet technico-économique, la solution de dispositif d'énergies renouvelables n'a pas été retenue par LIDL pour la plateforme logistique de Plouagat.</p> <p>LIDL poursuit le développement de son projet de construction dans le cadre de sa démarche d'amélioration continue et s'oriente vers une certification BREEAM.</p>
<p>Avis délibéré de la MRAe de Bretagne sur le projet de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Plouagat (22) et mémoire en réponse de LEFF ARMOR Communauté</p>		
<p>MRAe</p> <p>Leff Armor Communauté</p>	<p>10/10/2019</p>	<p>► Le principal enjeu environnemental relevé par l'Ae est le maintien de la qualité de vie des riverains, notamment concernant l'intégration paysagère et les nuisances sonores. D'autres enjeux sont liés à la préservation des milieux naturels et à la consommation d'espace.</p> <p><i>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.</i></p> <p>► Mémoire en réponse</p> <p>Rappel du principe de mise en compatibilité :</p> <p>L'article L300-6 du Code de l'Urbanisme indique 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.</p> <p>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.</p> <p>Le manque d'anticipation des collectivités pour répondre aux besoins et aux évolutions de la sphère économique a réduit fortement les choix d'extension de LIDL. Seul le PLU de Plouagat présentait une emprise foncière d'un seul tenant, d'une quinzaine d'hectares en zone économique, bien qu'il était prévu sur cette zone une OAP avec un principe d'aménagement en zone d'activité d'une trentaine d'entreprises.</p> <p>Si l'adaptation de la règle à un projet peut être vue négativement, deux points permettent de relativiser ce constat</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. - 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.

<p>MRAe</p> <p>Leff Armor Communauté</p>		<p>► <i>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.</i></p> <p>► Mémoire en réponse</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>L'enquête publique unique comporte trois volets, qui correspondent aux trois procédures parallèles nécessaires à la réalisation du projet Lidl</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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)
<p>MRAe</p> <p>Leff Armor Communauté</p>		<p>► <i>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.</i></p> <p>► Mémoire en réponse</p> <p>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 <i>benchmark</i>, qui a rapidement permis d'orienter le choix vers le site de Plouagat.</p> <p>Des zones d'activités ont été identifiées et localisées par la carte «Zones d'activités économiques du Pays de Guingamp» dans le projet de SCoT. 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. Douze communes disposent d'une ou plusieurs zones économiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trois zones dites « <i>majeures</i> », dont Châtelaudren-Plouagat - quatre zones dites « <i>intermédiaires</i> » - cinq zones dites de « <i>proximité</i> ». <p>A la suite de ces analyses, il apparaît 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.</p> <p>Les études des différents sites avaient été faites en fonction de 6 différents critères : zone agricole et naturelle, le voisinage humain, les voies d'accès et les flux de circulation, possibilité réglementaire, stratégie économique portée par le SCoT au niveau du Pays de Guingamp, impact sur le paysage. Les zones envisagées étaient : Zone de Keribot à Goudelin, zone de Lannebert, zone de Lanrodec, zone de Kercadiou à Lanvallon, zone de Ponlô à Lanvallon-Pléguien, zone du Merzer, zone de la Braguette à Plélo, zone de Plélo Sud, zone de la Barricade à Plerneuf, la zone de Grand Etang à Plouha, zone de Pommerit le Vicomte, zone de Saint Jean Kerdaniel.</p>

Un bilan des analyses croisées a été réalisé, il en ressort que le site de Kertédevant apparaît 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.

L'implantation prévue comparée aux 27 lots prévus dans l'OAP du PLU de Plouagat :

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

Il en est déduit que la masse 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.
 - 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.
 - 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.
 - 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 (photomontage page 45 du mémoire en réponse de Leff Armor Communauté): la grande largeur de la base logistique tend à diminuer la perception de sa hauteur pourtant paradoxalement plus haute dans l'absolu.
- 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.



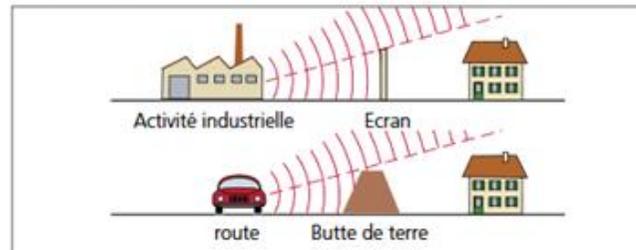
Aussi, l'ensemble des hameaux et des maisons environnantes seront moins impactées par la masse du bâtiment Lidl qu'elles ne le seraient par une zone d'activité classique. La modification de l'OAP portée par la collectivité permet donc une diminution de l'impact du projet par rapport au voisinage immédiat.

Analyse comparée des impacts sur le paysage depuis RN12 : Un des principaux points de vigilance émis par la MRAe avait été l'impact visuel du projet par rapport à la RN 12. Le dossier d'évaluation environnementale démontrait que l'impact visuel serait contrôlé et limité compte tenu de la présence d'un environnement déjà industriel avec notamment la présence de Triskalia.

<p>MRAe</p> <p>Leff Armor Communauté</p>		<p>Il faut rappeler 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 sauf un coin du bâtiment pénétrant dans la marge de recul, en restant globalement à distance de la RN12.</p> <p>L'OAP en vigueur prévoit en outre que, sur la trentaine de lots envisagés, les lots les plus grands soient localisés en bordure de RN12. 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 RN12, 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.</p> <p>En l'absence de Règlement Local de Publicité, 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.</p> <p>Analyse comparée des impacts sur la consommation foncière</p> <p>Dans les deux options, l'emprise maximale des aménagements correspondait à la totalité de la zone 1AUy. Dans le cadre du SCoT, il n'a jamais été envisagé, 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.</p> <p>Au-delà de la seule consommation d'espaces agricoles, les deux solutions paraissent avoir des impacts similaires sur l'imperméabilisation des sols.</p> <p>La solution de « l'OAP en vigueur » 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.</p> <p>► Aucune disposition n'est envisagée dans le PLU pour s'assurer de la préservation de la qualité de vie des riverains en termes de nuisances sonores.</p> <p><i>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.</i></p> <p>► <i>Mémoire en réponse</i></p> <p>Les 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.</p>
--	--	---

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.

MRAe

► Analyse de la mise en compatibilité en termes de paysage

(...) En dépit de la présence de végétation au premier plan, les photomontages montrent une prééminence du bâtiment principal et des écrans acoustiques qui peut être oppressante et porteuse d'ombres. Les incidences de la hauteur, de la proximité de l'entrepôt et des écrans acoustiques et de son volume sur les habitations ne sont pas suffisamment étudiées.

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.

Leff Armor
Communauté

► Mémoire en réponse

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.

MRAe

► 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 Kertédévant, 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.

<p>Leff Armor Communauté</p>	<p>► Mémoire en réponse</p> <p>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. (...)</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Cette structuration ne passe donc pas par le mitage des zones économiques mais par la concentration des emplois dans les polarités économiques du territoire.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
---	--

V – Déroulement de l'enquête publique unique

V.1 Phase préalable à l'ouverture de l'enquête publique

* Désignation de la commissaire enquêteur

Par ordonnance en date du 6 décembre 2019, le conseiller délégué du tribunal administratif de Rennes a désigné Martine VIART en qualité de commissaire enquêteur pour assurer le bon déroulement de l'enquête publique, dont l'objet est : Enquête publique unique « *Demande d'autorisation environnementale présentée par la SNC LIDL pour la construction d'une plate-forme logistique sur la commune de Plouagat, demande de permis de construire pour cette plate-forme logistique tri-température avec des bureaux et locaux techniques et une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Plouagat présentée conjointement par Leff Armor communauté et la commune de Châtelaudren-Plouagat.* »

* Contacts et réunions divers

Le mardi 17 décembre 2019, je me suis rendue en préfecture, Direction des relations avec les collectivités locales, Bureau du développement durable pour prendre connaissance du dossier et choisir les jours et heures des permanences à inscrire dans l'arrêté d'ouverture. J'ai pris connaissance des coordonnées des différentes personnes responsables de ce dossier à Leff Armor Communauté mais également à la SNC LIDL.

Le vendredi 10 janvier 2020, nous avons eu une 1^{ère} réunion dans les locaux de Leff Armor Communauté en présence de Mmes CORRIO Laëtitia et THOMAS Raymonde, messieurs FAURITE Jérôme, BOCHER Gwendal de Leff Armor Communauté et M. NGIMBI Andréa de la société LIDL.

Puis nous nous sommes rendus sur le site de Kertédevant où j'ai pu constater l'état initial de l'environnement, les différentes habitations à proximité du projet et les différentes voies d'accès au site.

* Publicité de l'enquête publique

L'enquête publique s'est déroulée du 21 janvier au 21 février 2020, durant 32 jours consécutifs.

L'enquête publique a été annoncée au moins 15 jours avant son ouverture et rappelée dans les huit premiers jours qui ont suivi, dans 2 journaux locaux diffusés dans le département : Ouest-France et le Télégramme.

1^{ères} parutions : vendredi 27/12/2019

2^{èmes} parutions : le mercredi 22 janvier 2020

Le projet LIDL est visé par un rayon d'affichage de 1 kilomètre impactant les communes suivantes : Plouagat, Plouvara, Plélo et Chatlaudren.

L'avis de l'enquête publique a été affiché :

→ Dans ces communes et au siège de la communauté de communes Leff Armor Communauté, quinze jours avant le début de l'enquête, jusqu'à la clôture de celle-ci. L'accomplissement de cet affichage a été certifié par chacun des maires concerné et le Président de Leff Armor Communauté. (Certificats d'affichage transmis par Leff Armor Communauté le 2 mars 2020) ;

→ Sur les lieux prévus pour la réalisation du projet, quinze jours avant le début de l'enquête et jusqu'à la clôture de celle-ci. L'affiche était visible et lisible de la voie publique et conforme aux caractéristiques et dimensions fixées par l'arrêté ministériel du 24 avril 2012 (A2 sur fond jaune) ;

→ Mis en ligne sur le site Internet de la préfecture des côtes d'Armor quinze jours avant le début de l'enquête : <http://cotes-darmor.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Installations-classées-industrielles/Enquêtes-publiques>;

→ Mis en ligne sur le site Internet <https://www.registre-numerique.fr/lidl-logistique-plouagat> quinze jours avant le début de l'enquête.

Au-delà de la publicité légale, des articles de presse dans le Ouest-France et le Télégramme ont rappelé les dates et l'objet de cette enquête publique unique.

V.2 Phase de l'enquête publique

** Mise à disposition des dossiers*

Les dossiers papier, tels que soumis à l'enquête publique, paraphés par la commissaire enquêteur ont été mis à disposition du public du mardi 21 janvier 2020 à 9 heures jusqu'au vendredi 21 février 2020 à 17 heures à la mairie de Plouagat et au vendredi 21 février 2020 12h30 à la mairie de Châtelaudren. (Aux jours et horaires d'ouverture de ces mairies)

L'ensemble des pièces du dossier était également consultable sur un poste informatique dans les deux mairies durant toute la période de l'enquête ou sur le site Internet <https://www.registre-numerique.fr/lidl-logistique-plouagat>.

** Climat général durant l'enquête*

Dans l'ensemble, les requérants sont essentiellement des riverains inquiets de l'installation d'une plateforme logistique dans un environnement agricole calme. Même si, à proximité, il y a la voie de chemin de fer, la RN12 et deux zones d'activités, ce secteur est encore préservé et arboré.

De nombreuses interrogations sur les aménagements restaient en suspens même depuis la réunion publique, organisée par Leff Armor Communauté et la SNC LIDL, le 19 décembre 2018.

** Réunion publique*

A l'issue de la permanence du 10 février 2020 à Châtelaudren et au vu des observations sur le e-registre, j'ai souhaité organiser une réunion publique destinée aux riverains du projet LIDL.

Des courriers d'information et d'invitation ont été distribués dans les boîtes aux lettres des habitants de Kertédevant, Rubourgeois et La Ville Neuve Maros par les services de Leff Armor Communauté.

La réunion s'est tenue le mercredi 19 février 2020 de 15h00 à 17h30, dans les locaux de Leff Armor Communauté. J'avais regroupé l'ensemble des questions qui avait été posées par les requérants puis les avaient transmises à Leff Armor Communauté et LIDL. Ces questions ont été distribuées en début de réunion à l'ensemble des participants.

Le compte rendu de cette réunion a été transmis à la SNC LIDL pour validation, ce qui fut fait, puis transmis à la préfecture et à Leff Armor Communauté. Ce compte rendu est annexé au rapport ainsi que le mémoire en réponse de la SNC LIDL.

Etaient présents :

Etienne PATAILLE, Responsable du pôle développement de LIDL,
Fabrice RIZZON, Responsable du pôle construction de LIDL,
Andréa NGIMBI, Responsable de projets, service grands projets immobiliers LIDL
Emilie CHANTRE, Ingénieure environnement Groupe IDEC,

Philippe LEGOUX, Président de Leff Armor Communauté,
Olivier BOISSIERE, Maire Châtelaudren-Plouagat,
Jean Paul LE VAILLANT, Maire délégué Châtelaudren,
Laëtitia CORRIO, Responsable ADS-LAC,
Lucie BEAUDIC, Responsable développement économique LAC,
Séverine OLIVIER-HENRY, DGS LAC,

Le public était composé essentiellement des riverains du projet : quartier de Kertédevant, Rubourgeois, La Ville Neuve Maros et Kerjean.

Monsieur ROBERT, M. et Mme ROLLAND, Mme LE MENER, Mme BRIQUET, M. QUENEAU, Mme DUILLEMARD, Mme TISSARD, M. FERREIRA, Mme BIZET, M. LE SCORVEC, Mme LE CHANU, Mme THORAVAL, M. BOULLE, Mme LE BAS, Mme LE BOZEC.

Cet échange libre et ouvert entre le public, les porteurs de projet, les élus et les services de Leff Armor Communauté a permis d'éclaircir certains aspects inquiétants pour les riverains. (J'ai enregistré cette réunion après avoir eu l'accord de l'ensemble des participants.)

* Permanences

La commissaire enquêteur s'est tenue à la disposition du public durant cinq permanences et a pu aider les requérants à rechercher des informations les concernant dans les nombreux dossiers.

Il n'y a eu aucun problème particulier durant ces permanences.

Lieu	Jour	Matin	Après midi	Nbre de personnes reçues
Plouagat	Mardi 21 janvier 2020	9h00 à 12h00		4
	Samedi 15 février 2020	9h00 à 12h00		4
	Vendredi 21 février 2020		14h00 à 17h00	6
Chatelaudren	Jeudi 30 janvier 2020		14h00 à 17h00	4
	Lundi 10 février 2020		14h00 à 17h00	12

V.3 Bilan de l'enquête publique

Les personnes qui se sont le plus manifestées durant les permanences sont les habitants de Kertédevant, Rubourgeois et La Ville Neuve Maros, riverains du projet (Obs n° 6, 13, 22, PR2, PR4, PR5, CR2, CR6, CR7, CR8)

Autres requérants :

- Des vacanciers habitués à venir dans le gîte de la Ville Neuve Maros (Obs n°1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9,19)
- Des employés de l'entreprise LIDL située actuellement à Ploumagoar (Obs n°10, 11, 12,15, 16, 17, 18, 21, PR3, CR5)
- Deux associations de protection de l'environnement : Eau et Rivières de Bretagne et ARPE (Association de Recherche et de Protection de l'Environnement) Obs n°23 et PR6.

Aucune observation n'a été émise en dehors de la période d'enquête publique.

Sur les 38 observations, 9 sont favorables au projet et proviennent des personnes employées actuellement dans le LIDL de Ploumagoar. (Obs n°10, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 21, PR3)

∨ Le registre numérique a été accessible le mardi 21 janvier 2020 à 9h00 et fermé le vendredi 21 février 2020 à 17h00. Il a enregistré 233 visites.

- 23 contributions enregistrées : 22 contributions déposées sur le registre numérique, 1 contribution reçue par courriel.

∨ Le public a pu consigner ses observations et propositions sur les registres d'enquête à feuillets non mobiles, cotés et paraphés par la commissaire enquêteur et mis à disposition dans les mairies déléguées de Châtelaudren et de Plouagat.

Le public a déposé sur le registre papier de Châtelaudren, 9 observations et sur le registre papier de Plouagat, 6 observations.

∨ Le public pouvait également adresser ses observations soit par voie postale à la commissaire enquêteur dans les mairies déléguées, soit par voie électronique lidl-logistique-plouagat@mail.registre-numerique.fr ou par messagerie électronique <https://www.registre-numerique.fr/lidl-logistique-plouagat>

* Les observations

Nombre total d'observations : 38

Courriers par voie postale : zéro.

* Les Thèmes

A/ Impacts et nuisances : sonores, visuels, sources lumineuses, trafic

B/ Impacts et nuisances sur l'environnement : faune, flore, gestion des eaux pluviales et usées, l'air, le climat, les sols,

C/ Réglementation : bande des 100m, Loi Barnier

D/ Avis favorables au projet

E/ Divers

A/ Impacts et nuisances : sonores, visuels, sources lumineuses, trafic

N° de l'observation	Nom du requérant	Date de dépôt	Observations	Avis
Obs n°1	Pat O'may	05/02/2020 15h06	Nuisances. Etant un habitué du gîte de madame Geneviève Le Bas où je séjourne régulièrement pour écrire mes albums je m'inquiète sur l'impact de l'activité nocturne et des dépassements de volume sonore, de la sécurité des accès et de l'augmentation du trafic routier due à l'installation prochaine de la base LIDL. En effet ce lieu de paix m'a déjà permis de composer 4 albums en toute tranquillité, c'est d'ailleurs précisément cette quiétude qui fait de cet endroit un lieu qui m'est précieux dans mon travail et très inspirant. Je crains donc que ce havre de paix ne soit détruit par un nouvel environnement dommageable. Merci de préserver l'intégrité de cet endroit.	D
Obs n°2	Sylvie MERLE	05/02/2020 16h29	Plus de vacances à Plouagat. Je vais régulièrement passer mes vacances dans ce coin et je suis très inquiète du projet. En effet l'activité nocturne, le bruit et l'augmentation du trafic routier vont totalement le rendre invivable	D
Obs n°3	Françoise DASSAC	05/02/2020 19h33	Non à ce projet ! J'ai passé plusieurs semaines dans un charmant petit gîte sur la commune de Plouagat. Ce que j'ai apprécié le plus : le calme, la nature, le chant des oiseaux. Et j'apprends le projet d'implantation d'une plateforme qui tournerait 24h sur 24 ! Quel impact pour la nature environnante ? Quel boucan vont faire tous ces camions ? Ça va être un va-et-vient incessant de poids lourds ! A l'heure où on ne parle que d'écologie, de préserver la planète, comment peut-on cautionner un tel projet ?	D
Obs n°4	Anne-Isabelle RENAUD	06/02/2020 11h54	Je passe régulièrement weekends et vacances (essentiellement pour m'y reposer et quitter la ville) non loin du lieu d'implantation de la plateforme. Quelles sont les garanties de la préservation de ce cadre apaisé ? Quid de la pollution sonore (en particulier nocturne), de l'augmentation du trafic routier et ses conséquences sur la sécurité et l'environnement ? Ces plateformes ont leur place dans des zones d'activités pas dans nos campagnes !	D
Obs n°5	Bruno PAPIN	06/02/2020 14:35	Quand nous avons loué le gîte de Villeneuve Maros, nous avons joui d'un environnement de qualité, visuelle comme sonore. Nous demandons, afin que perdure ces qualités qu'apprécient tant les touristes, que tout soit mis en œuvre pour sauvegarder la tranquillité de ce coquet endroit.	D
Obs n°6	Mme LE BAS – représentant les riverains	08/02/2020 18h21	Les habitants de Kertédevant, Rue bourgeois et La Ville Neuve Maros se sont réunis le 8 février pour discuter du projet d'implantation, voici la synthèse de leurs réflexions : - Ils auraient souhaité rencontrer quelqu'un du groupe Lidl pour leur expliquer plus concrètement le projet avant la clôture de l'enquête ; - Ils souhaitent que le commissaire enquêteur se rende sur le site en leur compagnie, ainsi qu'un représentant du groupe Lidl ; - Ils souhaitent une autre étude des niveaux sonores en période nocturne. (sur une durée plus longue, et plus tard dans la nuit) avant le début des travaux et y être associé ; - Ils souhaitent un enregistrement régulier des niveaux sonores nocturnes, et non pas tous les trois ans, et y être associé. Si besoin ils mandateront un huissier de justice pour cela ; - Ils ne veulent pas d'accès au site par la VC 10, (cf. le courrier du 15 mars dernier du président du département) - Ils demandent que le chemin parallèle à la D7, soit ré ouvert et aménagé pour les riverains. Cette route serait un accès beaucoup plus sécurisé pour les riverains, au vu de l'augmentation importante (+14.44 %) de trafic sur la RD7 ; - Ils souhaitent que l'étude de fréquentation de la RD7 et des ronds-points soit refaite, sur une semaine entière et pas en période de congés scolaires. L'étude jointe au dossier a été réalisée en juillet du mercredi au dimanche ; - Ils soulignent que contrairement à ce qui a été mentionné dans l'enquête il y a plusieurs établissements recevant du public (Gîtes et Chambres d'hôtes dans les habitations à proximité du projet) ; - Ils demandent une indemnisation en cas de travaux nécessaires à leurs domiciles pour réduire les nuisances sonores nocturnes ; Enfin ils demandent que leurs avis soient pris en compte, (certains sont installés sur la zone depuis presque 50 ans) notamment en ce qui concerne les nuisances sonores et l'accès au site.	

Obs n°7	Isabelle HENRIOT - SCEAUX	09/02/2020 11h10	Refus de la plateforme Lidl. Je voudrais exprimer ma vive inquiétude quant aux nuisances sonores et à la pollution générée par l'implantation de la plateforme de Lidl et le trafic des camions dans cet endroit calme, apprécié de ses habitants et des vacanciers pour sa quiétude et son charme. J'ai passé plusieurs séjours dans le gîte de madame Le Bas, et il me semble tout à fait aberrant d'y installer à proximité de tels entrepôts. Pourquoi ne pas les construire plus près des zones d'activité et laisser la nature tranquille ?	D
Obs n°8	Marine DASSAC	10/02/2020 05h55	Inquiétudes quant au projet. J'aimerais vous faire part de mon inquiétude grandissante face à ce projet industriel surdimensionné. Je viens chaque année (souvent même plusieurs fois par an) passer des congés dans un gîte charmant situé tout près de cette future zone de travaux car j'aime beaucoup cette région pour son calme et la nature environnante et je viens justement y chercher la tranquillité typique des communes rurales. Or, il est indéniable que ce projet va dénaturer le paysage, en plus de nuisances sonores certaines, notamment de nuit (!!!), et que le trafic routier qui en suivra va transformer les environs paisibles en zones bouchonnées aux heures de pointes. Prendre sérieusement en considération toutes les inquiétudes du voisinage et des vacanciers qui ont choisi cet environnement justement pour son calme et l'absence de bâtiments de la sorte, et de bien réaliser qu'un tel projet aura des conséquences désastreuses sur leur quotidien.	D
Obs n°9	Patrice AUCLAIR	11/02/2020 19h10	En tant que "touristes riverains" depuis plusieurs années, nous passons quelques mois dans le gîte de Geneviève Lebas à la Villeneuve Maros et, nous apprécions beaucoup ce petit coin de paradis. Nous sommes très inquiets et effarés par le projet grandiose sur un terrain initialement réservé à une zone artisanale. Nous pensons que les nuisances occasionnées par cette installation industrielle, n'ont pas été prises en compte pour les riverains et, la biodiversité	D
Obs n°13	Audrey LE MENER et Frédéric ROLLAND	19/02/2020 12h23	Nous sommes propriétaires des parcelles 00F70 et 00F71 au dit "la ville neuve Maros" en Plouagat, à proximité immédiate de la future plateforme Lidl (environ une trentaine de mètres). Notre maison d'habitation est implantée sur la parcelle F71, en extrémité du chemin longeant le terrain d'implantation de la plateforme, sur sa partie Est. Nous serons donc directement et fortement impactés par les nuisances sonores et lumineuses de la plateforme. Nous avons bien noté les mesures compensatoires présumées en atténuer les effets à proximité de notre habitation (merlon acoustique de 5m sur 110m, abaissé ensuite à 3,50m sur 220m) Nous nous interrogeons néanmoins sur les effets réels de ces mesures ne résultant en fait que de calculs théoriques. Et il est évident que nous ne sommes pas favorables à la réalisation de ce projet. Néanmoins, s'il devait se réaliser, nous demandons : 1/ Que le merlon acoustique Est, face au pignon de notre habitation soit réalisé à une hauteur de 5m sur une longueur de 200m (et non simplement sur une longueur de 110m comme prévu dans le document) 2/ Que la haie de cyprès sur le talus bordant la route d'accès à notre habitation, face à son pignon soit préservée (écran acoustique supplémentaire) l'entretien de cette haie étant à l'avenir pris en charge par Lidl. 3/ Une indemnisation pour les travaux d'isolation phonique nécessaires dans notre domicile pour réduire les nuisances sonores nocturnes. Ces demandes n'ayant que peu ou pas d'incidences financières, elles ne nous semblent pas abusives. C'est pourquoi nous souhaitons vivement qu'elles soient prises en compte pour que nos enfants et nous-mêmes puissions conserver une qualité de vie, sans doute dégradée, mais espérons-le, néanmoins acceptable. (même contribution que ci-dessus car les personnes pensaient que leur première contribution avait échoué).	D
Obs n°14	LE MENER et ROLLAND Audrey et Frédéric			D
Obs n°19	Marie Louise LE ROLLAND	20/02/2020 19h18	Amoureuse de notre belle Bretagne, et servante défenseur de notre beau territoire, j'ai découvert cet avis d'enquête public lors d'une balade dominicale. Curieuse de nature, je me suis penchée sur ce projet tant controversé et je ne vous cache pas ma stupéfaction lorsque j'ai eu connaissance du monstre projeté par Lidl. En effet, je m'interroge grandement sur le fait que les services de l'administration Française et Territoriale puisse cautionner ce projet au titre des critères suivants : 1) <i>Social</i> : certes le projet va générer quelques emplois, mais je pense que désertifier le bassin d'emploi de Guingamp déjà fort sinistré (l'un des plus haut taux de chômage de Bretagne) n'est pas une bonne chose. Au regard des commentaires précédents, je m'étonne également	D

de voir que Lidl étale publiquement son incapacité à endiguer des phénomènes d'accident du travail. Enfin, lorsque l'on lit la presse, notamment locale, je suis subjuguée par le manque de dignité des dirigeants de cette société : <https://www.tebeo.bzh/video/239217>

2) *Consommation de foncier* : je suis étonnée par les temps qui courent de voir qu'une société puisse, sous prétexte qu'elle soit en croissance, consommer de l'espace naturel à tout va. Si je ne m'abuse, l'Etat lui-même demande aux services de limiter la consommation foncière, notamment au regard du rapport rendu par un député sur la zéro artificialisation nette. De plus, à la vue du nombre de bâtiments immenses abandonnées sur Saint Briec et ses alentours, je m'étonne que l'on ne soit pas obligé d'investir ces friches. Exemple : l'ancienne centrale Super U de Plaintel !

3) *Impact sur le territoire* : je me pose la question de savoir qui va supporter les coûts liés à la détérioration des routes et autres infrastructures par le passage incessant des poids lourds. De plus, que fait-on de notre biodiversité en perte ? Que fait-on pour intégrer ce projet "moche" au paysage Breton ? Rien.

De même, comment un commentaire précédent peut-il invoquer la dynamisation du centre-ville ? Le projet est à des kms du bourg... De plus, lorsque l'on voit l'impact global sur les centres villes de Lidl, comme le magasin de Quintin qui doit muter à Plaintel : quels impacts positifs sur ces deux villes ? Il n'en est rien ! Si ce n'est qu'encre un commerce ferme, laissant derrière lui un bâtiment vide...

Il est souvent évoqué la pollution liée aux déplacements : des salariés qui pouvaient venir à pied ou en vélo devront venir en véhicules, c'est insensé pour un projet "éco responsable".

Pour conclure, je dirais que je ne vois aucun intérêt pour la Bretagne, seul Lidl profitera de ce projet. J'en appelle aux bons sens des élus. Et je compatis auprès des riverains: bon courage !

Obs n°20	Bernadette LE GUERROUE	20/02/2020 19h21	Identique à l'observation précédente.	D
Obs n°22	Odile THORAVAL	21/02/2020 12h17	<p>Avec l'installation de la plateforme LIDL, il serait judicieux de proposer le raccordement du tt à l'égout pour de nombreuses maisons concernées ds ce hameau de rubourgeois. A l'origine, il existait une haie brise vent sur le talus de la place du village (côté Lidl) pour protéger des grands vents & du froid, l'entrée ds la cour de la maison sise au n13 rubourgeois, merci à Lidl de prévoir végétalisation en conséquences pour recréer cette protection.</p> <p>Dans le prolongement, l'acquisition par Lidl de tout le chemin rural dont ns étions riverain (entrée rubourgeois) va nous priver de notre accès unique pour exploitation agricole (champ 1ha & hangar stockage, hivernage) en activité. Des propositions sont en cours avec Leff comm pour résoudre ce problème: Il ns était nécessaire d'attendre enquête publique & plans du PC Lidl pour prendre décision finale / choix accès.</p> <p>Pour toute les parties de terrain lidl en limite de notre propriété Thoraval, ns souhaiterions talus ou moellon pour ns protéger encore plus des nuisances sonores, lumineuses, pollution trafic camions, de l'activité jour & nuit de cette immense plateforme logistique....</p> <p>Quant sera t'il de la dévaluation des maisons de ces 2 hameaux ? (valeur vénale ou difficultés pour location vide ou meublé sur un secteur qui était très prisé avant le projet Lidl En cas de préjudices avérés, Lidl a t'il prévu un dédommagement des riverains exposés aux nuisances permanentes ?</p>	
PR2	Patrick SOLO	21/01/2020	<p>Fils de Mme SOLO habitante de la rue Bourgeois. Les stationnements prévus au sud de la plate-forme concernent notamment les P.L. il faut l'assurance de la création d'aménagements visuels et sonores de ces emplacements proches des habitations. L'accès au village de rue Bourgeois, Villeneuve Maros, Kerjean est actuellement à risques.</p> <p>L'accès se fait par la RD7 où 1 flux important de véhicules circule. Si on rajoute le trafic que va engendrer la plate-forme il va devenir très dangereux de sortir et de rentrer sur la voie communale menant à ces villages. Il serait peut-être nécessaire d'envisager 1 remise en circulation de la voie située au sud de la zone pour sécuriser l'accès à ces hameaux. (Chemin rural condamné) ou 1 aménagement sécurisé (tourne à gauche centrale ou tourne à gauche par la droite) sur la RD 7.</p>	
PR5	Yvette BRIQUER	21/02/2020	<p>Je mets en cause les nuisances sonores des camions et des frigos. Les de recul « bip-bip » à longueur de jour et de nuit seront pénibles (300 camions). Ne peut-il y avoir une compensation pour améliorer notre quotidien ?</p> <p>Exemple : changer nos fenêtres en triple vitrage au moins celles de la chambre ou monter 1 mur antibruit le long de la route ? Tout cela pris en charge par lidl. Qui voudra habiter dans ce village ? Nos maisons perdent de leur valeur.</p>	D

CR2	Anne Yvonne RAOULT	30/01/2020	- Nuisances sonores : que les normes de nuisances sonores soient respectées aussi bien le jour que la nuit ainsi que pour les vibrations. - Problèmes de circulation sur la RD 7 : 1/ dangerosité venant de Saint-Brieuc pour sortir vers Châtelaudren, manque de visibilité avec le pont en dessous de la 4 voies... 2/ accès des habitants du village Rue Bourgeois : l'accès de la voie communale VC10 va poser 1 gros problème sur l'accès de la RD 7. Trafic de camions importants 300 en plus de la circulation habituelle. Avis défavorable si la sécurité des habitants du village de Rue Bourgeois n'est pas assurée pour l'accès à la RD7. Il faut absolument trouver 1 solution.	
CR6	THORAVAL	10/02/2020	Avis défavorable à cause des nuisances sonores et du manque d'ensoleillement à prévoir sur les maisons avec l'ombre portée des bâtiments LIDL. La longèrènt située 7 Kertédevant à toutes ces ouvertures en façade sud est et avec LIDL se retrouvera dans l'ombre et près du trafic des camions. Cette maison est en location depuis 1975 et se loue très bien.	D
CR7	Jacques ROLLAND	12/02/2020	Remarques sur le chapitre 4 - alinéa 4. 10 « <i>impacts sur le trafic routier</i> » Il est fort regrettable que dans l'alinéa 4. 10 de ce paragraphe il ne soit pas fait mention du giratoire dit du « Radenier » situé à environ 200 m de la bretelle de sortie de la RN 12 en provenance de Saint-Brieuc, direction nord-ouest vers Châtelaudren. Ce giratoire est à l'intersection de la RD 7 menant à Châtelaudren et de la RD 65 menant à Plouagat. À ce jour, il est très fréquenté et notamment aux heures d'ouverture des bureaux, commerces, usines... par les véhicules légers et poids lourds venant de Quintin et rejoignant la bretelle d'accès de la RN 12 vers Guingamp. Il constitue pour les habitants du quartier de la gare à Châtelaudren Plouagat, fort urbanisé, le point de sortie naturelle vers la RN 12 (Guingamp Saint-Brieuc) l'enquête publique mentionne que 300 poids-lourds et 200 véhicules légers entrèrent chaque jour (sauf le dimanche) sur le site LIDL. Il en ressortira le même nombre soit 1 total de 600 poids-lourds et 400 véhicules légers par jour. En fonction de leur provenance (Guingamp) et de leur destination (Saint-Brieuc) tous ces véhicules ne passeront pas par le giratoire du Radenier. Il n'en demeure pas moins évident qu'un bon nombre le fera, rendant ponctuellement très difficile notamment aux heures de pointe, l'accès au giratoire pour les véhicules venant du centre de Châtelaudren et du bourg de Plouagat. C'est la raison pour laquelle 1 étude complémentaire sur le trafic induit sur ce giratoire par l'implantation de la plate-forme LIDL me paraît nécessaire.	
CR8	Alain BOULLIS	17/02/2020	Avis défavorable à cause de la proximité du parking PL en attente, dans le hameau de Rue Bourgeois, nuisances sonores, lumineuses, pollutions, poussières déjà constatées lors de la déconstruction de l'ancien poulailler sur le site, passages des engins de chantier à moins de 1 m de la maison en zone galerie minière. Pendant ces travaux, la voie sans issue et le hameau devenaient très dangereux.	D
PR6	Association ARPE	PR6	- Le bruit Concernant les mesures de bruit, nous demandons 1 contrôle de nuit comme de jour en fonctionnement pour valider ou pas les chiffres avancés au bout de 1 an exercice. Ces mesures, situées au droit des habitations riveraines, seront faites par 1 bureau d'études autre que celui du dossier.	PR6

B/ Impacts et nuisances sur l'environnement : faune, flore, gestion des eaux pluviales et usées, l'air, le climat, les sols,

Obs n°23	Eau et Rivières de Bretagne Délégation des Côtes d'Armor	21/02/2020 16h58	Eau et Rivières de Bretagne signale que c'est un projet dont les impacts environnementaux sont importants du fait : – de la localisation du projet sur un espace rural occupé par l'activité agricole ; – des surfaces artificialisées : emprise de 16,7 hectares, imperméabilisation de 10 ha ; – des rejets prévus dans le réseau d'assainissement de Châtelaudren-Plouagat actuellement défaillant. 1/ LE PRINCIPE « ÉVITER – RÉDUIRE- COMPENSER » EST IGNORÉ Conformément au Code de l'environnement, la démarche « Éviter Réduire, Compenser » dite « ERC », définie par le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire (MTES), a pour objectif d'intégrer le plus en amont possible la prise en compte des enjeux environnementaux et des usages de la mer lors de la conception d'un projet d'aménagement. Elle correspond à une mise en œuvre	D
----------	---	---------------------	--	---

opérationnelle du principe de précaution. La démarche consiste, tout d'abord, à éviter les impacts du projet, les réduire ensuite, et, en dernier lieu, compenser les impacts résiduels du projet si les deux étapes précédentes n'ont pas permis de les supprimer.

Dans son avis du 10 octobre 2019 (n° 2019-007464) la mission d'autorité environnementale relève que « *l'analyse ne transcrit pas la mise en œuvre d'une démarche d'évaluation environnementale prenant en compte tout le périmètre du projet et son environnement, notamment par les absences de solutions alternatives, d'informations sur le devenir de l'entrepôt actuel, d'étude des incidences sur la zone humide à proximité,...*

Pour de nombreux enjeux, l'analyse s'est limitée à l'aspect réglementaire comme pour le bruit, la capacité de la station d'épuration, l'imperméabilisation du site ou la consommation énergétique, sans réflexion sur la mise en œuvre de mesures complémentaires en vue de limiter les impacts ».

→ Le mémoire en réponse de la SNC LIDL ne corrige pas cette insuffisance initiale et n'apporte pas la démonstration, sur les enjeux environnementaux majeurs du projet (artificialisation des sols, consommation d'énergie, interception des eaux pluviales liée aux bâtiments et à la voirie, rejet des eaux usées) de l'évitement et de la réduction des impacts.

2/ DES REJETS D'EAUX USÉES INCOMPATIBLES AVEC LE DYSFONCTIONNEMENT ACTUEL DU RÉSEAU ET DE LA STATION D'ÉPURATION DE CHATELAUDREN-PLOUAGAT

Le projet prévoit le raccordement des eaux usées sur le réseau d'assainissement public et la station d'épuration gérés par Leff Armor Communauté.

On peut d'abord s'interroger sur la légitimité de faire traiter des effluents d'une entreprise industrielle par les équipements de la collectivité publique. Il appartient aux industriels en application des principes du code de l'environnement, de traiter eux-mêmes les effluents produits par leur activité, et non d'en faire supporter la charge et la responsabilité à la collectivité.

Le bassin versant du Leff sur lequel se situe le projet est régi par le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Argoat Trégor Goëlo approuvé le 21 avril 2017.

Selon le dernier tableau de bord adopté à l'unanimité par la Commission Locale de l'Eau le 18 décembre 2019 (<https://www.paysdeguingamp.com/rubriques/sage/>), le système d'assainissement (réseau/station d'épuration) de Chatelaudren-Plouagat est structurellement défaillant avec une surcharge hydraulique conduisant en période pluvieuse à des dysfonctionnements. Il ne dispose pas de bache de sécurité comme le prévoit le SAGE (p21 du tableau de bord), 10 surverses du réseau ont eu lieu dans le milieu naturel, et la station d'épuration est non conforme au regard des dispositions réglementaires qui lui sont applicables.

Dans ces conditions, les équipements de Leff Armor Communauté sont dans l'incapacité de recevoir des effluents supplémentaires sauf à aggraver une situation d'assainissement déjà déficiente.

La note de Leff Armor Communauté du 11 juillet 2019, figurant en annexe 7A du dossier, ne peut lever cette difficulté : signée non d'un(e) élu(e) mais de la seule directrice du service Eau et assainissement, elle n'engage évidemment pas cette collectivité, aucune décision de l'organe délibérant de la collectivité ne figurant au dossier ! L'ensemble des investissements indispensables (études, travaux) et leur calendrier pour restaurer le fonctionnement du réseau et de la station d'épuration de Chatelaudren-Plouagat restent à ce jour, à décider par le conseil communautaire, et dans cette attente, il n'est pas possible pour cet équipement de recevoir des effluents supplémentaires.

3/ LA GESTION PRÉVUE DES EAUX PLUVIALES EST INSUFFISANTE

Le dérèglement climatique va conduire en Bretagne, ainsi que l'a montré le colloque organisé récemment sur ce sujet (<https://www.paysdeguingamp.com/sage/colloque-eau-et-changement-climatique/>) à des modifications notables de l'hydrologie des nappes souterraines et des cours d'eau. Ces modifications sont aggravées par l'interception des eaux de pluie et leur rejet dans les eaux de surface, pénalisant ainsi l'infiltration et l'alimentation des nappes souterraines. L'importance des surfaces bâties, de voiries et de parkings, du projet de la SNC LIDL aurait dû conduire à prévoir des systèmes innovants de gestion des eaux ruisselant sur les toitures des bâtiments ainsi que sur les surfaces de circulation.

En conséquence, les impacts de ce projet ne sont pas suffisamment étudiés :

- Examen de toutes les possibilités d'évitement ou d'amélioration du site existant,

- Capacité de la station d'épuration collective pour recevoir et de traiter correctement les effluents supplémentaires générés par ce projet,
- Gestion des eaux pluviales.

Alors que l'ambition gouvernementale est le zéro artificialisation nette à court terme (cf. Instruction du Gouvernement du 29 juillet 2019 relative à l'engagement de l'État en faveur d'une gestion économe de l'espace (http://circulaires.legifrance.gouv.fr/pdf/2019/07/cir_44820.pdf), ce projet nous paraît être un projet du siècle passé. Ainsi, nous vous demandons, Madame le commissaire enquêteur de donner un avis défavorable à ce projet.

Diaporama du SAGE Argoat Trégor Goélo (annexé aux observations)

PR4
Pascale et
Philippe
DEROUILLOAR-
ROISNE

- La consommation publique est particulièrement importante 12 970 m³. L'eau de pluie récupérée ne semble être destinée aux toilettes et à l'arrosage extérieur. Nous avons vécu ces dernières années des situations inquiétantes en fin d'été ayant justifié des arrêtés préfectoraux. Le report de consommation des élevages en fin d'été, par suite de l'assèchement des forages, conduit à une pointe de demandes sur le réseau public. Cela oblige à calibrer la production d'eau pour des pointes de consommation appelée à s'aggraver avec le changement climatique. Il est donc judicieux de demander à LIDL d'augmenter le pourcentage de récupération d'eau de pluie.

- Il y a consommation de 16 ha de terres agricoles, même si la zone était classée en 1 AUy. Il est fort douteux que les hectares remis en vente à Ploumagoar par LIDL reviennent à l'agriculture. Il y a consommation d'un espace important au moment où les SCoT réduisent les possibilités d'artificialisation. Dans ce contexte il est regrettable que cet espace ne fasse pas l'objet d'une utilisation plus intensive.

- Il peut être demandé à LIDL d'installer des panneaux photovoltaïques sur cette toiture de 55 000 m².

Nous espérons que ces 2 demandes seront prises en considération.

PR6
Association ARPE
Ange NABUCET et
Yann JAREAU
21/02/2020

La consultation des pièces du dossier amène aux constatations suivantes :

- Toiture : > 55 000m²

Pas de trace de panneaux solaires au moment des lois sur la transition énergétique, de la position de la région Bretagne à travers le SRADDET, prévu par la loi NOTRe de 2015, du PCAET (plan climat air énergie territorial), de Leff Armor Communauté. Nous n'avons pas vu non plus de toiture végétalisées extensives afin d'améliorer les performances énergétiques du bâtiment. **Nous demandons à ce que le plan de toiture soit revu en conséquence.**

- Evacuation des eaux pluviales (toiture + voirie)

A la sortie des bassins d'orage ne figurent pas le réseau d'évacuation vers le réseau public ainsi que leur rejet vers le ruisseau. **Nous demandons à ce que ces réseaux et les points d'évacuation figurent sur les plans.**

- Stockage des déblais

Actuellement ils sont prévus d'être stockés au nord le long de la voie SNCF. 1 talus de 5 m de haut surplombe les habitations le long de la RN 12. Il sera planté 1 haie linéaire qui n'est pas à l'échelle du paysage. La hauteur du bâtiment (toiture NGF 155,50m) va écraser littéralement le paysage et nécessite 1 minimum d'insertion dans le paysage. Nous demandons à ce que ces remblais soient entreposés en rampe (hauteur 5 m) côté RN 12 et venir au niveau de la voirie côté bâtiment. Tout cet espace sera planté en forêt linéaire sous forme de bandes boisées afin de diminuer plus fortement l'impact visuel est de protéger davantage les riverains.

- Végétaux

L'entretien d'un tel projet reste très producteur de déchets verts ce qui est 1 véritable problème pour la communauté de communes. La plantation de haies horticoles le long des clôtures assimile ce projet à celui d'un lotissement, ce qui n'est pas sa destination. La plantation de sujets en tige 10/14 présente peu d'intérêt car leurs chances de reprise est moindre par rapport à des baliveaux dans des sols remaniés. La hauteur du bâtiment est à 155,50NGF, le sol à 132,50NGF (le haut de la zone de Kertédevant est à 132NGF). **Nous demandons la suppression de ces haies horticoles au profit de bandes boisées afin d'installer 1 forêt linéaire plus en accord avec le bocage environnant. Le choix des espèces est local (le hêtre et le chêne sessile n'aiment pas les terrains secs) avec des espèces pionnières en bourrage car nous savons que les hauteurs des plantations de ce projet seront : à 10 ans environ 5 m, 20 ans environ 10m et 30/35 m à maturité (30 à 35 ans) dans des conditions de sol normal et non remanié. L'insertion paysagère va mettre beaucoup de temps et de diminuer la pollution visuelle d'un tel projet nous vous demandons de densifier les plantations et 1 gestion forestière.**

C/ Réglementation : bande des 100m, Loi Barnier

PR6	Association ARPE Ange NABUCET et Yann JAREAU	21/02/2020	<p>- La modification de la marge de recul</p> <p>En ce qui concerne la modification dans le PLU de Plouagat de la marge de recul, passant de 100 m à 50 m, nous n'avons pas vu dans le dossier au titre de la loi Barnier l'étude justifiant cette modification ainsi que des mesures de compensation adoptées pour réduire l'impact sur l'environnement et le paysage. <i>Nous demandons à ce que cette étude, si elle existe, soit jointe au dossier afin de vérifier si le permis de construire est en accord avec cette étude. Ce n'est le cas, nous demandons la prolongation de cette enquête pour pouvoir l'étudier.</i></p>
-----	--	------------	---

D/ Avis favorables au projet

Obs n°10	Rakotobe Andrianabela	12/02/2020 9h30	Il est aujourd'hui impératif que cette base logistique puisse voir le jour. Les conditions de travail sur la plateforme actuelle de Ploumagoar deviennent de plus en plus compliquées pour les opérateurs logistiques. Ces derniers, de par la taille critique de la base actuelle sont fréquemment exposés à des risques d'accidents de travail qui peuvent s'avérer graves. On parle d'à peu près 200 personnes exposées au quotidien. Lidl est l'un des plus gros employeurs de la région et une base plus moderne contribuera à développer un peu plus son attraction et donc par voie de conséquence concourra à dynamiser encore plus la région en terme d'emplois créés.	F
Obs n°11	Jelena BOSNJAK	13/02/2020 14h18	La construction de cette nouvelle plateforme permettra aux salariés Lidl d'avoir plus de confort dans leur quotidien. Beaucoup de personnes bénéficieront leur propre bureau et espace qui est mieux adapté à leurs besoins dans le cadre professionnel. L'architecture de ce bâtiment prendra en compte les consignes dans le respect de l'environnement. Pour moi personnellement il aura que des bénéfices puisque ça va me rapprocher du domicile, j'aurai un bureau avec l'espace rangement, stockage, table pour les entretiens...	F
Obs n°12	Romuald	16/02/2020 11h46	Un projet essentiel pour le territoire et l'enseigne Lidl : La société Lidl a déployé des efforts importants pour insérer son projet sur ce site, c'est ce que je vois en regardant la qualité des insertions paysagères tant sur la qualité environnementale que paysagère. Il est important également pour le territoire permettant d'apporter une dynamique économique, à travers de l'emploi avec une cinquantaine de création passant à 180 emplois qui vont consommer sur place et s'installer. Beaucoup d'entre eux attendent que ce projet se fasse pour acquérir, louer un logement sur les communes environnantes, inscrire leurs enfants au sein des établissements scolaires donc vivre sur place. Peu de projet avec l'ensemble de ces qualités se réalisent sur le département des Côtes d'Armor.	F
Obs n°15	Maureen VANDAMME	20/02/2020 10h12	Responsable d'un service de 10 personnes, il nous semble important que ce projet puisse aboutir. En effet, la concrétisation de cette plateforme logistique nous permettrait de bénéficier de locaux plus spacieux, d'un outil de travail adapté à nos métiers de l'approvisionnement et surtout un environnement de travail bien plus agréable que ce nous connaissons actuellement. Cette nouvelle base logistique permettrait aussi pour beaucoup un rapprochement de leur lieu d'habitation.	F
Obs n°16	Sophie GOUMAIN	20/02/2020 12h41	Il y'a plus de 200 personnes qui attendent depuis des années cette nouvelle plateforme. Pendant 5 ans, on leur a parlé d'un projet d'extension de la plateforme actuelle pour ensuite leur dire que le projet était stoppé pour des raisons environnementales. Aujourd'hui les salariés de la plateforme logistique travaillent dans des conditions difficiles. Le manque de place (20 500m2 quand les autres plateformes Lidl font plus de 50 000m2), l'absence de lumière naturelle (nombreux bureaux sans fenêtre), l'absence de nouvelles technologie acoustique dégradent la santé de nos salariés. Ce nouvel entrepôt est une nécessité pour les 200 personnes qui y travaillent. J'invite les personnes qui ont des doutes sur l'intérêt de ce nouveau projet à venir voir dans quelles conditions travaillent nos équipes aujourd'hui qui font un travail exceptionnel dans cet environnement et qui mérite qu'on prenne soin d'elles.	F
Obs n°17	Yann	20/02/2020 15h06	Je suis salarié de l'entreprise Lidl et plus précisément de la base logistique de Ploumagoar et me réjouis de la construction de notre plateforme logistique sur la commune de Plouagat. Comme beaucoup de salariés j'habite avant Saint-Brieuc en direction de Rennes, et l'implantation de la plateforme sur la commune de Plouagat nous rapproche de notre domicile et nous fait gagner environ 30 minutes de trajet par jour. Ces nouveaux bâtiments seront à l'image des nouveaux magasins Lidl : esthétiques, fonctionnels, eco coresponsables. Pour finir, notre implantation sur la commune nous permettra de participer à la dynamisation du centre-ville au travers des emplois créés.	F

Obs n°18	Sandra	20/02/2020 18h39	Je travaille depuis presque 20 ans pour l'enseigne LIDL et je connais bien ce qu'elle sait faire de mieux. Le projet de construction de cette base logistique en est l'exemple parfait. Un projet pensé, abouti et surtout qui répond aux normes environnementales en vigueur avec un entrepôt éco -constructif utilisant des matériaux dernière génération. De plus, c'est une belle opportunité de créer de nouveaux emplois au sein d'un bassin souvent en souffrance et surtout d'offrir à l'ensemble des salariés des conditions de travail optimales et confortables. Ce terrain est depuis 2002 destiné à accueillir des activités artisanales et industrielles de par sa localisation à proximité des axes de circulation. Ce projet de construction répond donc à ces critères. Enfin la localisation de la future implantation est stratégique car elle permet à plusieurs salariés de se rapprocher de leur lieu de résidence et donc de profiter aussi des commodités proches de Plouagat (dynamique dont bénéficieront tous les acteurs locaux). Pour toutes ses raisons on doit donner sa chance à ce projet essentiel pour l'avenir de notre enseigne.	F
Obs n°21	Guillaume VINCENT	21/02/2020 09h06	Je travaille chez Lidl depuis plusieurs années, (...) Cet entrepôt, assimilable à un nouvel outil, permettra à beaucoup de salariés de s'épanouir en profitant d'un bâtiment ultra moderne et confortable. Il apparaît clairement que ce projet est d'intérêt général, non pas pour Lidl, mais pour les côtes d'Armor. Il est à noter que Lidl est tout de même dans le top employeur Bretagne, et permet à plus de 1 000 personnes de travailler chaque jour, sans compter les dizaines d'autres éleveurs/producteurs qui entreprennent pour Lidl. En effet cet investissement colossal sur une zone dédiée à ce genre de projet va permettre de rapprocher les salariés de chez eux, d'augmenter le confort au travail tout en respectant au mieux l'environnement. Je pense donc que nous devons toutes et tous profiter de cette formidable opportunité pour continuer d'avancer tous ensemble.	F
PR3	Denis MANAC'H		La plate-forme LIDL est 1 atout important pour la région de Plouagat Châtelaudren en bordure d'axes routiers RN12 et RD7 indispensables pour l'implantation d'une unité si importante en termes d'emplois et de notoriété.	F
CR1	Jean Yves ROHOU	27/01/2020	Avis favorable à l'implantation de LIDL.	
	Danielle ROHOU	27/01/2020	Avis favorable pour l'implantation de la plate-forme LIDL à Châtelaudren Plouagat. Celle-ci apportera des emplois.	
CR5	René GUILLOUX	10/02/2020	Avis très favorable pour réaliser cet aménagement. Penser cependant à réaliser 1 aménagement du carrefour rue Bourgeois avec tourne à gauche en venant de Châtelaudren. Envisager ensuite l'accès par cette route des véhicules légers pour réserver l'autre voie du rond-point aux camions.	F

E/ Divers

PR 1	La commissaire enquêteur	21/01/2019	<p>Question du CE : Suite à notre rencontre ce matin, au siège de Leff Armor Communauté, je vous remercie de bien vouloir me faire parvenir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nombre de magasins existants en Bretagne en 2019; - Nombre de projets en extension ou rénovation et lieux; - Nombre de créations et lieux; - Nombre de fermetures. - Estimation du nombre de magasins par habitants. <p>Je joindrai votre document de réponse au dossier.</p> <p>Réponse de LIDL : Suite à notre réunion avant le lancement de l'enquête publique, vous trouverez ci-dessous notre mail de réponse concernant vos différentes demandes de compléments.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nombre de magasins existants en Bretagne en 2019: 62 magasins (deux dernières ouvertures Ploemeur et Lorient) - Nombre de projets en extension ou rénovation et lieux: Une dizaine de magasins correspondent à notre dernier concept de magasins et le reste doit être transféré pour être agrandi. Soit une cinquantaine de magasins, environ 6 projets par an en transfert sur 8 ans minimum. - Nombre de créations et lieux: 3-4 créations sèches. L'emplacement de création de ces magasins a un caractère confidentiel cependant les départements d'implantations sont les suivants: 1 dans le 22, 2 dans le 56, 1 dans le 29 	
------	--------------------------	------------	---	--

- Nombre de fermetures: Une cinquantaine, il s'agit de l'ensemble des magasins qui vont être transférés pour être agrandis. Les anciens magasins seront loués, vendus ou pourront faire l'objet d'un mécénat (secours populaire, restaurant du cœur)
- Estimation du nombre de magasins par habitants: Finistère; Cotes d'Armor; Morbihan/ 2 258 705 Habitants et 62 magasins soit 36 430 Habitants par magasins à l'heure actuelle.

Pour information, à l'heure actuelle, nous manquons d'environ 15 400 m² minimum pour assurer dans des conditions convenables notre activité. C'est donc d'un minimum de 36 400 m² environ de stockage dont nous avons besoin immédiatement sans tenir compte de la poursuite de sa croissance. Ces surfaces manquantes sont aujourd'hui divisées sur la location d'entrepôts (souvent de petites surfaces disponibles). (information en page 6 du mémoire de réponse de novembre 2019 de l'avis de la MRAE).

Nous devons en effet sous-traitant la logistique pour tout notre surgelé, louer des entrepôts bis de 4.500m², etc...

CR3 G. LE BAS 03/02/2020 Consultation en mairie de Châtelaudren des dossiers, des documents dans la chemise ICPE, on y trouve les volumes 1,3,4 mais il manque le volume 2.

CR4 Loïc MEVEL 10/02/2020 Je voudrais juste qu'on envisage de changer les vitrages pour améliorer le niveau sonore (prise en charge par LIDL de ces changements après constatation du bruit.
Problème des bips de recul des camions. Y a-t-il 1 solution ?

V.4 Remise du procès-verbal de synthèse des observations

J'ai effectué un procès-verbal de synthèse de toutes les observations recueillies durant les permanences mais également sur le e-registre mis à la disposition du public durant toute la période de l'enquête publique. J'y ai joints mes propres observations et questions.

J'ai rencontré Madame Laetitia CORRIO, responsable ADS – LAC au siège de Leff Armor Communauté, Moulin de Blanchardeau à Lanvollon le lundi 2 mars 2020 pour lui remettre le procès-verbal de synthèse des observations.

V.5 Mémoire en réponse

J'ai reçu le mémoire en réponse par courriel le lundi 16 mars 2020, par lettre recommandée le 24 avril 2020.

VI – Conclusion

Dans cette 1^{ère} partie du rapport, j'ai rappelé l'objet de l'enquête publique prescrite par l'arrêté préfectoral du 19 décembre 2019, la composition du dossier d'enquête, les avis des organismes consultés, les observations du public, l'organisation et le déroulement de l'enquête.

Dans la seconde partie du rapport, nommée « *Conclusions et Avis* », j'apporterai mes appréciations sur les différentes thématiques pour chaque objet de l'enquête :

- La demande d'autorisation environnementale,
- La déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU,
- Le permis de construire de la plateforme logistique

puis les « *conclusions* » et enfin mon « *Avis* » pour chacun des trois objets de l'enquête environnementale unique.

Plérin le 27 avril 2020

Martine VIART



Commissaire enquêteur