



Mission régionale d'autorité environnementale

**Bretagne**

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité  
environnementale de Bretagne  
sur le projet d'implantation d'un magasin LIDL  
à Theix-Noyallo (56)**

n° MRAe : 2025-012100

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Bretagne a délibéré par échanges électroniques, comme convenu lors de sa réunion du 13 février 2025, pour l'avis sur le projet d'implantation d'un magasin LIDL à Theix-Noyal (56).

Ont participé à la délibération ainsi organisée : Alain Even, Chantal Gascuel, Isabelle Griffe, Jean-Pierre Guellec.

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.

\* \*

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bretagne a été saisie par Golfe du Morbihan – Vannes agglomération pour avis de la MRAe dans le cadre de la procédure de permis de construire, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçu le 24 janvier 2025.

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.

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 vise à développer l'offre commerciale de la société Lidl sur l'est de l'agglomération vannetaise. L'actuel magasin situé à Séné sera fermé et remplacé par un nouveau bâtiment implanté à 2 km à l'est, dans la zone commerciale Altantheix, sur la commune de Theix-Noyal. La surface de vente passera ainsi de 721 m<sup>2</sup> à 1 741 m<sup>2</sup>.

Le site du projet, en entrée de ville, est bordé par la route nationale RN 165 et la route de Nantes, pénétrante de l'agglomération vannetaise.

Le nouveau magasin s'implantera sur une friche industrielle, présentant des enjeux de pollution des sols par des substances issues des activités passées (émulsion de bitume notamment). Cette friche est en voie de colonisation par des espèces pionnières invasives et connectée par un jeune boisement au vallon du Talhouët, corridor écologique régional. Ce vallon débouche sur le chenal Saint-Léonard, qui abrite de nombreuses zones sensibles du point de vue de la biodiversité (sites Natura 2000, zone humide protégée par la convention de Ramsar, etc.).

Les enjeux principaux retenus par l'Autorité environnementale sont :

- la maîtrise des risques sanitaires et environnementaux liés à la pollution des sols ;
- la préservation de la biodiversité présente sur le site ;
- l'intégration paysagère ;
- les incidences associées au trafic automobile (qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre, congestion et sécurité routières).

L'étude d'impact répond formellement aux exigences du code de l'environnement, à l'exception notable de l'analyse de solutions de substitution raisonnables, parmi lesquelles il est attendu l'option de l'agrandissement sur le site actuel.

Le document n'est par ailleurs pas de lecture aisée. Cela tient à une série de petits défauts formels, mais surtout à ce que l'essentiel de son contenu, concernant les thématiques à enjeu, est issu d'études antérieures, parfois non annexées au dossier et menées par des bureaux d'études différents de celui qui assure la rédaction du document. Ces éléments d'analyses externes ne sont pas intégrés à l'étude d'impact de manière à rendre l'évaluation intelligible et autoportante.

Il en résulte un doute sur la bonne prise en compte des différents enjeux environnementaux, à divers titres : lacunes dans l'état initial, analyse des incidences tronquée et défaut de démonstration de l'efficacité des mesures proposées.

La production d'un bilan complet des émissions de gaz à effet de serre, comparant la situation actuelle à la situation projetée, est par ailleurs recommandée.

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

# Sommaire

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. Présentation du projet et de son contexte.....</b>  | <b>5</b>  |
| 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         |
| <b>2. Qualité de l'évaluation environnementale.....</b>   | <b>8</b>  |
| 2.1. Observations générales.....  | 8         |
| 2.2. État initial de l'environnement.....   | 8         |
| 2.3. Justification environnementale des choix.....  | 10        |
| 2.4. Analyse des incidences et définition des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) associées..... | 10        |
| 2.4.1. Pollution des sols.....  | 10        |
| 2.4.2. Biodiversité sur le site.....  | 11        |
| 2.4.3. Paysage.....   | 11        |
| 2.4.4. Incidences associées au trafic automobile.....   | 12        |
| <b>3. Prise en compte de l'environnement.....</b>   | <b>13</b> |
| 3.1. Pollution des sols et enjeux subséquents.....  | 13        |
| 3.2. Biodiversité sur le site.....  | 13        |
| 3.3. Paysage.....   | 13        |
| 3.4. Incidences associées au trafic routier.....  | 13        |
| 3.5. Climat.....  | 14        |

# Avis détaillé

## 1. Présentation du projet et de son contexte

### 1.1. Présentation du projet

La société Lidl souhaite déplacer son activité, située route de Nantes à Séné, vers une friche industrielle dans le secteur de Saint-Léonard à Theix (commune de Theix-Noyal), à environ 2 km, dans l'est de l'agglomération vannetaise. L'objectif est d'accroître la surface de vente de 721 m<sup>2</sup> à 1 741 m<sup>2</sup>. Le site existant fera l'objet d'une cession à un promoteur pour la réalisation de logements avec espaces commerciaux en rez-de-chaussée.

Sur le nouveau site, le projet implique la destruction des bâtiments désaffectés d'une ancienne usine de liants (fabrication d'émulsion de bitume) et d'un laboratoire d'analyses routières, tous deux relevant du régime de la déclaration au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). La plus grande partie des installations de l'usine a déjà fait l'objet d'un démantèlement, après la cessation d'activité en 2007.

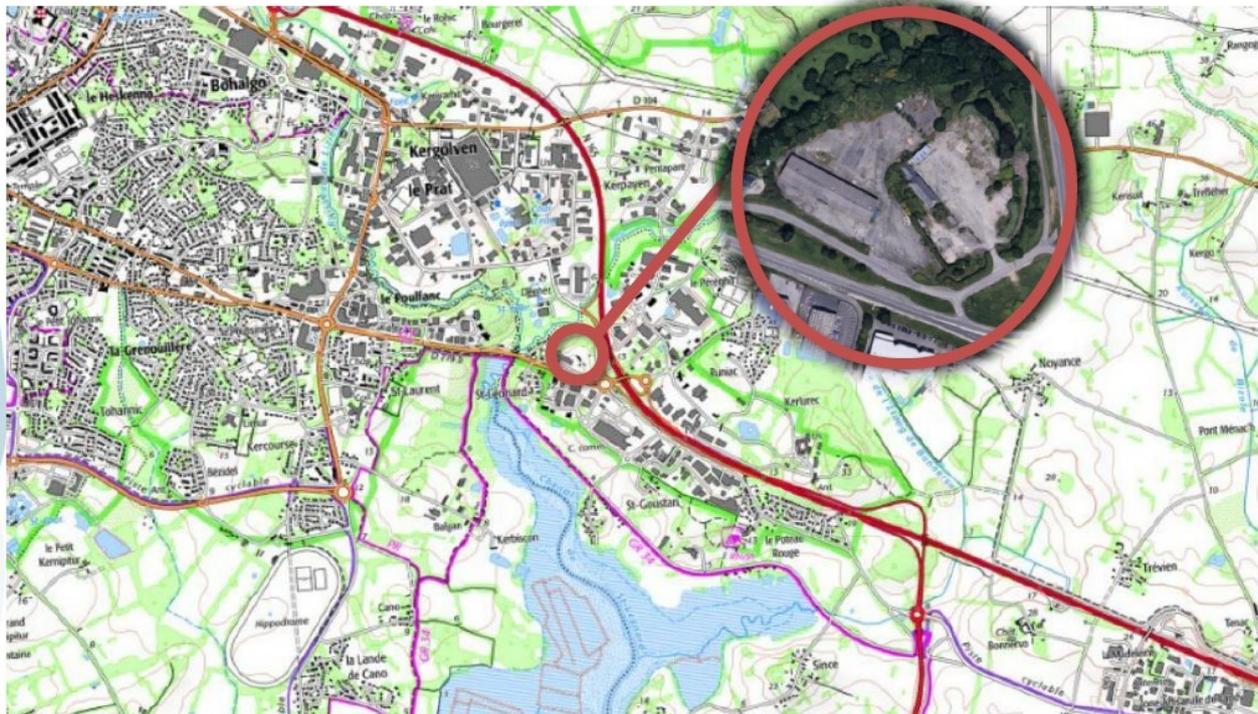
Le nouveau bâtiment s'étendra sur une surface au sol de 2 695 m<sup>2</sup>, pour une hauteur maximale au faîtage de 7,76 m. La toiture monopente supportera une installation photovoltaïque. Une aire de stationnement de 130 emplacements, dont une partie sous ombrières photovoltaïques, sera aménagée pour l'accueil de la clientèle et des employés. L'électricité produite sur le site sera auto-consommée pour les activités du magasin.

Les espaces restants sur le terrain d'assiette de 1,8 ha au total seront aménagés comme voirie d'accès et espaces verts (dont une zone d'écopâturage et un bassin paysager), ou maintenus dans leur état boisé ou naturel actuel.



Vue du projet (source : étude d'impact)

## 1.2. Contexte environnemental



*Situation du projet (source : dossier pour la commission départementale d'aménagement commercial (CDAC))*

Le projet est situé en entrée de l'agglomération vannetaise, à l'intersection entre la route départementale (RD) 779b, également nommée route de Nantes, au sud, et la route nationale (RN) 165, à l'est. Il est bordé par la rue Saint-Léonard, parallèle à ces deux axes.

Le passé industriel du site a conduit à une pollution des sols en hydrocarbures, hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et composés organiques halogénés volatiles (COHV), malgré une dépollution partielle lors du démantèlement de l'usine de liants. Les sols sont actuellement majoritairement imperméabilisés sur l'emplacement des anciennes activités, sans système de gestion des eaux pluviales.

Le projet repose sur un substrat de type granitique, qui présente un potentiel radon moyen.

Sur les secteurs anciennement urbanisés, la flore est dominée par des espèces invasives telles que la renouée du Japon ou le laurier palme. Le boisement sur la partie nord est constitué de jeunes bouleaux et de chênes pédonculés. Les inventaires ont permis d'identifier la présence sur le site de plusieurs espèces protégées d'oiseaux, de chauve-souris, d'insectes et de batraciens.

Les parcelles voisines à l'ouest ont fait l'objet de plusieurs projets d'aménagements commerciaux aujourd'hui abandonnés. Plus à l'ouest se trouve le hameau de Saint-Léonard, composé de quelques maisons pavillonnaires.

La zone d'activités commerciales Atlantheix jouxte le site, côté sud de la RD 779b.



Délimitation du projet (source : étude d'impact)

Au nord, en contrebas de la zone d'implantation, coule le ruisseau du Talhouët, qui rejoint rapidement le Liziec pour former le chenal de Saint-Léonard débouchant dans le golfe du Morbihan. Le site est donc en connexion hydraulique directe avec un grand nombre de secteurs sensibles : zone spéciale de conservation (ZSC)<sup>1</sup> et zone de protection spéciale (ZPS)<sup>2</sup> constituant les sites Natura 2000 du Golfe du Morbihan, zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) de type 1<sup>3</sup> des Marais de Séné, zone Ramsar<sup>4</sup> du Golfe du Morbihan, réserve naturelle de chasse et de faune sauvage.

### 1.3. Procédures et documents de cadrage

Le projet a été soumis à évaluation environnementale, après examen au cas par cas<sup>5</sup>, par décision préfectorale du 25 mars 2024, confirmée après recours gracieux par courrier du 25 juillet 2024. La saisine de l'Ae est réalisée dans le cadre de la procédure de permis de construire. Une déclaration au titre de la loi sur l'eau a également été effectuée, le projet interceptant un bassin versant de plus de 1 ha<sup>6</sup>.

L'emprise du secteur à aménager est classée en zone Ui, zone urbanisée à vocation d'activité et de commerce, par le plan local d'urbanisme (PLU) de Theix-Noyal. Le secteur le plus au nord du parcellaire, au-delà de la zone boisée, sur lequel aucun aménagement n'est prévu, est classé en zone N (naturelle).

Le projet a fait l'objet d'un avis favorable de la commission départementale d'aménagement commercial (CDAC) le 8 octobre 2024.

Il devra assurer sa compatibilité avec le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) du Golfe du Morbihan et de la Ria d'Étel, ainsi qu'avec le schéma de cohérence territoriale (SCoT) Golfe du Morbihan – Vannes agglomération.

- 1 ZSC : zone spéciale de conservation, où sont appliquées les mesures nécessaires au maintien ou rétablissement, dans un état de conservation favorable, des habitats naturels et/ou des populations des espèces pour lesquels le site est désigné.
- 2 ZPS : zone de protection spéciale visant à conserver les espèces d'oiseaux sauvages figurant à l'annexe 1 de la directive européenne 2009/147/CE dite directive « Oiseaux ». Ces zones servent d'aires de reproduction, de mue, d'hivernage ou de zone relais à des oiseaux migrateurs.
- 3 ZNIEFF de type I : espace homogène d'un point de vue écologique, qui abrite au moins une espèce et/ou un habitat rare ou menacé, d'intérêt local, régional, national ou communautaire.
- 4 La convention de Ramsar porte sur les zones humides d'importance internationale. Il s'agit d'un traité intergouvernemental qui sert de cadre à l'action nationale et à la coopération internationale pour la conservation et l'utilisation rationnelle des zones humides et de leurs ressources.
- 5 Dossier n° 2024-11309.
- 6 Cf. rubrique 2.1.5.0 de la nomenclature portée par l'article R 214-1 du code de l'environnement.

## 1.4. Principaux enjeux identifiés par l'Ae

Étant donné la nature du projet et son contexte environnemental, l'Ae identifie comme principaux enjeux :

- **la maîtrise des risques sanitaires et environnementaux** liés à la pollution des sols et à la présence de radon dans le sous-sol ;
- **la préservation de la biodiversité** présente sur le site ;
- **l'intégration paysagère** ;
- **les incidences associées au trafic automobile** (qualité de l'air, gaz à effet de serre, congestion, sécurité routière).

## 2. Qualité de l'évaluation environnementale

### 2.1. Observations générales

L'étude d'impact, dans sa version 2 du 22 janvier 2025, comprend la plupart des éléments formels exigés par l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Un résumé non technique (RNT) figure dans le dernier chapitre du document et en reprend les points principaux. Ce RNT manque toutefois d'illustrations (plan de situation, plan de masse ou photographie), ce qui permettrait de mieux visualiser la teneur du projet.

La majeure partie du contenu relatif aux enjeux de biodiversité est issue d'une étude antérieure, finalisée par le bureau d'étude TBM-Environnement en 2023, sur la base d'inventaires réalisés en 2021 et 2022. Le contexte de cette étude doit être explicité et cette étude doit être reproduite *in extenso* en annexe. Seuls des extraits sont présentés dans l'étude d'impact, sous forme de captures d'écran. Cela complique la lecture du document (qualité des images, impossibilité de recherche par mot clé) et ne permet pas d'apprécier la cohérence du travail d'inventaire mené.

Par ailleurs, la pagination de l'étude d'impact est interrompue sur une partie du document, puis présente un décalage avec la pagination du document au format .pdf, ce qui complique le repérage en son sein.

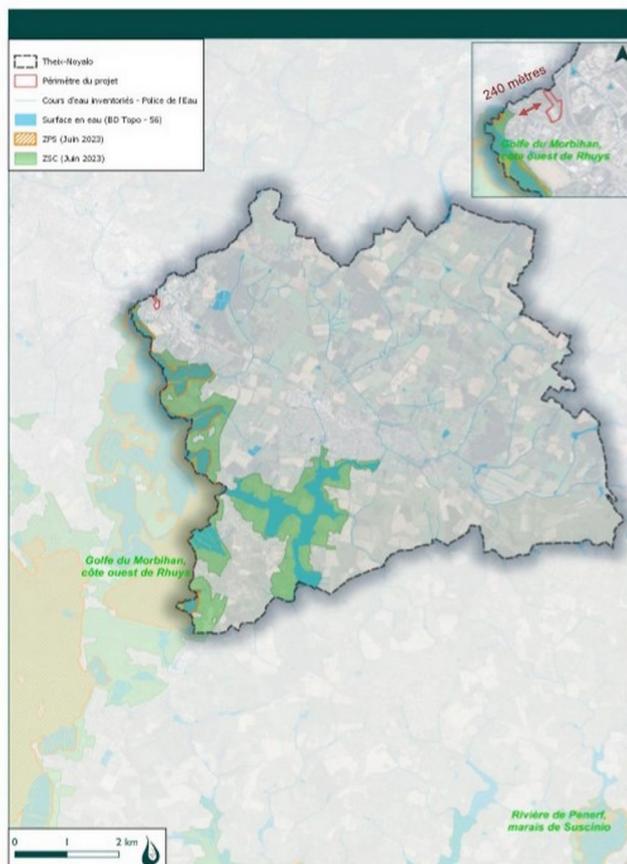
### 2.2. État initial de l'environnement

D'un point de vue formel, le chapitre dédié à l'état initial de l'environnement pâtit de représentations cartographiques de l'aire d'étude élargie systématiquement centrées sur le territoire communal de Theix – Noyal. Le projet se situant en limite de ce territoire avec les communes de Séné et de Vannes, et les cartographies représentant l'extérieur des frontières communales en couleurs atténuées, cela nuit à une lecture claire et rapide des enjeux à une échelle géographique pertinente.

D'autre part, une partie des informations attendues dans le chapitre dédié à l'état initial de l'environnement (chapitre III) se trouve dans l'étude d'impact au chapitre « II. Présentation du projet ». C'est en particulier le cas pour les éléments concernant le trafic routier existant ou la pollution des sols. Cela complique la lecture du document et la caractérisation du niveau d'enjeu. Ainsi, le paragraphe III 6-1-n) dédié au risque lié aux sites et sols pollués rappelle l'historique industriel du site et mentionne l'absence de pollution anthropique recensée dans la base de données Géorisques<sup>7</sup> alors que **les pollutions sont avérées**. Parmi ces pollutions identifiées, il est mentionné une contamination des eaux souterraines en tétrachloréthylène<sup>8</sup> en aval hydraulique du site. L'étude de 2022 ayant permis d'identifier cette pollution n'étant malheureusement pas jointe en annexe, des informations importantes ne sont pas disponibles (valeur relevée, condition et localisation du prélèvement, résultats pour les autres substances recherchées, etc.).

7 *Géorisques est une plateforme en ligne, éditée par les services de l'État, qui a vocation à répertorier l'ensemble des risques naturels et industriels identifiés. Elle regroupe notamment les bases de données CASIAS (carte des anciens sites industriels et des activités de services), SIS (secteur d'information sur les sols) et Sites et sols pollués, qui donnent des indications sur le risque de pollution lié aux usages passés des sites. Contrairement à ce qui est indiqué dans le corps de l'étude d'impact, le diagnostic réalisé par la société Fondasol, pourtant joint en annexe, révèle que l'usine de liant a fait l'objet d'un enregistrement dans la base des anciens sites industriels et des activités de services (BASIAS), devenu CASIAS.*

8 *Solvant liquide utilisé pour les anciennes activités du site et présent dans le sol, classé comme composé organique halogène volatil (COHV), toxique pour l'homme et la faune (effet neurologique, altérations rénales, hépatiques et respiratoires, effet cancérigène) :* <https://substances.ineris.fr/sites/default/files/archives/127-18-4%20--%20T%C3%A9trachloro%C3%A9thyl%C3%A8ne%20--%20FDTE.pdf>



Exemple de représentation problématique de l'aire d'étude élargie, pour le cas des sites Natura 2000 (source : étude d'impact)

Le risque lié à la concentration du radon dans le sous-sol, exposant les usagers du site à des rayonnements ionisants en l'absence de mesures de gestion adaptées, n'est pas évoqué dans l'étude d'impact, alors même que la géologie du site présente un potentiel radon moyen<sup>9</sup>.

**L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par la prise en compte de l'enjeu sanitaire lié au radon, depuis l'identification des enjeux jusqu'à la mise en œuvre éventuelle de mesures d'évitement et de réduction des incidences.**

En matière de biodiversité, l'état initial est basé sur une série d'inventaires « 4 saisons » réalisés pour chaque espèce dans des périodes adaptées. En revanche, l'identification des enjeux en matière de continuités écologiques est limitée à l'examen du schéma régional de cohérence écologique (SRCE)<sup>10</sup>, sans étude des potentiels corridors pertinents à des échelles plus locales.

Enfin, **l'Ae s'interroge quant à la justification de la qualification du niveau d'enjeu pour l'avifaune, identifié comme « faible » dans le tableau de synthèse.** En effet, les inventaires révèlent la présence de 42 espèces protégées d'oiseaux, dont la plupart sont écologiquement liées au site (nichage, hivernage, migration, chasse), et identifient 3 espèces (bouvreuil pivoine, serin cini et pic épeichette) pour lesquelles l'enjeu stationnel<sup>11</sup> est notable. À cette diversité d'espèces sensibles s'ajoute la position du site comme potentiel corridor écologique entre le chenal Saint-Léonard et les espaces naturels à l'est de la RN 165, notamment pour les espèces volantes moins affectées par l'obstacle routier.

<sup>9</sup> Voir la carte produite par l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN) : <https://www.irsn.fr/savoir-comprendre/environnement/cartographie-potentiel-radon-formations-geologiques>

<sup>10</sup> Le SRCE de la région Bretagne est annexé au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), approuvé en mars 2021 et modifié le 17 avril 2024.

<sup>11</sup> L'enjeu stationnel est défini dans l'étude d'impact par le croisement de la vulnérabilité ou de la rareté de l'espèce à l'échelle locale et de son usage du site.

## 2.3. Justification environnementale des choix

La partie II.2 « Justification du projet et de son dimensionnement » présente une approche principalement axée sur des enjeux de développement commercial. Aucune « solution de substitution »<sup>12</sup> n'est envisagée, ce qui permettrait de comparer plusieurs options d'aménagement (sites alternatifs et variantes sur le site retenu), notamment selon des critères environnementaux. L'Ae relève par ailleurs que le projet présenté dans l'étude d'impact n'a pas évolué sensiblement par rapport au projet ayant fait l'objet de l'examen au cas par cas, faisant ainsi douter de la mise en œuvre d'un processus itératif de prise en compte de l'environnement à chaque étape de l'évaluation environnementale.

**Au vu de l'avancement du projet, la formulation d'hypothèses alternatives d'implantation ne serait plus crédible. Cette étape primordiale de l'évaluation environnementale fait défaut dans le dossier.**

De même, la partie III.8 « Aspects pertinents de l'environnement et leur évolution », censée répondre aux exigences du 3. de l'article R. 122-5 déjà cité<sup>13</sup>, se limite à un tableau contenant une seule phrase conclusive pour chacun des enjeux. Le choix de déplacer une surface commerciale de proximité en zone périphérique demande pourtant à être évalué et justifié d'un point de vue environnemental, notamment pour les enjeux liés à l'augmentation des déplacements et du trafic routier.

## 2.4. Analyse des incidences et définition des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) associées

### 2.4.1. Pollution des sols

L'analyse des incidences en matière de pollution des sols renvoie à l'étude thématique jointe en annexe, qui comporte un diagnostic, un schéma conceptuel d'exposition aux risques, un plan de gestion et une analyse des risques résiduels. **L'étude d'impact ne reprend toutefois pas les principales informations de ces différents chapitres de l'étude de sols. Elle se contente uniquement de relever la conclusion de l'absence d'impact résiduel après mise en œuvre du plan de gestion et n'est de ce fait pas autoportante.**

L'examen de l'étude de sols en annexe permet de considérer que **les risques de transfert de pollution vers les futurs usagers du site font l'objet d'une analyse des incidences et de mesures d'atténuation adaptées.** Ces dernières consistent en l'excavation des sols identifiés comme les plus pollués (entre 615 et 1 200 m<sup>3</sup> à traiter en filière adaptée), le recouvrement de l'ensemble du site aménagé par de l'enrobé ou des terres saines sur une épaisseur de 30 cm et l'utilisation de techniques de prévention de la contamination des canalisations d'eau potable.

En revanche, **le risque de transfert des substances polluantes vers les eaux souterraines n'est pas correctement apprécié** dans l'étude en annexe, qui écarte ce risque dans le schéma conceptuel au motif de la profondeur de la nappe, supérieure à 15 m. Cependant, on dispose de peu d'information sur l'hydrogéologie du site, notamment dans sa partie la plus basse (où la nappe est susceptible d'être moins profonde). Par ailleurs, la nature granitique du sol laisse présager l'existence d'un aquifère de socle fissuré, dans lequel l'écoulement des eaux le long des failles peut favoriser des transferts rapides et sans filtration sur des distances importantes. Enfin, l'étude menée en 2022 (cf. partie 2.2) a permis d'établir qu'au moins un polluant présent sur le site se retrouve d'ores et déjà dans les eaux souterraines en aval.

L'étude d'impact considère que la gestion des eaux pluviales mise en œuvre dans le cadre du projet<sup>14</sup>, par rapport à une situation initiale sans système de gestion, est de nature à améliorer la qualité des eaux (souterraines et de surface) et ainsi limiter les incidences sur l'ensemble des sensibilités en aval (en matière de biodiversité et de santé humaine notamment). Or en présence de pollutions souterraines, les mesures positives en matière de gestion des eaux pluviales, comme la désimperméabilisation ou l'infiltration,

12 Selon les termes employés dans l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

13 « Une description des aspects pertinents de l'état initial de l'environnement, et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport à l'état initial de l'environnement peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ».

14 Les modalités de cette gestion faisant l'objet d'une description sommaire, renvoyant pour le détail au dossier de déclaration loi sur l'eau, non annexé à l'étude d'impact.

peuvent dégrader la situation en termes de transfert de pollution (par accroissement du lessivage des sols). Si l'étude d'impact proscrit les systèmes de gestion des eaux pluviales par infiltration au droit de terrains pollués, la bonne application de ce principe n'est pas suffisamment démontrée. En effet, une zone potentiellement polluée est située au niveau du bassin d'infiltration au nord-est du site. Ce secteur n'a pas fait l'objet d'investigations complémentaires depuis l'identification de la pollution aux hydrocarbures lors d'une campagne de prélèvements en 2011. La délimitation exacte de la zone polluée ne peut donc pas être établie, ainsi *a fortiori* que l'absence de recoupement avec le bassin d'infiltration. D'autre part, un système de massif infiltrant sera mis en place sous l'aire de stationnement, également à l'emplacement d'une zone identifiée comme polluée.

Si l'excavation préalable des terres polluées limitera les transferts de substances polluantes, il apparaît tout de même nécessaire de mieux évaluer le risque de pollution de la nappe et de mettre en œuvre des mesures de suivi à moyen terme.

***L'Ae recommande de reprendre l'évaluation du risque de pollution de la nappe et des incidences environnementales associées (en matière de biodiversité, de qualité de l'eau et de santé humaine) :***

- ***en consolidant l'état initial par l'analyse des risques de transfert des polluants dans la nappe ;***
- ***en croisant les enjeux avec ceux de la gestion des eaux pluviales ;***
- ***en mettant en œuvre les mesures nécessaires d'évitement, de réduction, voire de compensation des incidences, ainsi que des mesures de suivi de la qualité des eaux souterraines et de surface en aval hydraulique du site.***

#### **2.4.2. Biodiversité sur le site**

Le chapitre IV.3, qui traite de l'analyse des incidences et des mesures ERC concernant les milieux et espèces naturels, ne présente pas de manière exhaustive les éléments importants produits dans le cadre de l'étude menée par le bureau TBM-Environnement (cf. *supra*, partie 2.1). Le détail des mesures d'évitement et de réduction n'est notamment pas présenté dans cette partie, alors que celles-ci figurent paradoxalement de manière plus précise dans le résumé non technique. C'est en particulier le cas pour la gestion des espèces exotiques envahissantes ou la préservation des chauves-souris et des oiseaux.

Sur le fond, les mesures d'évitement et de réduction des incidences proposées sont pertinentes, notamment celles qui permettent d'éviter l'habitat du bouvreuil pivoine et du pic épeichette, de concentrer les phases de démolition et de défrichage en dehors des périodes de nidification ou de limiter l'éclairage à la période de fonctionnement du magasin. Elles s'avèrent toutefois insuffisantes en ce qui concerne la destruction d'habitat pour la pipistrelle commune ou le serin cini. Ainsi, la mesure référencée MR05 consistant à mettre en place des gîtes à chauves-souris dans les futurs bâtiments devrait être envisagée comme une mesure de compensation à part entière, et non comme une mesure de réduction, avec ce que cela implique en termes d'obligation de résultat. De la même manière, des mesures de compensation pour l'habitat du serin cini apparaissent nécessaires.

Les éléments évoqués dans le dossier ne permettent donc pas de garantir l'absence de destruction, d'altération ou de dégradation des espèces protégées présentes à proximité du projet ou de leur habitat (articles L. 411-1 et 2 du code de l'environnement).

***L'Ae recommande de démontrer l'absence de destruction, d'altération ou de dégradation des espèces ou de leur habitat.***

#### **2.4.3. Paysage**

L'étude d'impact ne comporte pas de véritable analyse des incidences paysagères du projet, se bornant à considérer que l'aménagement d'une friche industrielle constitue une amélioration de la situation existante. Cependant la perception extérieure du site, notamment depuis la route de Nantes, est actuellement celle d'une friche végétalisée<sup>15</sup>, offrant un répit au regard de l'automobiliste de passage dans une zone d'entrée de ville marquée par les volumes et enseignes des bâtiments commerciaux et les aménagements routiers.

<sup>15</sup> *Quand bien même cette végétation est principalement constituée d'espèces invasives d'origine anthropique comme le laurier palme, l'impression première et commune est celle d'un espace naturel.*

Une unique simulation d'insertion à hauteur d'être humain figure dans l'étude d'impact (cf. photomontage ci-dessous), en illustration de la desserte en transport en commun et sans lien avec les analyses des incidences paysagères.

**L'Ae recommande de conduire une véritable étude paysagère du projet, depuis l'identification des sensibilités et points de visibilité depuis les axes aux alentours jusqu'à l'établissement d'éventuelles mesures d'évitement et de réduction des incidences, en passant par la présentation du parti pris paysager du projet.**



*Photographie d'insertion du projet, vu depuis la route de Nantes au sud (source : étude d'impact)*



*Même vue en situation actuelle - le parking au premier plan est hors périmètre du projet (source : google street view)*

#### **2.4.4. Incidences associées au trafic automobile**

L'étude d'impact s'appuie sur les résultats de l'étude de trafic routier menée dans le cadre de la CDAC. Celle-ci conclut à la compatibilité du projet avec les infrastructures existantes en matière de congestion et de sécurité routières.

En revanche, l'étude d'impact ne permet pas d'apprécier les incidences du projet sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre (GES). L'augmentation du trafic routier induite par le déplacement d'une surface commerciale de proximité en zone périphérique, avec à ce jour une faible desserte en transport en commun et une accessibilité cyclable très limitée, n'est pas quantifiée. En l'absence de cette analyse, il n'est pas possible d'apprécier les effets du projet, ni de définir les éventuelles mesures d'évitement et de réduction adaptées.

Par ailleurs, l'argument avancé dans l'étude d'impact que « le projet n'aura pas d'impact significatif sur le climat planétaire » n'est pas pertinent. De manière générale, qu'un projet n'ait pas de conséquence discernable sur le climat ne justifie pas d'ignorer ses impacts en la matière, le changement climatique actuel étant causé par une multitude de contributions faibles.

### 3. Prise en compte de l'environnement

Au regard du contenu de l'étude d'impact et des insuffisances méthodologiques exposées en partie 2, l'Autorité environnementale formule dans cette troisième partie son appréciation de la bonne prise en compte de chaque enjeu environnemental principal dans l'élaboration du projet.

#### 3.1. Pollution des sols et enjeux subséquents

Les mesures issues du plan de gestion exposées dans l'étude de sols annexée au dossier permettent de **maîtriser, pour les futurs usagers du site, le risque sanitaire lié à la présence de substances polluantes** émises par les activités passées.

En revanche, l'exposition aux rayonnements ionisants liés à la géologie potentiellement riche en **radon** ne fait pas l'objet d'une évaluation, **le risque ne peut donc pas être écarté** pour les employés qui fréquenteront le site sur des durées importantes.

Enfin, l'étude d'impact **ne permet pas en l'état de démontrer l'absence de risque de réactivation des transferts de pollution dans les eaux souterraines**, notamment du tétrachloréthylène et des hydrocarbures, du fait des lacunes de l'analyse et des doutes sur le respect de la mesure consistant à ne pas infiltrer les eaux pluviales au droit de zones polluées. Cette pollution est susceptible d'entraîner la **dégradation des écosystèmes sensibles à l'aval**, et d'affecter la **santé humaine** (prélèvement d'eau souterraine, résurgence des eaux polluées en surface).

#### 3.2. Biodiversité sur le site

Le site d'implantation du projet, en connexion directe avec le corridor écologique régional du vallon du Talhouët et en voie d'enrichissement avancé depuis l'arrêt des activités, présente une biodiversité notable en ce qui concerne les chauves-souris et les oiseaux, malgré une végétation dominée par les espèces exotiques envahissantes.

**Le maintien du secteur boisé et la réalisation des travaux de défrichage et de démolition hors période de sensibilité permettent de réduire conséquemment les incidences** sur la plupart des espèces identifiées. Cependant les impacts résiduels, liés à la **destruction potentielle d'habitat** d'une colonie de pipistrelles communes (gîte dans un bâtiment à démolir) et du serin cini (seule espèce d'oiseau identifiée comme à enjeu stationnel, qui sera impactée par les aménagements), **nécessitent l'établissement de mesures de compensation** qui restent à définir.

#### 3.3. Paysage

**En l'absence d'analyse paysagère consistante dans le dossier, l'Ae n'est pas en mesure d'apprécier les incidences du projet en la matière.**

#### 3.4. Incidences associées au trafic routier

Les aménagements internes et des voies de dessertes du site sont censés assurer la fluidité des accès et l'absence de surcharge des voiries voisines, selon les conclusions de l'étude de trafic annexée au dossier.

Le projet, de par sa nature, engendrera un trafic routier supplémentaire qui n'est pas quantifié dans l'étude d'impact. Cette augmentation du trafic aura des conséquences sur la qualité de l'air (particules fines et oxydes d'azote notamment) et sur l'émission de gaz à effet de serre. Les effets en termes de **qualité de l'air** sont principalement locaux et peuvent être rapportés à la situation actuelle – évaluée comme bonne dans l'état initial – et relativisés par rapport au trafic existant. **Les enjeux en la matière peuvent donc être considérés comme limités.**

### 3.5. Climat

En revanche les émissions de **gaz à effet de serre** ont des effets globaux et ne peuvent donc pas être rapportés au contexte local, ni relativisés par rapport aux émissions mondiales. Les enjeux en matière de dérèglement climatique imposent donc d'éviter et de réduire les émissions à l'échelle de chaque projet. **Cette nécessité, qui a trait au principe même du présent projet, devrait faire l'objet d'une évaluation complète, y compris la recherche de solutions alternatives au déménagement du magasin.**

*L'Ae recommande de réaliser un bilan des émissions de gaz à effet de serre, incluant la phase de réalisation du projet (démolitions, aménagements, construction...) et la phase d'exploitation (fonctionnement de l'activité, déplacements, consommation et production d'énergie...), et de le comparer au bilan des émissions de gaz à effet de serre de l'activité actuelle.*

Pour la MRAe de Bretagne,  
le président,

**Signé**

Jean-Pierre GUELLEC