



Mission régionale d'autorité environnementale

Bretagne

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité
environnementale de Bretagne
sur le projet de réaménagement des quais du Léguer
à Lannion (22)**

n° MRAe : 2024-011531

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Bretagne s'est réunie le 11 juillet 2024. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de réaménagement des quais du Léguer à Lannion (22).

Étaient présents et ont délibéré collégalement : Alain Even, Chantal Gascuel, Laurence Hubert-Moy, Audrey Joly et Sylvie Pastol.

En application du règlement intérieur de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Bretagne adopté le 24 septembre 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

* *

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bretagne a été saisie par le Préfet des Côtes-d'Armor pour avis de la MRAe dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 13 mai 2024.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 et du I de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, il en a été accusé réception. Selon le II de ce même article, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

La MRAe a pris connaissance de l'avis des services consultés dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL Bretagne, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » (Ae) désignée par la réglementation doit donner son avis. Cet avis doit être mis à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité ou des autorités compétentes pour autoriser le projet, et du public.

L'avis de l'Ae ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable ; il vise à favoriser la participation du public et à permettre d'améliorer le projet. À cette fin, il est transmis au maître d'ouvrage et intégré au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public, conformément à la réglementation. La décision de l'autorité ou des autorités compétentes pour autoriser la réalisation du projet prend en considération cet avis (articles L. 122-1-1 et R. 122-13 du code de l'environnement).

Le présent avis ne préjuge pas du respect des autres réglementations applicables au projet. Il est publié sur le site des MRAe.

Synthèse de l'avis

Le projet, porté par la commune de Lannion, vise à requalifier les places de l'Aiguillon et de Günzburg actuellement occupées par des aires de stationnement et à prévenir les risques d'inondation du site par submersion marine. Le site, en centre-ville de Lannion, s'étend sur environ 3 ha. Les aménagements consisteront dans la rehausse des berges par l'installation d'un muret, la désimperméabilisation d'une partie des secteurs revêtus, la réalisation de voies de circulation pour les mobilités actives¹ et la diminution du nombre d'emplacements de stationnement (de 230 à 172).

Ces aménagements, d'une ampleur limitée, interviennent dans un espace urbain largement anthropisé et ne modifient pas les usages du secteur. Les **niveaux d'enjeu sont donc relativement modérés** pour la plupart des dimensions de l'environnement potentiellement impactées. Pour l'Autorité environnementale (Ae), l'enjeu le plus prégnant, associé aux objectifs mêmes du projet, est la **gestion du risque d'inondation**. Les autres enjeux identifiés sont la **préservation du paysage et du patrimoine bâti**, la **gestion du trafic routier et du stationnement** à l'échelle locale, la prévention du **risque sanitaire lié à la pollution des eaux et des sols**, et celle de la **biodiversité**.

Malgré ces niveaux d'enjeu modérés et le choix délibéré et louable de la commune de réaliser une étude d'impact sans passer par un examen préalable au cas par cas, **leur traitement par l'étude d'impact n'apparaît globalement pas satisfaisant**. Celle-ci présente en effet des lacunes formelles et des insuffisances à chacun des stades de l'évaluation², qui ne permettent pas de conclure à la bonne prise en compte de l'environnement par le projet.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Autorité environnementale est présenté dans l'avis détaillé ci-après.

1 Modes de déplacement utilisant l'énergie musculaire tels que la marche ou le vélo.

2 Depuis l'état initial de l'environnement à l'évaluation des incidences et enfin à la définition des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation de ces incidences.

Sommaire

1. Présentation du projet et de son contexte.....	5
1.1. Présentation du projet.....	5
1.2. Contexte environnemental.....	6
1.3. Procédures et documents de cadrage.....	7
1.4. Principaux enjeux identifiés par l'Ae.....	8
2. Qualité de l'évaluation environnementale.....	8
2.1. Observations générales.....	8
2.2. État initial de l'environnement.....	8
3. Analyse des incidences, définition des mesures d'évitement et de réduction associées et prise en compte de l'environnement.....	9
3.1. Submersion marine.....	9
3.2. Paysage.....	10
3.3. Déplacements.....	10
3.4. Biodiversité.....	11
3.5. Prévention de la pollution de l'eau par les sols.....	11

1. Présentation du projet et de son contexte

1.1. Présentation du projet

La commune de Lannion souhaite réaménager les places de l'Aiguillon et de Günzburg, situées sur les quais du Léguer et actuellement largement occupées par des aires de stationnement, dans un double objectif de requalification urbaine et de prévention du risque de submersion marine. Le site du projet s'étend sur environ 3,2 ha, en prenant en compte les modifications apportées aux voiries périphériques.

Le projet prévoit, sans changer la vocation du site, notamment en ce qui concerne l'accueil d'événements ponctuels comme des foires ou des festivals :

- la création de voies pour les mobilités actives (piétons et cycles), l'implantation de végétaux et la diminution de la capacité de stationnement de 230 à 172 emplacements ;
- l'implantation d'un muret³ en retrait des quais du Léguer, permettant de rehausser le niveau de protection des berges de 4,75 m NGF⁴ à 5,5 m NGF ;
- la désimperméabilisation du site et la reprise du réseau d'évacuation des eaux pluviales du bassin versant, avec l'installation de nouvelles canalisations équipées de clapets anti-retour, pour prévenir les inondations des commerces de la place de l'Aiguillon.

3 Le dossier emploie le terme de « gradine ».

4 Acronyme du Nivellement Général de France, réseau de repères altimétriques permettant de déterminer l'altitude de chaque point du territoire métropolitain. Le nivellement général de la France (NGF) constitue un réseau de repères altimétriques sur le territoire français.

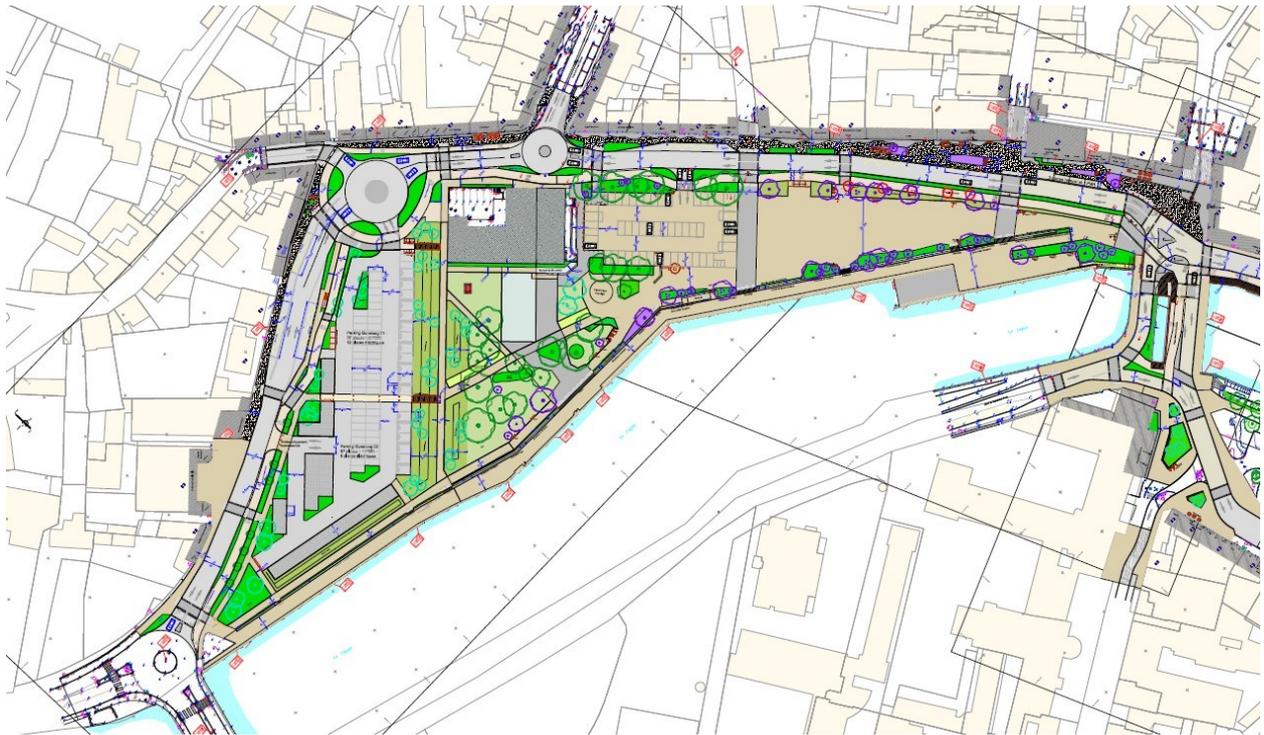


Figure 1 : Plan du projet (source : étude d'impact)

1.2. Contexte environnemental

Le projet s'inscrit en limite du centre ancien de Lannion. La place de l'Aiguillon est bordée par des cellules commerciales et un bâtiment de La Poste sépare les deux places. L'ensemble du périmètre du projet est inclus dans le site patrimonial remarquable (SPR) de la commune de Lannion, ainsi que dans le périmètre délimité des abords (PDA) des monuments historiques situés dans le SPR.

Le cours d'eau du Léguer est inscrit dans la zone spéciale de conservation (ZSC) « Rivière Léguer, forêts de Beffou, Coat an Noz et Coat an Hay », au titre de la directive Natura 2000⁵.

La commune de Lannion ne fait pas l'objet d'un plan de prévention des risques d'inondation (PPRI), mais un atlas des zones inondables datant de 2004 classe le site en zone d'aléa fort. Le risque de submersion est principalement lié à la conjonction de l'influence des marées et de conditions météorologiques défavorables (vent, mascaret⁶). De larges secteurs du projet sont identifiés comme zones d'aléa moyen ou futur par la cartographie des risques de submersion marine réalisée par la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) des Côtes d'Armor en 2013, qui intègre une anticipation de l'élévation du niveau des mers due au réchauffement climatique.

Deux sites répertoriés par la carte des anciens sites industriels et activités de services (CASIAS) figurent à l'intérieur du périmètre du projet. Il s'agit d'un transformateur rattaché au bureau de poste et d'un ancien site de production d'appareils frigorifiques.

5 Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

6 Phénomène naturel consistant en la brusque surélévation du niveau de l'eau d'un fleuve côtier ou d'un estuaire, provoqué par l'onde montante de la marée. Le Léguer est épisodiquement sujet à ce phénomène.



Figure 2 : Environnement physique et urbain proche du projet (source : étude d'impact)

1.3. Procédures et documents de cadrage

Le projet relève de la démarche d'examen au cas par cas, au titre de la catégorie 41a) de la nomenclature annexée à l'article R122-2 du code de l'environnement : « Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus ». La commune de Lannion a cependant souhaité réaliser directement une étude d'impact sans passer par une démarche préalable d'examen au cas par cas, ce qui mérite d'être souligné.

Le projet est par ailleurs soumis à autorisation environnementale unique, au titre de la rubrique 4.1.2.0 de la nomenclature de l'article R214-1 du code de l'environnement : « travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu, d'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 euros ». Il fait l'objet d'une demande parallèle de permis d'aménager.

Les règles et orientations portées par le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Lannion, tout comme celles du schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Trégor, ne sont pas mentionnées dans l'étude d'impact. **Il n'est donc pas possible d'évaluer la bonne prise en compte des documents de cadrage en matière d'urbanisme dans l'élaboration du projet**, les berges du Léguer étant pourtant classées par le PLU comme espace remarquable du littoral⁷.

Les enjeux mis en avant par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Loire-Bretagne (SDAGE) et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de la baie de Lannion sont évoqués dans l'étude d'impact. L'enjeu particulier de la maîtrise des risques d'inondation et de submersion

⁷ Au sens de l'article L. 121-23 du code de l'urbanisme.

marine, notamment portés par le SAGE⁸, ne fait cependant pas l'objet d'une démonstration de la cohérence du projet avec les documents cadres.

1.4. Principaux enjeux identifiés par l'Ae

L'enjeu principal du projet présenté par la commune de Lannion est la **gestion du risque d'inondation par submersion marine**. Les enjeux secondaires identifiés par l'Ae sont :

- l'intégration paysagère du projet ;
- la gestion des déplacements à l'échelle du quartier ;
- la biodiversité ;
- le risque sanitaire lié à la pollution des sols et de l'eau.

2. Qualité de l'évaluation environnementale

2.1. Observations générales

L'étude d'impact, datée de février 2024, manque de clarté dans sa structure, une partie des informations qui permettent l'analyse des incidences étant située en dehors du chapitre dédié⁹. Par ailleurs, elle ne comporte pas l'ensemble des éléments attendus, tels que définis par l'article R. 122-5 du code de l'environnement. **Il manque en effet la description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage¹⁰**. En l'absence de ces éléments, l'étude d'impact ne permet pas d'établir la justification des choix retenus au regard des incidences sur l'environnement.

Par ailleurs, quelques coquilles manifestement issues de copier-coller avec des documents concernant d'autres projets¹¹ font porter le doute sur la fiabilité des autres informations affichées dans le dossier.

Enfin, **la description du projet est lacunaire et ne permet pas d'établir le devenir du bâtiment situé au sud du bureau de poste accueillant actuellement la boutique Orange et l'office de tourisme** : celui-ci ne figure plus sur le plan du projet, sans que sa démolition ne soit mentionnée. Le document précise par ailleurs (p.100) que « le projet n'occasionne pas de suppression ou de démolition de commerces et de services ».

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact avec l'ensemble des éléments attendus réglementairement, en particulier la justification des choix opérés et une description complète du projet, intégrant les opérations de démolition.

2.2. État initial de l'environnement

L'ensemble des enjeux retenus par l'Ae est abordé dans le chapitre « VII. Facteurs susceptibles d'être affectés : état des lieux de l'environnement », à l'exception de la gestion du trafic et du stationnement.

Le chapitre permet d'évaluer le niveau d'enjeu, avec une synthèse qui identifie les thématiques principales.

8 Cf. orientations 24 et 25 du plan d'aménagement et de gestion durable (PAGD) du SAGE de la baie de Lannion.

9 Notamment en ce qui concerne l'évaluation du risque de submersion marine, avec des éléments figurant uniquement dans le chapitre dédié à la présentation du projet et d'autres dans un chapitre spécifique « hydrologie/submersion ».

10 Art. R122-5 II 7°.

11 Par exemple l'évocation du « SAGE Mayenne » (p. 52) ou de la proximité avec la centrale nucléaire de Chinon (p.80).

L'analyse présente toutefois un certain nombre d'insuffisances. C'est le cas notamment en ce qui concerne la **maîtrise du risque sanitaire lié à la pollution des sols**. **L'étude conclut sans démonstration à l'absence d'incidences potentielles et établit un niveau d'enjeu faible**. Cette thématique ne sera en conséquence pas reprise dans le chapitre traitant de l'analyse des incidences.

L'Ae recommande de justifier l'absence d'incidences liées à la pollution des sols, et à défaut de reprendre l'ensemble de l'analyse sur cette thématique, depuis l'état initial jusqu'à la mise en œuvre de mesures adaptées.

L'identification de l'importance du site en matière de trame verte et bleue n'est pas menée à l'échelle locale : l'analyse se base uniquement sur les enjeux relevés par le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de Bretagne, malgré la proximité immédiate du Léguer.

De même, concernant les aspects patrimoniaux et paysagers, l'étude d'impact se contente de mentionner l'existence d'un site patrimonial remarquable (SPR) et de monuments historiques à proximité, sans exposer les sensibilités ayant donné lieu au classement SPR ni même localiser et identifier les monuments exposés au projet.

Enfin, l'étude d'impact présente des imprécisions en matière de protection de captage d'eau potable¹², d'eau de baignade¹³ et de sites de pêches à pied¹⁴.

L'Ae recommande de compléter l'état initial de l'environnement par une analyse de la fréquentation des aires de stationnement et voiries, et des enjeux en matière de continuités écologiques, de qualité de l'eau (santé, biodiversité) et de patrimoine bâti.

3. Analyse des incidences, définition des mesures d'évitement et de réduction associées et prise en compte de l'environnement

3.1. Submersion marine

La rehausse des berges, par la mise en place d'une gradine, de 4,75 m NGF à 5,5 m NGF vise à prévenir les épisodes de submersion les plus fréquents.

L'étude d'impact s'appuie sur une étude hydrologique réalisée dans le cadre d'un projet de déviation de la route départementale 11, impliquant la réalisation d'un pont de franchissement du Léguer en amont du centre de Lannion. Cette étude conclut à l'absence de risque d'inondation liée à une crue du Léguer mais prévoit une cote de submersion marine à 6,40 m NGF, pour un aléa centennal renforcé par des conditions météorologiques aggravantes et la prise en compte d'une surcote liée à la montée du niveau marin à échéance 2100. **L'étude d'impact annonce prendre en compte le cumul des risques de crue centennale et de submersion marine, sans qu'il n'apparaisse clairement que cette cote de 6,40 m tienne compte de ces effets de cumul.**

12 La figure 81 du document ne fait pas apparaître une partie du périmètre de protection de captage de la prise d'eau de Kermogar.

13 Deux des sites de baignade cités dans l'étude d'impact ont été déclassés en 2023 : en qualité insuffisante (plage de la Baie de la Vierge – Pont Roux à Ploulec'h) et qualité suffisante (plage de Goas Lagorn – Beg Léguer Est à Lannion).

14 Contrairement à ce qui est indiqué dans le dossier, et bien que la zone localisée directement en aval des quais soit effectivement interdite à la pratique de la pêche à pied récréative par arrêté préfectoral du 22 septembre 2016, il existe bien des gisements plus en aval de la zone interdite où la pêche à pied est possible, notamment le secteur du petit Taureau à Lannion.

Par ailleurs, le dossier prend en compte une élévation du niveau de la mer de 0,60 m à l'horizon 2100. Cette hypothèse n'est cependant pas cohérente avec les prévisions issues de travaux plus récents comme le rapport « *L'adaptation au changement climatique des gestionnaires d'infrastructures de navigation maritime et fluviale en France* »¹⁵ de novembre 2022 qui fait état d'une surcote allant jusqu'à 0,90 m à l'échéance 2100 pour le secteur de la Manche.

L'Ae recommande de réexaminer l'hypothèse d'élévation du niveau marin retenue pour le dimensionnement du projet.

En outre, **les effets induits du projet sur les risques de submersion à l'amont ne sont pas ou peu étudiés.** L'étude d'impact se contente d'établir que les aménagements entraîneront la réduction du volume disponible pour l'expansion des crues de 3 850 m³ à 3 200 m³ sur le périmètre du projet¹⁶. Cette perte de volume disponible, ainsi que la rehausse des berges, sont susceptibles d'accroître les risques de submersion en amont¹⁷, sans que cela ne fasse l'objet d'une évaluation. Ce risque est renforcé par l'exposition des secteurs amont aux inondations par crue du Léguer.

L'Ae recommande de :

- ***compléter l'étude d'impact par l'évaluation des effets induits du projet sur le risque de submersion marine en amont, en tenant compte des effets de cumul avec le phénomène de crue, par l'identification des secteurs sensibles et la modélisation des impacts ;***
- ***définir et s'engager à mettre en œuvre les éventuelles mesures d'évitement, de réduction et de compensation éventuellement requises.***

La présentation de différentes solutions de substitution à l'aménagement retenu (*cf. recommandation supra*) permettra sur cette base de définir le meilleur équilibre entre protection des quais au niveau du projet et prise en compte des effets induits.

3.2. Paysage

Le dossier présente le projet comme plus esthétique que la situation actuelle, marquée par la forte présence du stationnement. Toutefois, en l'absence d'appréciation de l'exposition du centre ancien au projet (phases temporaire et permanente)¹⁸, il est difficile de se prononcer sur la bonne prise en compte des enjeux paysagers.

L'Ae recommande de reprendre l'ensemble de la démarche d'évaluation sur l'enjeu paysager, depuis l'établissement de l'état initial jusqu'à la définition d'éventuelles mesures d'évitement et de réduction des incidences.

3.3. Déplacements

Le projet contribue à favoriser les déplacements en modes actifs et à réduire l'emprise de la voiture individuelle sur les aménagements urbains. Il est cependant nécessaire de s'assurer que ces ambitions ne conduisent pas à la saturation des équipements voisins, notamment en matière de stationnement, par une réflexion globale sur les modes de déplacements à l'échelle locale.

15 https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/014713-01_rapport-publie_cle5c75b6.pdf

16 Ce chiffre de 3 200 m³ tient compte du volume des noues de gestion des eaux pluviales. Les dimensions de celles-ci sont imprécisément définies dans le document.

17 Le risque étant lié à la marée montante et épisodiquement au mascaret (phénomène qui remonte le cours du fleuve).

18 Par exemple la réalisation de simulations d'insertion paysagère (photomontages, plan 3D).

L'Ae recommande de justifier que le projet n'aura pas d'incidences négatives sur la saturation des espaces dédiés à la voiture à l'échelle locale, en se basant tant sur un état initial de l'offre en stationnement que sur la manière dont le document d'urbanisme révisé la place de la voiture au centre-ville.

3.4. Biodiversité

Malgré l'inscription du cours du Léguer au sein d'un site Natura 2000, **les enjeux en matière de biodiversité sont limités, du fait de la situation du projet dans un secteur déjà largement anthropisé.** Hormis les réserves exprimées ci-dessus¹⁹ et celles figurant au paragraphe suivant, la prise en compte des enjeux de biodiversité est donc globalement satisfaisante dans l'étude d'impact.

3.5. Prévention de la pollution de l'eau par les sols

En phase travaux, des mesures usuelles de bonne gestion du chantier²⁰ seront mises en œuvre.

Comme indiqué en partie 2.2, cet enjeu ne fait pas l'objet d'une évaluation au-delà de la mention des deux sites répertoriés par la CASIAS et la définition d'un niveau d'enjeu faible. Cependant, la réalisation de noues pour la gestion des eaux pluviales à proximité de ces sites laisse craindre le lessivage d'éléments polluants et leur rejet rapide dans les eaux du Léguer.

L'Ae recommande d'identifier les éventuels éléments polluants présents dans les sols, d'analyser leurs incidences potentielles en matière de biodiversité aquatique et de santé humaine, et de mettre en œuvre des mesures d'évitement et de réduction adaptées.

Pour la MRAe de Bretagne,
la présidente de séance,

Signé

Sylvie PASTOL

19 *Auxquelles il faut ajouter qu'une mesure de réduction des incidences sur la biodiversité, consistant en l'adaptation du calendrier des travaux pour tenir compte des périodes de sensibilité des chiroptères, est annoncée dans un tableau en p. 97 sans faire l'objet d'une explicitation (identification des périodes de sensibilités).*

20 *Par exemple la réalisation des vidanges et le stockage des substances polluantes sur bac de rétention, la réalisation des ouvrages de gestion des eaux pluviales avant le démarrage des autres travaux, la mise en œuvre de procédure d'intervention en cas de pollution accidentelle.*