



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

**Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
de Bretagne**

Rennes, le 31 OCT. 2013

Autorité environnementale

**AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE**  
portant sur le projet de déclaration d'utilité publique de l'aménagement de l'axe routier entre  
Concarneau et Melgven  
présenté par le Conseil général du Finistère

reçu le 03 septembre 2013

**Préambule**

Par courrier reçu le 03 septembre 2013, l'Autorité environnementale (Ae) a été saisie pour avis d'un dossier de déclaration d'utilité publique (DUP) dans le cadre de l'aménagement de l'axe routier entre Concarneau et Melgven dans le Finistère.

Le projet est soumis aux dispositions du décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements.

Le contenu de l'étude d'impact est défini par l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Selon l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'Ae donne son avis sur le projet dans les deux mois suivant sa réception. Selon l'article R. 122-6 du même code, l'autorité administrative compétente pour formuler cet avis est le préfet de Région.

L'Ae a consulté le préfet du Finistère au titre de ses attributions en matière d'environnement et l'Agence régionale de santé (ARS), par courrier en date du 10 septembre 2013.

Le présent avis porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact, qui fait office d'évaluation environnementale, et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il sera transmis au pétitionnaire et intégré au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public prévue par un texte particulier.

## Résumé de l'avis

La zone littorale Sud Finistère des villes de Concarneau et de Trégunc est essentiellement desservie, par l'axe RD 70/RD 783 ainsi que, dans une moindre mesure, par la RD 783 via Pont-Aven. Dans les deux cas, l'augmentation constante des différents trafics (économiques, touristiques, résidents, ...) qui se cumulent conduit à une saturation de ces axes de circulation. Le Conseil Général du Finistère prévoit d'améliorer la desserte de ces communes en aménageant la RD 122 d'une dizaine de kilomètres.

Le dossier présenté, de bonne facture, est relativement exhaustif quant aux thématiques abordées aussi bien au stade de l'état initial que lors de l'étude des impacts. Néanmoins, pour une appréciation exhaustive des effets dommageables du projet, y compris indirects, quelques améliorations ponctuelles mériteraient d'être apportées. Elles font l'objet de recommandations de l'Ae dans le corps de l'avis.

Trois d'entre elles méritent d'être soulignées. Ainsi, l'Ae recommande que:

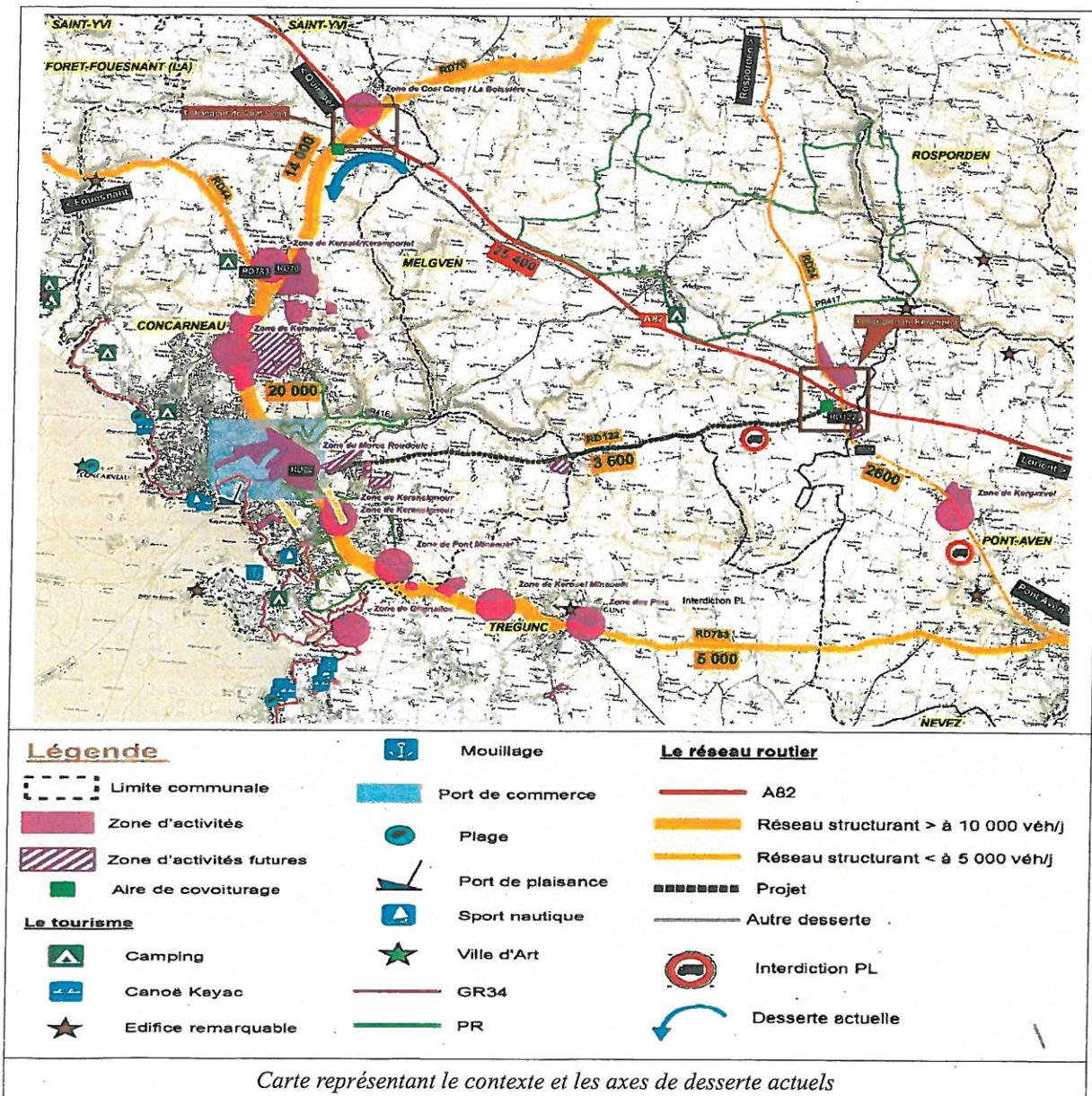
- l'absence d'alternatives à certains impacts soit davantage justifiée notamment pour la destruction de zones humides,
- l'analyse des conséquences prévisibles sur l'urbanisation soit étayée, de manière à en assurer une juste compréhension par le lecteur,
- l'analyse proportionnée des impacts du projet sur les eaux, notamment souterraines, soit intégrée au dossier.

Enfin l'Ae rappelle que l'étude d'impact doit comporter pour chaque mesure proposée son chiffrage, les dispositions prévues pour assurer son suivi et son efficacité attendue.

## Avis détaillé

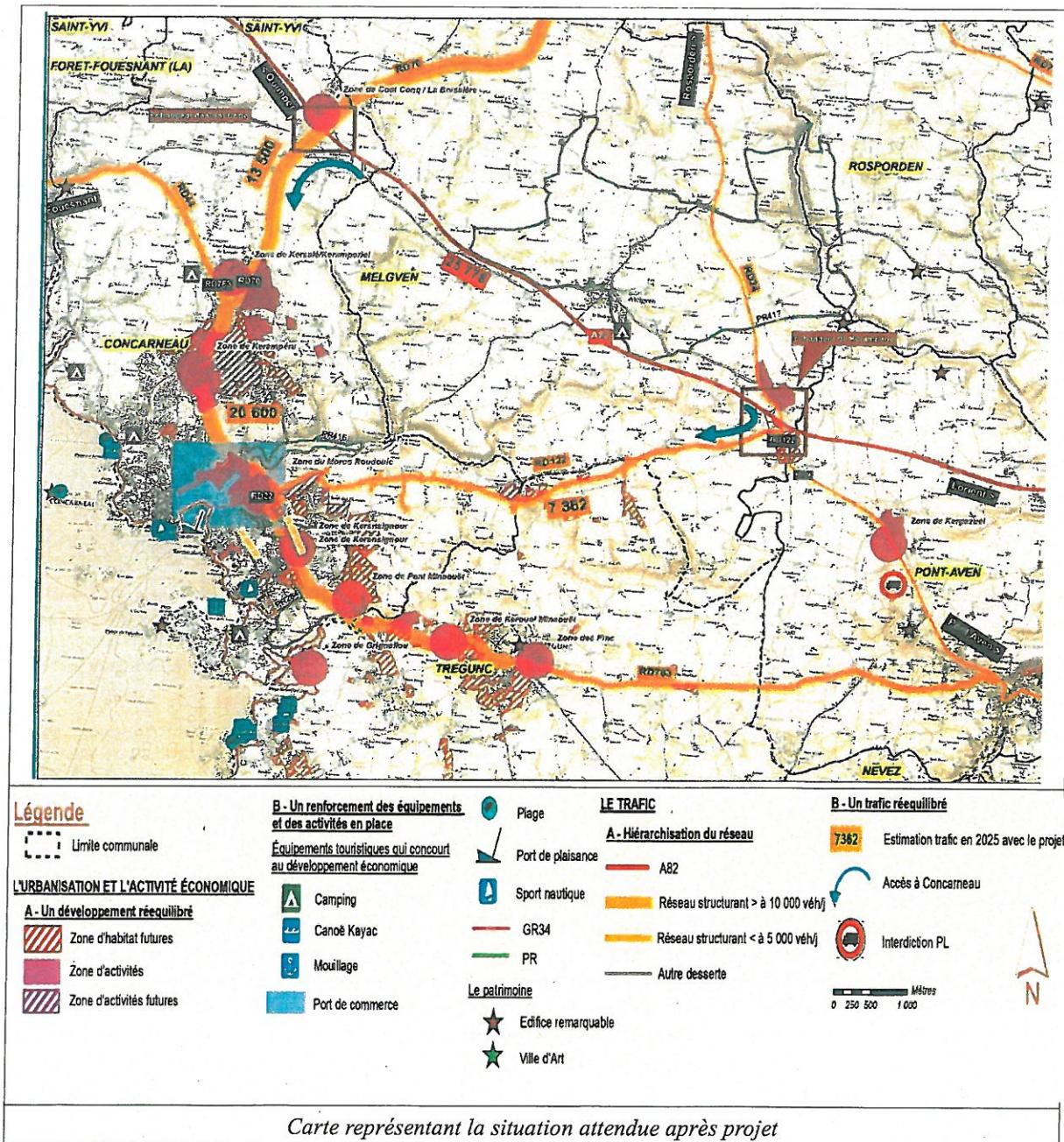
### 1 Présentation du projet et de son contexte

L'accès aux centre-ville de Concarneau, dans le Sud Finistère, depuis la route nationale n°165 (RN 165), voie express entre Nantes et Brest, se fait principalement par la route départementale n°70 (RD 70) au Nord et, dans une moindre mesure, par les RD24 et 783 au Sud via le centre des communes de Pont-Aven et de Trégunc. Un axe secondaire de 8 km (RD 122 et 22), pour l'heure interdit aux véhicules de plus de 3,5 tonnes, relie également Concarneau à la RN 165 depuis l'échangeur de Kérampaou sur la commune de Melgven. La majeure partie du flux routier, notamment celle lié aux diverses activités économiques implantées dans le secteur - qu'elles soient portuaires, industrielles, artisanales ou commerciales- emprunte donc actuellement les RD 70 et 783.



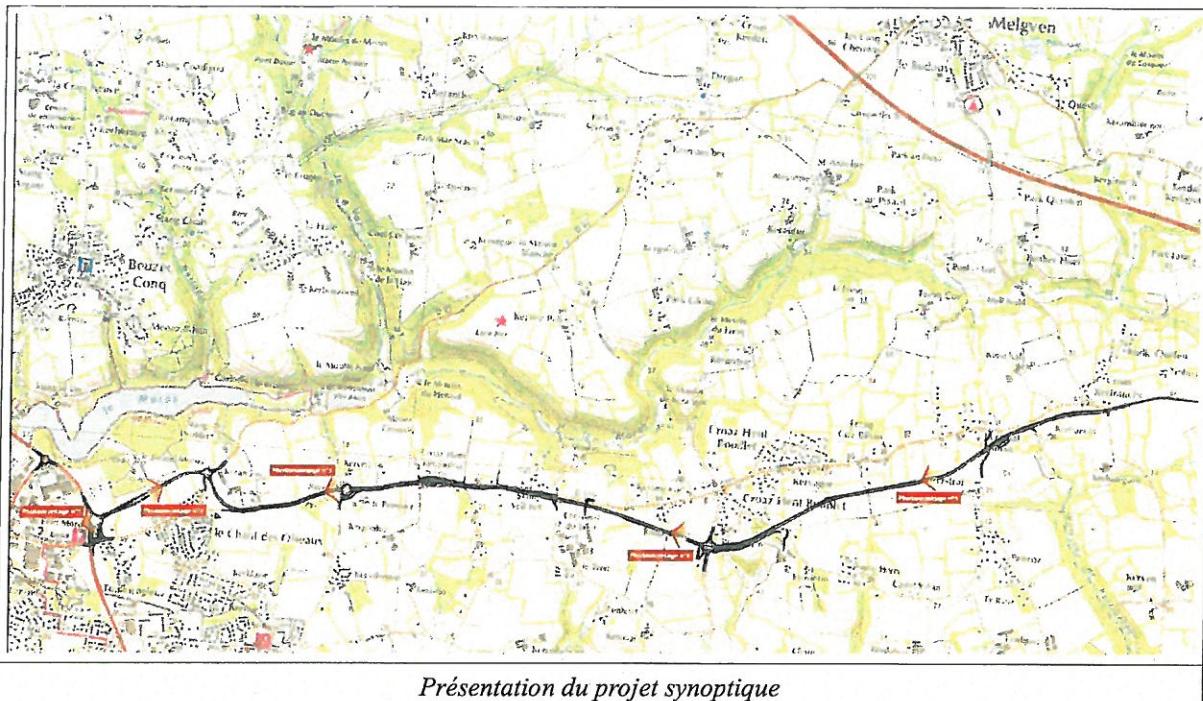
Ce trafic a connu depuis près de trente ans une constante et importante augmentation (entre + 60 % et + 100 %). De plus, le cumul des déplacements à vocation économique et touristique ainsi que ceux des résidents conduit à la saturation de ces axes, notamment en saison.

Pour remédier à la situation actuelle et accompagner un développement économique (pêche, construction navale, plaisance, tourisme ...) et urbain équilibré de l'agglomération concarnoise, le Conseil général du Finistère envisage de créer un itinéraire d'accès complémentaire, fluide et sécurisé. L'accès et l'efficacité de la desserte routière des centres-villes de Concarneau et de Trégunc seront améliorés et sécurisés de même que le cadre de vie des riverains des actuelles RD 22 et 122.



Un premier projet d'aménagement des RD 122 et 22 avait été déclaré d'utilité publique en 2001 mais cette décision a été annulée par le tribunal administratif en février 2005 au vu du bilan coûts-avantages tout en considérant que « *l'aménagement routier n'[était] pas dénué d'utilité publique en lui-même* ». Depuis, les études ont été relancées et de nombreuses phases de concertation ont permis d'aboutir au parti d'aménagement retenu, objet du présent avis.

Ce projet d'infrastructure bidirectionnelle à 2x1 voie est ponctuellement porté à 3 voies et intègre les liaisons douces. Deux sections en tracé neuf, d'une longueur totale de près de cinq kilomètres soit 65 % du tracé du futur itinéraire, permettent de dévier les zones les plus urbanisées. Sur les deux autres tronçons (3 km), le projet s'appuie sur la requalification de la voirie existante, la chaussée étant portée de six à sept mètres de large. Afin de rétablir les liaisons suite aux coupures de voies de communication, le projet s'accompagne de la création d'un carrefour en T, de cinq giratoires ainsi que de cinq ouvrages d'art à gabarit réduit, en passage inférieur<sup>1</sup>.



L'aménagement comprend également un système d'assainissement dont la majeure partie permet de recueillir séparément les eaux pluviales ruisselant sur la chaussée et celles provenant du bassin versant intercepté. Il est donc constitué, d'une part, de cunettes en bordure de voie reliées à des bassins de rétention/décantation permettant la gestion et le traitement de l'eau de ruissellement de la chaussée et, d'autre part, de fossés enherbés et de sept ouvrages hydrauliques assurant le rétablissement des écoulements pluvieux interceptés et la transparence hydraulique.

## 2 Qualité de la démarche d'évaluation environnementale

### 2.1 Qualité du dossier

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est constitué, entre autres, d'une étude d'impact qui comprend notamment un résumé non technique facilitant l'appréhension du contenu de l'étude. Celle-ci est globalement conforme au décret auquel le projet est soumis mais il est indispensable qu'elle présente l'estimation des dépenses correspondant aux mesures ERC<sup>2</sup> prévues. Le dossier contient également une évaluation des incidences Natura 2000.

1 2 passages piétons-cycles ; 1 boviduc ; 2 oviducs.

2 Mesures visant à éviter, réduire voire compenser les effets dommageables du projet sur l'environnement et la santé humaine.

Ce dossier est clair (à l'exception de différents reports qui ne correspondent pas aux chapitres annoncés) et richement illustré. Sa présentation permet aisément de suivre l'enchaînement entre les différentes pièces le constituant.

La présentation de la méthodologie employée, ainsi que les nombreuses illustrations présentées (milieux naturels, zones humides, espèces, ...) permettent d'apprécier, de façon précise et explicite, l'analyse de l'état initial.

## 2.2 Qualité de l'analyse

L'étude détaillée et approfondie du contexte et de l'état initial, menée à des échelles adaptées, a permis une bonne mise en évidence des différents enjeux, notamment environnementaux. La zone d'étude, enclavée entre le bassin versant de la Laïta à l'Est et celui de l'Odet à l'Ouest, s'inscrit dans un territoire à fort enjeu, situé en arrière du littoral, soumis à de fortes pressions foncières, dans un secteur en majorité classé en zone A dans les documents d'urbanisme, c'est à dire destiné à la préservation des terres agricoles. Le contexte environnemental du projet comprend en particulier, des vallons humides de qualité<sup>3</sup>, des espèces animales et végétales protégées au plan national ou en Finistère, des boisements épars inscrits en espace boisé classé (EBC), des espaces naturels protégés dans les documents d'urbanisme (zones ND, N ou Ns) ainsi que, à proximité, une ZPPAUP<sup>4</sup>, plusieurs sites archéologiques et des zones Natura 2000.

L'étude intègre l'analyse multicritères comparant les différentes tracés successivement envisagés, à la fois soumis et issus des phases de concertation. La démarche menée dans la logique de la recherche d'une prise en compte optimisée de l'environnement, a conduit à retenir la variante permettant d'accompagner le développement du secteur Est de Concarneau en limitant son emprise sur les milieux naturels et agricoles.

*L'Ae relève toutefois que l'absence d'alternative à la destruction de zones humides et à l'atteinte aux espèces protégées (en particulier l'asphodèle d'Arrondeau) n'est pas pleinement démontrée et demande qu'il y soit remédié.*

L'analyse des coûts collectifs et l'évaluation des consommations énergétiques devraient davantage être conduites en relation avec les données socio-économiques et les hypothèses de trafic retenues et présentées dans l'étude.

L'étude mentionne, à la fois à l'échelle de la communauté d'agglomération et de la zone d'étude, les secteurs d'urbanisation future probables et potentiels et évoque les orientations du SCOT en matière de maîtrise de l'urbanisation telles que la densification et les coupures d'urbanisation. L'analyse souligne le risque de consommation d'espaces agricoles spécifiquement pour la commune de Melgven.

*L'Ae recommande de développer ce volet en envisageant, d'une part, les effets de l'ensemble des zones d'urbanisation future générées ou facilitées par le projet et, d'autre part, les incidences qu'elles sont susceptibles d'avoir sur les différents enjeux environnementaux de la zone, notamment la protection du littoral et la préservation de ses abords, étant donné la proximité du rivage et la localisation de certaines des zones d'habitat et d'activités futures.*

<sup>3</sup> Kerandon, Penmarc'h, Kerfrancès, Kerléo et Kercorey.

<sup>4</sup> Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager.

Le projet s'inscrit en conformité avec un certain nombre des objectifs affichés dans le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du SCOT (déplacements, trame verte et bleue,...). Cette compatibilité avérée mériterait néanmoins d'être complétée par la prise en compte des orientations de ce document concernant, d'une part, la restauration des continuités écologiques en particulier entre les vallées du Moros et du Minaouët et, d'autre part, les coupures d'urbanisation par rapport aux zones d'urbanisation futures induites .

A l'échelle communale, l'étude démontre la compatibilité du projet avec les différents documents d'urbanisme de Concarneau, Trégunc, Melgven et Pont-Aven.

Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Sud Cornouaille étant encore en cours d'élaboration, le projet d'aménagement de la liaison RD 22-RD 122 est présenté comme étant compatible avec le SDAGE<sup>5</sup> ainsi qu'avec les objectifs de la directive cadre sur l'eau (DCE).

*L'autorité environnementale recommande cependant que l'absence d'alternative à la destruction de zones humides soit justifiée.*

### **3 Prise en compte de l'environnement par le projet**

#### **3.1 La gestion de la ressource en eau**

Du point de vue de la préservation de la qualité de l'eau des milieux récepteurs, l'Ae souligne la prise en compte au sens large<sup>6</sup> de la question de la qualité de l'eau. L'Ae souligne également que des mesures de suivi de la qualité de l'eau des ruisseaux récepteurs sont prévues et recommande d'en présenter les principales modalités.

S'agissant de la ressource en eau destinée à l'alimentation humaine, le pétitionnaire devra s'assurer de la protection de la prise d'eau du Brunec et du captage du Fresq, notamment vis-à-vis des incidences des déblais et, des risques de déversements accidentels.

*L'Ae recommande que les dispositions adoptées correspondantes soient précisées dans l'étude d'impact.*

Une étude d'impact doit par elle-même permettre d'apprécier toutes les incidences notables que pourrait avoir le projet et présenter les mesures appropriées afin de les réduire et de compenser la part résiduelle, sans reporter à des études ultérieures<sup>7</sup>. Il est donc nécessaire que l'étude permette d'apprécier l'impact sur les eaux souterraines de l'importante zone de déblai au droit de Fresq Coz Bihan. Il conviendra de même d'analyser l'impact des zones de remblais, notamment celles situées à l'Est de Kerandon, à l'Est du carrefour giratoire de la VC3 et au droit de l'accès à Kerfrancès, sur les écoulements pluvieux et indirectement sur le maintien du régime hydraulique des zones humides.

#### **3.2 La préservation des milieux naturels**

Il est à noter, comme mentionné dans l'étude d'impact, que la préservation et l'entretien des zones humides sont inscrits au contrat de restauration et d'entretien du Moros et au contrat territorial de l'Odet à l'Aven qui englobe le périmètre d'étude.

<sup>5</sup> Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Loire-Bretagne 2010-2015.

<sup>6</sup> Pollutions chronique, saisonnière et accidentelle.

<sup>7</sup> Etude géotechnique qui sera réalisée au stade des études de projet.

La réalisation de la nouvelle voie entraînera le remblaiement de près de 2 960 m<sup>2</sup> de zones humides. En compensation, le Conseil général prévoit de faire l'acquisition de 17 740 m<sup>2</sup> de zones humides à Kerfrancès qu'il souhaite gérer de façon raisonnée ce qui est tout à fait intéressant du point de vue écologique d'autant plus vu le « *rôle stratégique de cette zone dans le cadre du plan Algues vertes* » de la communauté de communes du Pays Fouesnantais. Il serait d'ailleurs pertinent que le dossier explique la problématique et indique en quoi les impacts liés à l'infrastructure ainsi qu'à la réorganisation parcellaire agricole sont susceptibles d'interférer avec la mise en œuvre de ce plan.

L'Ae souligne les mesures d'acquisition, de gestion et de suivi de l'ensemble humide de Kerfrancès mais note qu'il convient de préciser les mesures qui auraient de toute façon été menées dans le cadre du plan algues vertes. Elle recommande également de compléter les mesures de suivi en les généralisant, de façon proportionnée, à l'ensemble de ce type de milieux notamment Kergoulou, vallon de Penmarc'h et Kercorey afin de s'assurer de la pérennité de leur préservation.

Par ailleurs, l'Ae souligne l'analyse portant sur l'impact du projet sur les habitats protégés des espèces elles-mêmes protégées (types et surfaces d'habitats détruits, impact sur l'état de conservation, ...).

*L'Ae signale que, en toute rigueur, étant donné le statut d'espèces protégées des amphibiens et reptiles, il est nécessaire d'analyser l'impact du projet, y compris des travaux, sur la préservation des individus eux-mêmes et non seulement celle de l'espèce.*

### 3.3 La protection des espèces

La création de la voie de liaison nécessitera une demande de dérogation autorisant exceptionnellement l'intervention sur certains habitats d'espèces protégées. La délivrance de cette autorisation préfectorale ne peut avoir lieu qu'après avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN).

*Concernant la phase travaux, l'Ae souligne la prise en compte des cycles biologiques de l'avifaune dans la planification des travaux et recommande de l'élargir à l'ensemble des taxons (hibernation, ...).*

La conception du projet a intégré la question de la circulation des espèces animales (boviducs, oviducs, passages à petite faune, ponts de corde, arbres de haut jet) en cohérence avec le maillage bocager. Une représentation cartographique commune de la localisation de ces aménagements avec les corridors de déplacements de la faune terrestre aurait permis d'en apprécier plus aisément la pertinence. Il conviendrait également de préciser, pour les sections déviées, comment est prise en compte la route actuelle, qui demeurera circulée et fera l'objet de la création d'un cheminement doux.

L'Ae souligne la prise en compte de façon prospective, dans l'analyse de l'état initial, d'une éventuelle colonisation des vallées avoisinantes par la loutre. Il sera pertinent que l'étude en tire de façon plus développée, des conclusions quant aux mesures à prendre afin d'éviter, de réduire voire de compenser l'impact de l'infrastructure envisagée

Les mesures de suivi concernant les batraciens, oiseaux et reptiles sont présentées de façon appropriée. Il conviendra de les étendre p à l'ensemble des taxons faunistiques et floristiques à enjeu inventoriés, tels que, par exemple, l'asphodèle d'Arrondeau et les mammifères.

*En outre, l'Ae recommande que le protocole de suivi permette de s'assurer de la fréquentation par la faune sauvage des différents types de passage créés et de démontrer la pertinence du choix d'une synergie entre passages à bétail et passages à grande faune.*

Ces mesures pourraient, de plus, opportunément permettre d'apprécier la participation des mesures ERC liées à l'aménagement routier à l'atteinte des objectifs du SCOT en termes de restauration des continuités écologiques.

### **3.4 L'intégration paysagère**

Le projet prévoit l'arasement ponctuel de 2 400 m de haies de qualité bonne à moyenne ainsi qu'une emprise sur 6 200 m<sup>2</sup> de boisements de faible intérêt écologique. En compensation, il sera planté 5 101 m de haies bocagères et 29 000 m<sup>2</sup> de boisements ce qui, associé à la recherche d'un tracé au profil en long le plus adapté à la topographie, devrait participer à l'intégration paysagère permettant de masquer la déviation depuis les habitations riveraines. L'Ae souligne le choix d'essences locales et non exotiques. L'Ae note que des réflexions sont mises en avant pour atténuer l'impact visuel des giratoires et essayer de restituer un caractère campagnard à la voie.

La création d'une voie séparée par un terre-plein central végétalisé, dont l'impact visuel est sensible du fait de sa largeur, à proximité du château du Moros qui fait l'objet d'une ZPPAUP, pourrait toutefois utilement être justifiée.

Il conviendra par ailleurs que la présentation des mesures de suivi soit développée (périodicité, durée, ...).

### **3.5 La gestion des déplacements**

Le projet intègre les déplacements doux ou alternatifs (les cheminements doux ainsi que la réutilisation de la RD 122 actuelle pourraient d'ailleurs globalement être mieux explicités) et permet une amélioration de la situation, d'une part en sécurisant certaines traversées pour les cycles et d'autre part en favorisant l'accès à la nouvelle aire de covoiturage.

Toutefois, les effets attendus du projet auraient utilement pu prendre en compte les évolutions de trafics prévisibles (effets indirects) sur les axes secondaires tels que l'axe Croaz Hent Bouillet / Trégunc qui devrait connaître une hausse de fréquentation compte tenu de la localisation des zones d'activité existantes ou futures sur l'axe Concarneau-Trégunc.

### **3.6 Les émissions atmosphériques et la qualité de l'air**

L'étude a permis de démontrer que, à l'échelle locale, l'impact du projet devrait être plutôt favorable puisque l'aménagement de la nouvelle infrastructure permettra d'éloigner la source de pollution des zones les plus urbanisées et des sites sensibles du secteur d'étude que sont les établissements scolaires.

L'Ae recommande que l'analyse de l'impact de l'aménagement de l'infrastructure du point de vue des émissions de polluants atmosphériques, fondée à juste titre, sur des perspectives de trafic et des évolution du parc automobile à long terme (2025-2035), intègre également l'évolution probable des populations exposées, du fait du développement de l'urbanisation. Il conviendra en outre d'intégrer le trafic de la section de la RD 783 entre Concarneau et Pont-Aven ainsi que celui de la RD 24 dans le calcul des hypothèses de trafic retenues.

*Enfin, l'Ae recommande que cette source de pollution soit suivie et contrôlée.*

### 3.7 L'économie de foncier et l'agriculture

Les acquisitions d'emprises nécessaires à la réalisation du projet portent sur 20 ha de terres agricoles (15 propriétés foncières à vocation agricole), la commune la plus touchée étant Concarneau, avec 10 ha.

Le Conseil général a prévu une réserve foncière de 10 ha (3 parcelles) pour les exploitants agricoles les plus impactés. En compensation du morcellement parcellaire engendré par le projet, il prévoit également le rétablissement de certains accès par création ponctuelle de voies parallèles à la RD et accessibles aux engins agricoles ainsi que la création de trois passages pour bovins et ovins.

De plus, un projet de réorganisation parcellaire, dont les modalités restent à déterminer, permettra de réduire et de compenser les coupures de propriété. L'Ae souligne la présentation des impacts d'une telle réorganisation au vu des enjeux environnementaux ainsi que la prise en considération de l'occupation des sols des terrains quant à la nature des dépôts de déblais excédentaires.

Pour le Préfet de Région,  
Autorité environnementale,

Le Directeur régional

Marc NAVET