

**Département du Morbihan**

**ENQUETE PUBLIQUE**  
**PORTANT SUR LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE**  
**DU PAYS DE LORIENT**

du 28-8-2006 au 29-9-2006

**II – AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

COMMISSION D'ENQUÊTE  
Camille HANROT-LORE, Présidente  
Schéma Michel LE GALL, membre titulaire  
Lucien-Gabriel LE PEUT, membre titulaire

Arrêté du Syndicat mixte pour le  
de Cohérence Territoriale du 10-7-2006  
Fait le 15-11-2006

Dans son rapport, la commission d'enquête a étudié le déroulement de l'enquête publique, la présentation du SCOT. Elle a ensuite comptabilisé les observations recueillies durant l'enquête et présenté l'essentiel de leur contenu. Elle les a regroupées par thèmes afin d'en faciliter l'examen.

Afin de se forger une opinion, la commission d'enquête :

- a examiné attentivement les observations du public,
- s'est transporté sur le terrain afin de visualiser les sites pour une meilleure compréhension du dossier ou des observations,
- a sollicité et obtenu une réunion avec le maître d'ouvrage qui s'est tenue le 19 octobre 2006,
- a fait part au maître d'ouvrage de ses interrogations par lettre en date du 12-10-2006 en lui demandant un mémoire en réponse,
- a étudié avec attention les explications et précisions données dans le mémoire en réponse en date du 26-10-2006.

Avant d'émettre ses conclusions, la commission d'enquête a effectué, ci-dessous la synthèse du contenu des observations par thèmes afin d'en faciliter l'examen puis donne son avis en tenant compte des observations recueillies et du mémoire en réponse.

<b>I - AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE CONCERNANT LES OBSERVATIONS DU PUBLIC</b>
---

### **Les observations générales**

Elles portent d'une part sur l'information du public, la mise à disposition des documents, la facilité de lecture et sur l'absence de grands projets ou de volet « développement ».

Or, pendant l'enquête publique, le SCOT était consultable dans les différentes mairies et sur le site internet du syndicat. Les associations peuvent demander un dossier pour l'étudier. Lors de l'élaboration du SCOT, il y a eu de nombreuses actions de concertation, des randonnées, un rallye-SCOT, des expositions, des forums publics, des articles dans la presse, des réunions en mairie (cf. bilan de concertation).

Ces différentes actions ainsi que les expositions dans les mairies d'Hennebont, Port-Louis et Lorient lors de l'enquête publique ont permis de sensibiliser le public. A Lorient, une personne était présente en permanence et répondait aux questions du public. Environ 250 personnes sont venues consulter l'exposition de Lorient ou/et ont étudié le dossier ; des professeurs sont venus avec des élèves et des étudiants. Cette concertation et les expositions ont aidé le public à appréhender les aspects techniques du dossier. Des plaquettes relatant les principaux objectifs étaient disponibles dans les lieux de permanence.

D'autre part, le SCOT détermine les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers. Il peut définir également les grands

projets d'équipements et de services d'après l'article L.122-1 du code de l'urbanisme. Un grand projet d'infrastructure a déjà été réalisé, l'A 82 venant d'être élargie.

Pour répondre au volet développement, la commission a analysé les capacités d'accueil au niveau de l'habitat et des activités.

Au niveau de l'habitat, l'INSEE et Audélor ont fait des simulations et prévoient d'accueillir 10000 habitants supplémentaires dans les 20 ans à venir. Il est prévu la construction de 1000 logements par an (pour répondre au desserrement de la population et à l'accueil des jeunes) qui est une prolongation de la tendance actuelle. Ainsi le DOG prévoit des secteurs stratégiques pour le renforcement des principaux pôles d'habitat (page 46) d'une surface d'environ 560 ha, auxquels il faut ajouter les secteurs mixtes activités et habitat, et les zones d'habitat de moindre importance et/ou déconnectées des centres. En tenant compte du phénomène de rétention, la capacité d'accueil devrait dépasser la durée du SCOT, si la densité de 20 à 40 logements par hectare... est respectée dans les secteurs stratégiques de développement urbain.

Au niveau des activités, la consommation annuelle des surfaces en zones d'activités est entre 16 et 18 ha par an. Le DOG prévoit page 46 et 61, des secteurs stratégiques pour le renforcement des principaux pôles d'activités soit environ 60 ha à dominante tertiaire et environ 420 ha à dominante industrie, service aux entreprises, auxquels il faut ajouter les secteurs mixte habitat et activités à dominante tertiaire et les zones d'activités communales. La capacité devrait être suffisante malgré le phénomène de rétention. 11 ha de zones d'activités sont actuellement commercialisables. 600 ha sont potentiellement prévus dans les POS, PLU.

#### Avis de la Commission

La commission estime que le public et les associations ont pu accéder aux informations qu'ils souhaitent.

Par ailleurs, les capacités d'accueil devraient pouvoir répondre aux besoins. Il serait utile d'apporter des précisions dans les documents au niveau des surfaces des zones d'activités.

### **1.1 - PÉRIMÈTRE, APPLICATION ET EVOLUTION DU SCOT**

Pour plusieurs intervenants le périmètre retenu pour le SCOT n'est pas le plus pertinent. Il devrait, à leur avis, intégrer les 6 communes de la communauté de communes de PLOUAY (L1 LOR, L3 LOR) et s'étendre aux zones côtières et au domaine maritime au-delà des côtes (L3 LOR, L9 LOR)

Pour certains, les limites territoriales du SCOT ne sont pas le seul enjeu. Ils précisent que l'optimisation des ressources et la cohérence des projets du territoire, passent par une réflexion commune et la concertation avec les communautés de communes limitrophes du périmètre du SCOT.

Plus nombreux encore, sont ceux qui s'inquiètent de la bonne application des orientations et prescriptions du SCOT. Pour cela se pose la question de l'Autorité chargée de sa déclinaison dans les PLU, du respect dans ceux-ci de ses prescriptions et également d'un bilan à échéances suffisamment rapprochées pour en maîtriser l'évolution.

## Avis de la commission

Si le périmètre du SCOT est proposé par les Communes et les Etablissements Publics de Coopération Intercommunales (EPCI) il est fixé par le préfet à qui est dévolue la recherche de connaissance à l'échelle départementale des réalités de fonctionnement des bassins de vie, d'habitat, d'emploi et les systèmes de déplacements ou ayant une cohérence géographique et paysagère.

Héritier du SDAU de LORIENT de 1981, il est apparu judicieux au Syndicat mixte pour faciliter son élaboration et réduire les délais d'établissement que le SCOT en reprenne dans un premier temps les limites continentales auxquelles, il est légitime d'ajouter l'île de Groix.

Cette décision, guidée par le pragmatisme, n'exclut pas une évolution dès lors que les communes limitrophes et le pays de Lorient se mettent d'accord pour développer une démarche commune de projet sur l'aire géographique qui les rassemble.

En effet, le SCOT pourra être révisé en fonction des évolutions constatées. C'est un document qui peut être révisé ou modifié. Il devient d'ailleurs caduc si il n'est pas révisé au bout de 10 ans. Cela constitue une rupture avec la situation antérieure des Schémas Directeurs d'aménagement et d'Urbanisme (SDAU).

Hormis cette redéfinition du périmètre, à laquelle le président du Syndicat Mixte pour le SCOT se dit favorable, le territoire s'est engagé dans une démarche de « Gestion Intégrée des Zones Côtières » (GIZC) qui répond à la préoccupation exprimée par des intervenants.

Au-delà des procédures de concertation réglementaire, il est effectivement souhaitable que les réunions « interSCOT », comme les nomment un intervenant, permettent d'harmoniser le développement des territoires.

Le SCOT ne doit pas rester un catalogue d'intentions, mais doit trouver une application concrète dans les PLU. Bien sûr, les services de l'Etat dans le cadre du contrôle de légalité sont chargés du respect des prescriptions du SCOT dans les PLU, mais comme le dit l'un des intervenants, il faut « en garder l'esprit » et maintenir la volonté de trouver une véritable Cohérence Territoriale. C'est pourquoi la Commission estime que l'implication du Syndicat Mixte est importante non seulement par les avis sur les PLU qu'il sera amené à émettre, mais par une attention constante à répondre aux problèmes concrets d'application sur le terrain et de faciliter les évolutions nécessaires.

## **1.2 – ESPACES ET SITES NATURELS**

### **1.2.1 – les liaisons vertes**

Deux observations font état des difficultés pour l'implantation de la station d'épuration de Riantec et une autre indique que la partie Sud-Est de la future zone d'activités de Kersabiec correspond à une liaison verte.

Les différentes liaisons vertes évoquées dans les observations sont étroites (Ploemeur-Lorient, Larmor-Plage, Port-Louis-Riantec,) et ont un rôle important dans le paysage. La liaison verte Ploemeur-Lorient correspond à la vallée de la rivière du Ter et forme une continuité paysagère ; par ailleurs page 9 et 22 du DOG cet espace est indiqué comme espace naturel ou agricole tampon entre deux secteurs urbanisés et comme ceinture verte autour de l'ensemble urbain « Lorient-Lanester ». Les deux dernières liaisons vertes citées plus haut, sont également indiquées pages 23, 25 27, comme coupures d'urbanisation et fenêtres

littorales qui permettent la connexion entre la mer et la campagne. La liaison verte Port-Louis –Riantec est également indiquée comme espace naturel ou agricole tampon entre deux secteurs urbanisés.

Concernant la station d'épuration de Riantec, le SCOT n'a pas vocation à définir l'implantation des équipements publics ; celle-ci est du domaine des PLU communaux. Le SCOT définit les sites à enjeu intercommunal de biodiversité sur lesquels l'installation d'une station d'épuration n'est pas possible. Dans le DOG page 22, les extensions urbaines sont « *possibles à la condition que soient définis des mécanismes de compensation pour les écosystèmes endommagés. La nature de ces mécanismes et la localisation des espaces naturels « recrés » sont à définir dans les PLU* ». Plusieurs possibilités semblent s'offrir pour l'implantation de la station sans porter atteinte à la biodiversité dont la préservation est de grand intérêt. En conséquence, il n'y a pas lieu de modifier le SCOT. Dans la rédaction du DOG actuelle, la partie Sud-Est de la future zone d'activités de Kersabiec en tant qu'extensions urbaines est possible dans les liaisons vertes, si des mesures de compensation sont définies dans le PLU.

La commission d'enquête observe que les liaisons vertes sont des secteurs très convoités par certaines communes ou groupement des communes pour des projets d'infrastructures ou d'extensions d'urbanisation. Par contre, des habitants des secteurs urbanisés sont inquiets de voir les dernières liaisons vertes étroites pouvant être urbanisées à condition que soient définis des mécanismes de compensation. Ils désirent que soient protégés strictement ces derniers espaces naturels.

#### Avis de la commission

La commission propose de protéger strictement certaines liaisons vertes qui sont parfois étroites dans les secteurs urbanisés et convoités qui sont, soit des espaces naturels ou agricoles tampons, ceinture verte entre deux secteurs urbanisés, soit des coupures d'urbanisation. Ces liaisons vertes pourraient être gérées comme espace agricole, naturel ou récréatif. Afin de conforter l'espace naturel ou agricole tampon entre Lorient et Ploemeur et la ceinture verte, il serait souhaitable d'élargir la liaison verte. Pour les autres liaisons vertes, la commission propose que soient possibles uniquement les aménagements d'infrastructures nécessaires et de localiser les espaces naturels « recrés » en tant que mesures compensatoires, dans des secteurs proches de ceux supprimés. Dans le cas de la zone d'activités de Kersabiec, il est nécessaire d'adapter la liaison verte à cette nouvelle rédaction.

En ce qui concerne l'observation O3RIA, le DOG prescrit la mise en œuvre de continuité de passage sous ou sur les nouvelles infrastructures entre autres pour la faune en particulier en assurant la continuité naturelle des cours d'eau et des espaces boisés. Cette prescription est pour les nouvelles infrastructures et non celles existantes.

### **1.2.2 – Cultures maraîchères et sites protégés**

Quatre agriculteurs ou GAEC posent le problème de la conciliation des cultures maraîchères et du classement des terrains en zones NDs au POS ou en sites protégés pour leur valeur écologique majeure au SCOT.

D'après les photos aériennes, des surfaces sont cultivées en cultures maraîchères dans ce secteur. Or on constate que plusieurs protections se superposent : sites naturels classés, Natura 2000, ZNIEFF 2, grand site qui sont des sites protégés pour leur valeur écologique

majeur au niveau du SCOT. Une partie autour des étangs de Kervran et Kerzine est de plus en zone d'intérêt pour la conservation des oiseaux, zone de protection spéciale et ZNIEF 1.

Dans le PADD page 22, un des objectifs est de « *protéger certains espaces agricoles remarquables : les terres maraîchères de Guidel et Plouhinec... »*.

Au niveau du SCOT, la partie sud de la commune de Plouhinec est classée sites protégés pour leur valeur écologique majeure et sites à enjeu intercommunal de biodiversité.

Dans le DOG page 15, pour les sites à enjeu intercommunal de biodiversité il est indiqué que « *les usages agricoles actuels et futurs, ne portant pas atteinte à la qualité paysagère et écologique de ces espaces, sont à conforter et à développer* ». Par contre dans les sites protégés pour leur valeur écologique majeure, l'agriculture fait-elle partie des équilibres écologiques et paysagers de ce patrimoine ?

D'après l'article R. 146-2 du code de l'urbanisme, peuvent être implantés après enquête publique dans les espaces remarquables du littoral, « *les aménagements nécessaires à l'exercice des activités agricoles... ne créant pas plus de 50 mètres carrés de surface de plancher* », à condition qu'ils soient en harmonie avec le site et les constructions existantes. Par ailleurs « *les aménagements...doivent être conçus de manière à permettre un retour du site à l'état naturel* ».

#### Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête souhaite que soient préservés les sites protégés pour leur valeur écologique majeure. Aussi si il y a des aménagements pour les activités agricoles, ceux-ci doivent être implantés, en priorité, en zone agricole et ce n'est qu'en cas d'impossibilité avérée qu'ils soient implantés dans les conditions strictes de l'article R. 146-2.

La commission d'enquête demande que les prescriptions dans A- Les sites protégés pour leur valeur écologique majeure- page 15 du DOG soit complétées dans ce sens.

Par ailleurs, la commission d'enquête s'interroge sur l'intérêt d'ajouter aux sites protégés pour leur valeur écologique majeure, la superposition des sites à enjeu intercommunal de biodiversité ; cette superposition ne risque t'elle pas de créer des difficultés d'interprétation et d'application dans les PLU ?

### **1.2.3 - Autres observations**

Un des objectifs du SCOT était le maintien des équilibres entre espaces urbains et espaces naturels et agricoles. Le DOG donne en conséquence les préconisations et les prescriptions nécessaires pour l'élaboration des plans locaux d'urbanisme des communes afin de conforter l'armature urbaine et préserver les espaces naturels. Hennebont est un pôle d'appui urbain en première couronne de Lorient. Or les pôles d'appui sont à conforter, tant en habitat qu'en emplois, équipements et services d'intérêt d'agglomération.

Les plans locaux d'urbanisme doivent répondre aux objectifs de recherche d'économie d'espace et également protéger les liaisons vertes, les zones humides et autres sites naturels protégés.

## **1.3 – HABITAT ET HEBERGEMENT DE LOISIR**

Les observations concernant à la fois l'habitat et les déplacements sont développées dans la partie déplacement (1.4)

La constructibilité de parcelles (observations O1 RIA et O2PLOU) est à examiner au niveau des PLU, mais celui-ci devra être compatible avec les dispositions du SCOT.

### **1.3.1 - Constructions dans les hameaux**

Dans le DOG, le renforcement des hameaux, du moins ceux qui peuvent être confortés, peut se faire sous forme de zone Nh, mais seulement dans les secteurs de taille et de capacité limitées et dans le respect des dispositions de la loi littoral. Ils précisent :

- « *pas plus de 30% de constructions supplémentaires par rapport à l'existant à la date d'approbation du SCOT et jusqu'à révision de ce dernier,*
- *en restant dans l'enveloppe du bâti* »...

Cet article est cohérent avec la loi SRU (article L121-1 du code de l'urbanisme), les SCOT « *déterminent les conditions permettant d'assurer...une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels..., la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air...* ». Le SCOT permet de maîtriser les besoins de déplacement en appuyant l'urbanisation à proximité des accès aux différents réseaux de transports collectifs. Construire davantage dans les hameaux serait contraire à la maîtrise des déplacements, à la préservation de la qualité de l'air et à l'utilisation économe et équilibrée des espaces naturels.

Par ailleurs la circulaire de mars 2006 concernant la loi littoral à laquelle fait référence un intervenant, indique : « *Dans les hameaux existants, le PLU ou la carte communale peut autoriser l'édification de quelques constructions, à l'intérieur ou à la frange du hameau, à condition que l'implantation de ces constructions ne remette pas en cause la taille relativement modeste du hameau.* »

Dans le DOG, la définition de hameau a été précisée pour le Pays de Lorient, elle n'est pas la même que celle de la circulaire.

#### **Avis de la commission d'enquête**

Conformément à la circulaire, 30% de constructions supplémentaires ne remettent pas en cause la taille relativement modeste du hameau. L'habitat étant relativement dispersé, la commission d'enquête propose de garder la rédaction du DOG concernant les hameaux, afin de densifier sans étalement.

Lors de l'analyse des résultats de l'application du SCOT au plus tard à l'expiration d'un délai de 10 ans à compter de la délibération portant approbation, la commission propose que soit fait le point particulièrement sur cette question et d'examiner la pertinence de la rédaction.

### **1.3.2 - Loi littoral**

Six observations concernent la loi littoral, quatre d'entre elles demandent que soient définis et précisés différents éléments de la loi littoral et trois observations posent le problème de la compatibilité de projets de logements sur Lanester et Lorient.

L'une des orientations majeures du SCOT est d'organiser le développement de l'urbanisation autour de l'actuelle structure urbaine multipolaire de l'agglomération, par un renforcement ou une extension urbaine prioritaires autour des centres, à proximité des arrêts collectifs. Aussi il importe de juguler les extensions anarchiques, voire mitage que l'on peut observer dans certaines communes littorales comme par exemple Guidel, Riantec, Plouhinec.

Lors de la consultation des services, dans sa réponse du 13 juillet 2006, la Préfecture a demandé que soient identifiés la capacité d'accueil des communes littorales, les espaces proches du rivage, les coupures d'urbanisation et les espaces remarquables ; elle indique par ailleurs qu'il serait souhaitable que les espaces remarquables puissent être identifiés à part sur une cartographie dans le cadre de l'application de l'article L146-6 du code de l'urbanisme. Elle précise en outre que le SCOT doit afficher de manière explicite les mesures à mettre en œuvre pour que l'extension limitée de l'urbanisation y soit admise.

Dans son mémoire en réponse, le syndicat indique que « *les SCOT ne doivent pas s'appuyer sur les DDAL (document départemental d'application de la loi littoral) pour l'élaboration de leur document. Les espaces proches du rivages ont donc été réexaminés au travers d'une étude d'un cabinet extérieur (application de la loi littoral dans le SCOT du pays de Lorient – Jean-Pierre Ferrand) et de visites sur le terrain.* »

Les compléments de la traduction de la loi littoral à apporter, devront préciser ces différents éléments et répondre aux interrogations des intervenants.

Afin de limiter l'étalement urbain et la consommation d'espace, il est essentiel de favoriser en priorité le renouvellement urbain, le renforcement des secteurs déjà urbanisés et le réaménagement urbain : « *réhabilitation de quartiers anciens et en déshérence, réhabilitation de bâtiments désaffectés, reconquête de friches urbaines, industrielles, commerciales ou militaires, constructions dans les dents creuses* ». Certains sites stratégiques du pôle d'agglomération sont cités pour la mise en œuvre prioritaire de renouvellement urbain dont les rives du Scorff et les terrains Périgault à Lanester, l'immeuble de CAP Lorient ; ils sont cartographiés page 9 du DOG.

Le syndicat indique qu'« *ils sont prioritaires du fait des faibles possibilités d'extension urbaine sur ces communes. Ainsi le renouvellement urbain permet de ralentir le grignotage et la consommation du peu d'espaces naturels et agricoles sur ces communes, qui participent à garantir la qualité du cadre de vie. L'idée est bien de faire du renouvellement à l'intérieur des communes dans les quartiers anciens et en déshérence avant d'étendre l'urbanisation.* »

#### Avis de la commission

La commission s'est rendue sur le terrain et pense que ces secteurs peuvent conforter l'agglomération, et qu'il est souhaitable d'étudier leurs intégrations au mieux dans les sites. Par ailleurs, il serait souhaitable que les espaces le long du Scorff soient ouverts, des sentiers côtiers réalisés et que des vues soient aménagées de la ville vers les rives. Par ailleurs, par rapport à la compatibilité des opérations avec la loi littoral, la commission estime qu'elle n'a pas de compétence pour en juger.

### **1.3.3 - Risques et constructions sur le littoral**

Le littoral est particulièrement touché par la question des risques : inondations, recul du trait de côte...

La côte des plus hautes mers actuelles pour le pays de Lorient est d'environ 3 mètres NGF (à Locmalo). Par ailleurs sont définis sur la carte page 38 du DOG, les zones submersibles d'ici 2100 (par une élévation moyenne de 0,50m du niveau de la mer) et les risques d'érosion côtière forte.

Dans le DOG page 34, il est recommandé aux communes d'étendre la largeur de la bande littorale à plus de cent mètres, lorsque les motifs liés à la sensibilité des milieux ou à l'érosion le justifient (article L146-4-III du code de l'urbanisme) et d'indiquer dans leur PLU dans une bande où l'altitude est inférieure à +5m NGF les mesures et les dispositifs actuels et

futurs nécessaires en cas de risques avérés. Les constructions ne sont pas interdites à priori dans cette bande, c'est au niveau du PLU que doivent être prises les décisions. Mais des plans de prévention des risques littoraux sont préconisés sur les communes pour lesquelles le risque de submersion marine est avéré ou potentiel. Le PPRL, approuvé par le Préfet, devient une servitude d'utilité publique destinée à être annexée aux Plans locaux d'Urbanisme. Il est assorti d'un règlement.

Dans l'état initial de l'environnement page 57, le trait de côte à la Nourriguel, est indiquée comme étant sensible à l'érosion, à forts enjeux humains, économiques ou environnementaux et comme première priorité d'intervention pour la protection.

### **1.3.4 - Hébergement de loisir**

La Pointe des Chats de l'île de Groix est un site classé. Au niveau national, le camping et le stationnement des caravanes pratiqués isolément sont interdits sur les rivages de la mer et dans les sites classés. Leur projet n'est donc pas compatible avec le site.

En réponse à l'observation du maire de Plouhinec, l'article L146-5 du code de l'urbanisme (loi littoral) indique : *« L'aménagement et l'ouverture de camping ou de stationnement de caravanes en dehors des espaces urbanisés sont subordonnés à la délimitation de secteurs prévus à cet effet par le PLU. Ils respectent les dispositions du présent chapitre relatives à l'extension de l'urbanisation et ne peuvent en tout état de cause, être installés dans la bande littorale définie à l'article L 146-4. »*

Il n'est fait mention dans aucun document du SCOT des campings, des parcs résidentiels de loisirs, et du stationnement des caravanes pratiqués isolément. Au niveau de la France, le camping représente 50% de la capacité d'accueil de l'hébergement touristique et connaît un développement important depuis 30 ans.

Le long du littoral, il y a de nombreuses résidences mobiles de loisir ou habitations légères de loisir, organisées ou non en camping, en parc résidentiel de loisir qui ne sont pas intégrées et qui mitent le paysage. D'après l'article R. 443-9 du code de l'urbanisme *« le camping et le stationnement des caravanes pratiqués isolément ainsi que la création de terrains de camping et de caravanes sont interdits sur les rivages de la mer, dans les sites classés ou inscrits... »*

#### **Avis de la commission d'enquête**

La commission d'enquête demande une étude complémentaire de l'état actuel de ce mode hébergement, une évaluation des besoins pour les 20 ans à venir, et des préconisations et prescriptions pour une bonne insertion dans le site de nouveaux terrains de camping et parcs résidentiels de loisir. Ce mode d'hébergement devrait être développé de préférence dans les communes intérieures.

En réponse à l'interrogation du maire de Sainte Hélène, les PLU doivent être compatibles avec le SCOT. Il est précisé que lors de l'élaboration de la traduction de la loi littoral dans le SCOT, il y aura une concertation avec les communes littorales concernées.

### **1.3.5 – Densification et renouvellement urbain**

Afin de limiter l'étalement urbain et la consommation d'espace, il est essentiel de favoriser en priorité le renouvellement urbain, le renforcement des secteurs déjà urbanisés et le réaménagement urbain. Certains sites stratégiques du pôle d'agglomération de Lorient sont cités pour la mise en œuvre prioritaire de renouvellement urbain dont la ZAC du centre et le quartier de la gare d'Hennebont, et ainsi que les rives du Scorff et les terrains Périgault à Lanester qui ont déjà été examinés dans la partie sur la loi littoral.

Le syndicat indique qu' « *ils sont prioritaires du fait des faibles possibilités d'extension urbaine sur ces communes. Ainsi le renouvellement urbain permet de ralentir le grignotage et la consommation du peu d'espaces naturels et agricoles sur ces communes, qui participent à garantir la qualité du cadre de vie. L'idée est bien de faire du renouvellement à l'intérieur des communes dans les quartiers anciens et en déshérence avant d'étendre l'urbanisation.* »

Dans sa délibération du 29 juin 2006 le conseil municipal d'Hennebont demande « *le retrait de la préconisation d'urbaniser le secteur de la gare* » afin de maintenir le caractère industriel de la zone de Kerandré.

#### **Avis de la commission**

La commission souscrit totalement à la proposition du SCOT de densifier les secteurs constructibles desservis par les transports en commun. Autour de la gare d'Hennebont il existe de grandes possibilités de développement tant pour l'habitat que pour les activités compatibles avec l'habitat à forte présence d'emploi ou accueillant beaucoup de public. Il appartient au PLU d'Hennebont de prévoir les conditions d'utilisation des sols dans cet objectif tout en développant l'emploi que la commune veut légitimement favoriser.

Les activités existantes, nuisantes et peu créatrices d'emploi devraient à terme être transférées sur des sites mieux adaptés et concourir à la réhabilitation du quartier qui est situé sur un beau site dominant le Blavet. On veillera à une bonne intégration de ce nouveau quartier.

Par ailleurs, la création d'un nouveau quartier d'habitat devra tenir compte des nuisances de la proximité de la voie ferrée, au besoin par des mesures de protection.

En réponse à l'observation L1PL, il appartient au PLU de définir la densité de l'urbanisation conformément aux objectifs du SCOT.

### **1.3.6 - Développement et problème foncier**

Page 40-41 du DOG, des prescriptions sont indiquées pour mettre en place des politiques publiques permettant la maîtrise des coûts du foncier par les collectivités locales en cohérence avec celles des autres collectivités territoriales (Région notamment) et de l'Etat. Il est fait référence au volet foncier des Programmes Locaux de l'Habitat (PLH) et aux moyens à mettre en œuvre lors de l'élaboration des PLU (ZAC, ZAD, emplacements réservés notamment pour la réalisation de logements locatifs publics dans leurs différentes zones AU). Le SCOT prescrit de diversifier l'offre de logements pour permettre la mixité sociale à l'échelle des quartiers. C'est dans ce cadre que le Syndicat pourra examiner si des réserves foncières sont nécessaires pour l'avenir du centre hospitalier.

### Avis de la commission

La commission d'enquête pense qu'il est important de ne pas se limiter aux lotissements traditionnels qui consomment beaucoup d'espaces (cf. DOG page 51- le lotissement pour un projet urbain de qualité) et de diversifier les logements comme indiqués dans le SCOT. La proposition du Conseil de Développement du Pays de Lorient de mutualiser les espaces extérieurs privés pour les stationnements dans les zones d'activités est intéressante, une réflexion peut être menée à un niveau plus global pour trouver des utilisations alternées à des moments différents de la journée par des habitants ou des activités...

## **1.4 - DEPLACEMENTS**

Concernant les déplacements, la plupart des observations viennent, en contrepoint, conforter les orientations du SCOT. En effet, par les critiques, les interrogations ou les suggestions qu'elles manifestent, elles soulignent la nécessité d'actions concrètes pour l'amélioration de la circulation des vélos (19LOR, 18-L2 LOR, L5 LOR, 05 PLOU, 04 HEN, L1 HEN) pour la facilité et l'agrément des parcours piétons ( L9 LOR, 20 LOR) ou le développement des transports en commun (08LOR, 04HEN, L1 GUI, L4 HEN) auxquels on peut associer le covoiturage (L1 GUI).

Même si, souvent, le SCOT ne répond pas totalement aux vœux formulés par les intervenants, leurs observations ne remettent pas en cause les prescriptions de celui-ci en ce qui concerne les orientations de la politique des déplacements. Cependant le maître d'ouvrage pourra utilement tirer profit de certaines suggestions.

Une observation critique un projet d'infrastructure, (L9 LOR), une autre souhaite de nouveaux franchissements du Blavet à Hennebont (04 HEN).

Pour la première, qui concerne le projet de route reliant INZINZAC-LOCHRIST au réseau routier primaire vers LORIENT, son principe est retenu dans le SCOT et a fait l'objet de décisions après enquête publique.

Pour toute opération nouvelle d'infrastructure importante soumise à DUP, l'enquête devra avoir pour second objet la mise en compatibilité du SCOT, si cette opération n'est pas compatible avec les dispositions de ce dernier.

Cependant quelques observations appellent des compléments d'informations, voire d'études, pour répondre aux interrogations qui demeurent après publication du SCOT.

- L'assujettissement de l'urbanisation à la desserte en transports collectifs, crainte exprimée par la commune de GUIDEL (L1 – 16 LOR)
  - Quelle politique pour le stationnement au centre de l'agglomération ? (avec des options différentes préconisées par deux intervenants (21 LOR et L3 LOR).
  - La desserte du port de commerce, face au développement de celui-ci préconisé par le SCOT (22 LOR) et son incidence sur l'habitat (L7 LOR, L8 LOR).
- Si, comme il est relevé plus haut, la majorité des observations concernant les déplacements conforte les orientations du SCOT préconisant le développement des transports

en commun, les déplacements en modes doux et l'inter-modalité, elles n'en révèlent pas moins les difficultés dans leur application concrète. C'est pourquoi les suggestions et critiques sont utiles et doivent être prises en compte dans la réflexion du maître d'ouvrage et éventuellement permettre d'affiner les prescriptions du document d'orientation générale.

- La commune de GUIDEL, qui a tenu à porter au registre d'enquête la délibération de son conseil municipal en date du 11 juillet 2006, estime que le SCOT « limitera à terme le développement des secteurs non desservis par le « transport en commun en site propre ».

Même s'il y a confusion sur le terme, car, hormis les haltes ferroviaires, la création de sites propres aux transports en commun est limitée au cœur de l'agglomération, l'observation de la commune de GUIDEL permet de rappeler que le SCOT a pour but de mettre en cohérence les politiques sectorielles notamment en matière d'urbanisme et de déplacement.

Si, effectivement, ce n'est pas à l'autorité organisatrice des transports en commun d'imposer, indirectement par ses décisions concernant le réseau, les limites de l'urbanisation, il est nécessaire d'affirmer que l'objectif prioritaire est d'éviter l'éclatement spatial.

Aussi, l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux secteurs est liée à l'existence de desserte par les transports en commun ou au renforcement de celle-ci qui serait justifiée par la densité de l'urbanisation de ce secteur.

#### Avis de la commission

Quels que soient les évolutions du port de commerce, soumises à la conjoncture, il est indéniable qu'il est un atout dont le pays de Lorient ne saurait se priver. Le développement souhaitable du trafic maritime induit inévitablement un accroissement des transports terrestres à partir du terminal. Les liaisons existantes tant ferroviaires que routières (avec une réserve de capacité pour cette dernière) devraient pouvoir y faire face. Il convient toutefois de prévoir les équipements de sécurité et de protection contre les nuisances phoniques adaptés et répondre ainsi aux préoccupations exprimées lors de l'enquête publique.

La dispersion de l'urbanisation qui a prévalu depuis les années soixante sur le territoire du SCOT a accru l'utilisation de l'automobile et favorisé « une augmentation remarquable de la motorisation des ménages et des déplacements » (*diagnostic p. 58*).

Si « les conséquences économiques, sociales et environnementales du tout automobile en font un enjeu essentiel des politiques locales de développement résidentiel » (*PADD p. 39*), conforme à la politique nationale, la commission regrette que le dossier n'analyse pas davantage les spécificités locales, auxquelles sont confrontés les aménageurs.

En effet, la ville centre de LORIENT est une ville relativement accessible par automobile. Les récents aménagements, largement dimensionnés, de raccordement à la RN 165 sont venus renforcer la facilité de son usage, de plus accrue par les possibilités de stationnement dans la ville elle-même, plus importantes que dans les autres villes-centres.

Si la politique de stationnement en agglomération dense et sa coordination avec celle des transports publics constituent un levier essentiel d'orientation des choix modaux de déplacements urbains, elle est moins déterminante dans le contexte lorientais.

Il n'est donc pas étonnant que le PADD (*p. 45*) constate que « malgré une bonne fréquentation, le transport collectif n'est pas utilisé comme une véritable alternative à l'automobile ». Mais cela est-il possible sans aggraver la dévitalisation commerciale du centre ville mise en évidence (*diagnostic p. 54*) parmi les facteurs de risques à prendre en compte dans la planification territoriale ? En effet, si les contraintes sont trop importantes pour l'automobiliste, les commerces du centre ne perdront-ils pas encore de leur attractivité ?

Aussi, il est regrettable que l'enquête « ménages et déplacements » du printemps 2004 (*diagnostic p. 76*) ne soit pas disponible ce qui aurait permis d'évaluer le facteur d'accessibilité automobile dans l'attrait du centre ville de LORIENT, et d'éclairer les solutions possibles.

C'est pourquoi, la commission pense que, si renforcer le transport en commun en site propre et les transports urbains s'avère nécessaire, il convient de trouver un équilibre raisonné entre les divers moyens de transport.

Le PADD ne semble pas toutefois méconnaître cet objectif puisque parmi les enjeux pour « maîtriser les déplacements », outre de développer les modes de transports alternatifs à l'automobile il retient la nécessité d' « améliorer le maillage routier » (*p. 46*)

Hormis ces considérations, la commission constate avec intérêt que prenant acte de la « structure urbaine multipolaire » de l'agglomération, le PADD (*p. 44*) lie les objectifs d' « économiser l'espace » et « maîtriser les déplacements » (*p. 46*)

En effet, « maîtriser les déplacements à la source par une urbanisation plus rationnelle » (*PADD p. 45*) est certainement le moyen le plus efficace pour réduire l'usage de l'automobile.

La proximité des équipements, eux-mêmes justifiés par la densité de l'habitat, permet les déplacements « doux » (vélo, marche à pied) et favorise la mise en place et la fréquence des transports en commun.

C'est pourquoi la commission d'enquête estime totalement justifiées les orientations retenues dans le SCOT pour éviter l'éparpillement de l'habitat,

- en renforçant l'attrait des centres-villes et des centres bourgs,
- en maintenant les équilibres fragiles entre les commerces de proximité et de périphérie,
- en assurant une proximité entre l'emploi et les logements.

Gages d'une meilleure maîtrise de des déplacements.

## **1.5- PORTS**

La Laita est une rivière limitrophe des départements du Finistère et du Morbihan. Le port de plaisance de Guidel fait l'objet d'une étude d'agrandissement de son site (problème de désensablage des sédiments marins qui s'accumulent sur la côte par le phénomène des courants et marées). La pollution des papeteries du Mauduit à Quimperlé concerne l'élaboration du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (S.A.G.E.) de la Laita.

### **1.5.1- Boues de dragage**

D'après l'étude initial de l'environnement page 78, les boues de dragage des ports et espaces maritimes du Pays de Lorient sont actuellement clapées sur un site d'immersion à 2 milles au Nord Ouest de la pointe de Pen Men (île de Groix) ; ces sédiments peuvent être ponctuellement pollués. Dans ce cas, d'autres solutions doivent être trouvées à terre.

#### **Avis de la commission**

La décision de dépôt des boues est soumise à une procédure stricte. Pour cela une enquête publique préalable à l'autorisation de réaliser des travaux d'amélioration de la capacité d'accueil du port de commerce de Lorient a fait l'objet du 17 Mai 2006 au 20 Juin 2006. L'immersion des produits de dragage et de déroctage était un des objets de l'enquête.

### **1.5.2- Ports à sec**

En fonction des besoins dans chaque commune, des emplacements portuaires pour les ports à sec pourront être prévus dans le cadre des Plans Locaux d'Urbanisme.

#### **Avis de la commission**

Si des ports de plaisance doivent être développés, ils doivent respecter les usages des plans d'eau, la qualité des sites naturels et des paysages en économisant l'espace. Le stockage des bateaux à terre peut être une solution.

### **1.5.3- Port de Lorient**

Le développement du port de commerce a fait l'objet d'un projet soumis à enquête publique pour l'accueil de navires de type « Panamax ».

L'embarcadère pour Port Louis sera déplacé de quelques mètres.

#### **Avis de la commission**

Le PADD souligne, à juste titre, les atouts que représentent pour le pays de Lorient ses ports et activités qui s'y rattachent. Il est justement dans la vocation du SCOT de veiller à son intégration au cœur de l'agglomération (voir ci-après chapitre : activités économiques).

### **1.5.4- Port de Hennebont**

La mise en valeur du potentiel du port de Hennebont est de la compétence de la commune.

## **1.6 – ENERGIES DOUCES**

Les préoccupations des intervenants sont prises en compte dans le document évaluation environnementale pages 63 et 64, ciblant les objectifs d'une meilleure maîtrise des énergies intégrant (l'habitat, le transport, les déplacements, les bâtiments publics et les aménagements) privilégiant le solaire, la géothermie, l'éolien, une agriculture orientée vers la valorisation de la filière bois-énergie.

La communauté de communes de Lorient mène une réflexion sur l'éolien. Il y a des contraintes dues à l'aéroport de Lann Bihoué. Des zones de développement d'éoliens (ZDE), par département vont être déterminées. Pour toute implantation d'éolienne, une enquête publique est nécessaire.

## **1.7. ACTIVITES ECONOMIQUES**

### **1.7.1 Développement du commerce**

Le D.O.G., page 55- 56, dans ses orientations, répond en grande partie aux préoccupations exprimées par les intervenants.

### Avis de la commission

Si le lieu d'implantation d'une surface commerciale au bourg de Ploemeur, concerne en premier lieu le P.L.U. de la commune, les nouvelles implantations ou les extensions doivent être conformes aux orientations du SCOT.

### **1.7.2 Activités artisanales et industrielles**

Les activités polluantes et dangereuses (dépôts de produits pétroliers, classés SEVESO), de la zone industrielle de Kergroise et du port de commerce de Lorient sont une contrainte pour les zones d'habitat situées à proximité. Interrogé par la commission, le syndicat mixte a répondu que le SCOT pose les bases d'un développement économique respectueux de l'environnement. La question est de garantir demain le développement portuaire et maritime de façon compatible avec l'environnement.

Le DOG (p57-58) rappelle que *« l'emplacement du port en coeur d'agglomération justifie le respect des règles existantes en terme de développement économique et social et de qualité d'insertion dans l'environnement naturel et urbain. »* Ainsi le DOG préconise *« l'établissement sur les secteurs portuaires d'un projet global d'aménagement, à intégrer dans les PLU des communes concernées, intégrant à la fois les dimensions de développement économique, d'urbanisme et d'insertion dans leur environnement naturel et urbain. »* Il prescrit une optimisation des espaces actuels et un développement portuaire *« garantissant les règles de sécurité, de qualité de cadre de vie des habitants et de préservation de l'environnement. »* Enfin il ajoute que *« Les PLU doivent inclure des dispositions pour contenir les risques de conflits liés à la proximité des secteurs d'habitat et des sites d'activités. »*

A ce titre le chapitre 4 de la partie 1 du DOG développe de manière plus précise les prescriptions quant à la gestion des risques naturels et technologiques, notamment pour diminuer l'exposition des populations aux nuisances sonores (partie1, chapitre 4, 3-C ).

### Avis de la commission

La commission propose que pour limiter les risques et la pollution, une zone tampon, pourrait être créée, en y implantant des activités compatibles avec l'habitat.

Dans la partie 3, chapitre 1 du DOG, il est recommandé que soit mis en œuvre un schéma de valorisation de l'ensemble des zones d'activités, à l'initiative des Etablissements Publics de Coopération Intercommunal (E.P.C.I.). Cette recommandation est pertinente. Il faudrait veiller à une meilleure intégration paysagères des zones, à respecter les éléments structurants du paysage (ruisseaux, vallées, lignes de crêtes, haies, boisements) et à favoriser par un traitement paysager soigné, la qualité architectural du bâti, l'instauration de marge de recul, l'organisation des espaces de stockage et stationnement et une maîtrise de l'effet vitrine.

Par ailleurs, la réglementation concernant l'implantation des panneaux publicitaires, enseignes, pré enseignes et publicité devraient être respectée. Page 30 du DOG, il est indiqué qu' *« une attention particulière est à apporter...au contrôle des publicités, enseignes et pré enseignes. Les communes peuvent adopter des zonages de publicités visant le contrôle de l'affichage (loi du 29 décembre 1979) »*.

La commission pense que ce contrôle pourrait être fait au niveau du SCOT.

### **1.7.3 – Aquaculture**

Une carte sur la localisation des cultures marines est souhaitée par la section régionale de la conchyliculture de Bretagne sud. Lors de l'élaboration des PLU, les emplacements des activités conchylicoles devront être délimités conformément au DOG page 13.

### **1.7.4 - Déchets**

Le site de traitement des déchets de Caudan est un centre de tri fermé en cours de modernisation. Celle-ci devrait régler les problèmes d'odeurs.

Page 37 du DOG, sont énumérés des prescriptions pour une gestion durable des déchets.

### **1.7.5 – Carrières**

L'UNICEM qui fédère les industries de carrière et matériaux de construction intervient pour que le SCOT préserve les possibilités d'exploiter les ressources minérales, terrestres et marines sur le territoire couvert par le SCOT.

Soucieux de maintenir et développer leur activité, les carriers demandent que le SCOT prescrive à l'intention des communes de prendre en compte dans les PLU « l'espace nécessaire à l'extension des carrières existantes et de prendre les mesures propres à sauvegarder l'accès à de nouveaux gisements ».

#### **Avis de la Commission.**

S'il est du ressort du schéma départemental des carrières, approuvé par le Préfet, de recenser et délimiter les gisements, il est nécessaire également que, lors de la réflexion sur les orientations générales de l'organisation de l'espace, le maître d'ouvrage du SCOT prenne en compte les contraintes de localisation et les données de ce schéma.

Il apparaît donc à la commission nécessaire de compléter le SCOT sur ce point.

La prise en considération des demandes des carriers devrait, en outre, initier une réflexion globale sur leur adéquation avec les objectifs d'économie d'énergie (réduire les distances de transports etc...) développement durable (réutilisation des matériaux, régénération sur place des chaussées...) mise en valeur et réutilisation des anciennes carrières dans le cadre du SCOT.

## **2.1 – OBSERVATIONS COMPLEMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Avant de conclure, la commission souhaite donner son avis sur les différentes parties du dossier :

### Le rapport de présentation

Le rapport de présentation (diagnostic, état initial) est très développé.

L'évaluation environnementale au regard des objectifs du SCOT, étudie les incidences (positives et négatives) sur l'environnement, les mesures compensatoires puis les indicateurs. Globalement les nombreuses prescriptions du DOG auront des incidences principalement favorables, sur l'environnement physique, l'environnement biologique, les ressources naturelles et leur gestion, les pollutions et nuisances, les risques majeurs, la vie quotidienne et environnement et la participation du public et formation des élus. Les perspectives de développement démographique ne devraient pas faciliter la réalisation des objectifs du SCOT concernant la qualité de l'air, malgré les mesures préconisées en matière de déplacement. La diversification des formes d'habitat permettra de répondre à la densification et au renouvellement urbain et limiter l'urbanisation des campagnes.

Lors de l'approbation du SAGE du Blavet, il sera nécessaire de vérifier que le SCOT est compatible.

### Le PADD

Pièce maîtresse du SCOT qui fixe les grands objectifs d'aménagement et d'urbanisme, le PADD l'est à deux titres :

- L'un, formalisé dans la loi SRU, qui est d'exprimer les principes de politiques dans les domaines

- de l'habitat social et privé
- des infrastructures de voirie et de transports collectifs
- de déplacements
- d'implantations commerciales
- de protection de l'environnement

- L'autre, moins codifiée mais tout aussi importante, de permettre aux élus de définir en commun la manière dont les aires urbaines doivent évoluer. En effet, à quoi servirait un « programme », aussi pertinent soit-il, s'il n'était adopté et soutenu par ceux qui ont la responsabilité de le mettre en œuvre.

Or, fixant la règle du jeu, ou du moins ses principes, il importe que le PADD soit compréhensible et clair pour tous, élus et administrés.

A l'évidence, le document présenté à l'enquête, par sa conception, sa présentation, ses mises en page et typographie soignées, contribue à clarifier les objectifs politiques poursuivis qui doit se concrétiser dans les PLU communaux.

Or le danger d'un tel document est de tomber dans l'irénisme et que sa rédaction se « réfugie » dans les généralités pour obtenir le consensus. Le PADD du SCOT l'évite en fixant des objectifs précis face aux enjeux et en exposant les atouts et les risques.

La commission estime que ces considérations sur la forme du document doivent être soulignées.

Sur le fond, la cohérence entre les trois volets habitat, déplacements et protection de l'environnement est assurée de manière réaliste.

Elle trouve son assise dans la volonté affirmée de juguler l'étalement urbain, préservant ainsi les zones naturelles et agricoles, qui a pour corollaire la densification favorable à la réduction des déplacements automobiles au profit des modes doux et des transports publics.

Il était dans la volonté du législateur de limiter le PADD à son rôle de document de présentation « politique ».

La commission pense que le PADD remplit bien ce rôle. Cependant il n'a de valeur réelle que si le SCOT débouche sur des applications concrètes et ambitieuses portées par les outils opérationnels que sont les :

- Programme local de l'habitat
- Plan de Déplacements urbains
- Schéma de Développement Communal...

En effet, les « digues juridiques » à elles seules sont insuffisantes pour s'opposer à l'étalement urbain car celui-ci répond à une demande de qualité de vie insatisfaite en ville.

Mettre celle-ci en situation de concurrence positive vis-à-vis des périphéries, le PADD ne fait qu'ouvrir la voie.

### Le DOG

Le DOG est bien présenté. Les dimensions du document, les recommandations, les préconisations et les prescriptions insérées dans des fenêtres sur fond bleu et les différentes cartes facilitent l'utilisation.

Les avis de la commission exprimés dans ce rapport pourront être pris en compte pour compléter le document.

## **2.2 – AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE SCOT**

### **La Commission d'enquête**

- Vu l'arrêté du Président du Syndicat mixte du SCOT du Pays de Lorient du 10-7-2006;
- Vu les avis au public par voie de presse et l'accomplissement des formalités d'affichage faisant connaître l'ouverture de l'enquête publique prescrite par l'arrêté précité ;
- Vu le dossier d'enquête publique ;
- Vu les avis des personnes publiques inclus dans le dossier d'enquête ;
- Vu les observations formulées par le public, consignées dans le registre d'enquête ou adressées par courrier ;
- Entendu Monsieur Métairie et Monsieur G. Cabrol, Président et Vice-Président du Syndicat mixte du SCOT du Pays de Lorient;

Considérant que le SCOT :

- met un frein à la consommation galopante de l'espace, limite l'usage croissant de la voiture,
- conforte l'armature urbaine actuelle, restructure les espaces urbanisés et densifie l'habitat à proximité des dessertes de transport en commun et limite les possibilités d'urbanisation dispersée, et par la même réduire l'usage de l'automobile au profit des déplacements doux,
- préserve les espaces naturels et agricoles (les sites protégés pour leur valeur écologique majeure, les sites à enjeu intercommunal de biodiversité, les liaisons vertes, les coupures d'urbanisation, les fenêtres littorales, la ceinture verte autour de l'ensemble urbain « Lorient-Lanester, espace naturel ou agricole tampon), et affirme les grandes vallées comme éléments structurants du territoire,
- favorise l'équilibre social de l'habitat et la construction de logements sociaux,
- conforte le développement économique par des sites d'accueil adaptés,

**Emet un AVIS FAVORABLE au SCOT du Pays de LORIENT, tel qu'il est exposé dans le dossier,**

**Sous réserve :**

- page 48 du DOG, de modifier la rédaction concernant les villages ou hameaux et de rédiger comme suit « pas plus de 30% de constructions supplémentaires par rapport à l'existant à la date d'approbation du SCOT et jusque 2025, fin de validité du SCOT», afin d'éviter qu'une révision anticipée ne vienne annuler l'effet de cette disposition,
- d'une étude complémentaire de l'état actuel de l'hébergement de loisir, une évaluation des besoins, et de compléter les objectifs du PADD, et les préconisations et prescriptions du DOG pour une bonne insertion dans le site des terrains de campings et parcs résidentiels de loisir futurs, avec desserte en transports publics. Le SCOT devra préciser les conditions de stationnement de caravanes mobiles sur une parcelle privée non bâtie dans les limites précisées dans le code de l'urbanisme ; dans le cas de campings existants, une réflexion partenariale entre les collectivités locales et les gestionnaires est à encourager pour améliorer leur insertion dans le site.
- page 17 du DOG, de protéger sans possibilité d'extensions urbaines et d'aménagements d'infrastructure, certaines liaisons vertes qui sont parfois étroites et qui sont, soit des espaces naturels ou agricoles tampons, soit une ceinture verte, soit des coupures d'urbanisation définies dans le DOG. Toutefois peuvent être admis les équipements légers nécessaires à la zone. Ces liaisons vertes pourraient être gérées comme espace agricole, naturel ou récréatif.

**Recommande de compléter le DOG sur les points suivants :**

- page 13, de prévoir le cas de reconversion des terre-pleins et bâti ostréicoles abandonnés, sachant que des prescriptions sont prévus pour les extensions des activités conchylicoles.
- page 15 que les prescriptions dans A - Les sites protégés pour leur valeur écologique majeure - soit complétées pour permettre le maintien de l'exploitation agricole conformément au PADD et aux dispositions de l'article R.146-2 du code de l'urbanisme.
- il serait souhaitable d'élargir la liaison verte entre Lorient et Ploemeur afin de conforter l'espace naturel ou agricole tampon. Pour les liaisons vertes qui ne sont pas des coupures d'urbanisation ou des espaces tampons ou ceinture verte indiqués dans le DOG, la commission propose que soient possibles uniquement les aménagements d'infrastructures nécessaires et de localiser les espaces naturels « recréés » en tant que mesures compensatoires, dans des secteurs proches de ceux supprimés.
- de prendre en compte la zone tampon entre la zone d'habitat et la zone d'activités de Kergroise, où peuvent s'implanter des activités compatibles avec l'habitat et de compléter les études de modernisation (accueil de navires de type Panamax notamment...) du site d'activités portuaires stratégiques,
- la prise en compte des contraintes de localisation de gisements de matériaux exploitables.
- par un document graphique traduisant l'application de la loi littoral,
- de renforcer les prescriptions et préconisations concernant les mesures d'amélioration et de gestion du stationnement du PDU,
- sur la « la trame verte et bleue du territoire du SCOT » d'indiquer le nom des communes pour faciliter la lecture de la carte.

Le 15 -11- 2006  
La commission d'enquête

Camille Hanrot-Lore

Michel Le Gall

Lucien-Gabriel Le Peut