Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Autorité environnementale

Rennes, le 24 DEC. 2014

AVIS COMPLEMENTAIRE DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE
portant sur le projet de réalisation d'une liaison aérienne par câble sur la commune de Brest (29)
présenté par la communauté urbaine de Brest (Brest Métropole Océane - BMO)
reçu le 27 octobre 2014

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Par courrier reçu le 27 octobre 2014, et conformément à l'article R. 122-7 du code de l'environnement (CE), le président de Brest Métropole Océane a saisi le préfet de la région Bretagne, autorité compétente en matière d'environnement (Ae), pour avis sur le projet modificatif de réalisation d'une liaison aérienne par câble entre les stations Ateliers - Capucins et Siam - Centre-ville, sur le territoire de la commune de Brest.

Le projet initial avait fait l'objet d'une première étude d'impact soumise à avis de l'Ae rendu le 30 décembre 2013. Depuis, Brest Métropole Océane et son mandataire (Sem Tram) ont souhaité poursuivre les études de faisabilité en intégrant une variante relative aux modalités d'infrastructures de la station Siam – Centre-ville. Un complément à l'étude d'impact initiale a donc été rédigé et fait l'objet de la nouvelle saisine dans le cadre de laquelle s'inscrit le présent avis.

Le nouveau projet est, lui aussi, 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 (rubrique n° 8 de l'annexe à l'article R. 122-2 du CE : Transports guidés de personnes).

Le complément à l'étude d'impact porte à la fois sur les évolutions possibles du projet et l'actualisation de son contexte (notamment quant au document d'urbanisme) ainsi que sur les réponses aux observations formulées par l'Ae dans son avis rendu le 30 décembre 2013.

L'Ae a consulté par courriers en date du 7 novembre 2014 :

- le préfet du Finistère au titre de ses attributions en matière d'environnement,
- l'Agence régionale de santé (ARS) - délégation territoriale du Finistère et a pris connaissance de son avis en date du 19 novembre 2014.

L'avis de l'Ae porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact, présentée par le maître d'ouvrage, qui fait office d'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il ne constitue donc pas un avis favorable ou défavorable au projet lui-même. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. A cette fin, 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, conformément à la réglementation.
Cet avis ne préjuge pas du respect des autres réglementations applicables au projet.

Cet avis ne peut être dissocié de l'avis émis le 30 décembre 2013.

Synthèse de l'avis

Dans le cadre de l'aménagement, en cours, du site des Capucins, en rive droite de la Penfeld, Brest Métropole Océane (BMO) a mené une réflexion sur le développement du réseau de transport en commun en site propre, en particulier sur les modes envisageables de franchissement de la Penfeld, entre le quartier de Siam, en centre-ville de Brest, et le plateau des Capucins, par les piétons -y compris les personnes à mobilité réduite- et les cyclistes avec des temps de parcours raisonnables. La solution retenue consiste en la réalisation d'un téléphérique constituant par là même un projet emblématique dans un environnement particulièrement contraint.

Suite à un dépôt initial de dossier en octobre 2013, BMO a souhaité intégrer la possibilité d'une évolution du projet concernant l'implantation de l'une des deux stations et saisit à présent l'Ae d'un complément à l'étude d'impact.

L'Ae prend note d'un certain nombre de précisions apportées par le porteur de projet à cette occasion et maintient, pour d'autres points, ses recommandations.

Ainsi, le projet de téléphérique étant en lien avec l'aménagement du plateau des Capucins, *l'Ae renouvelle donc sa recommandation que l'étude d'impact comporte une appréciation plus globale des impacts.*

En phase travaux, l'Ae insiste sur l'importance de veiller à assurer une gestion appropriée des déblais.

L'Ae recommande par ailleurs, notamment en tenant compte de la nouvelle variante proposée quant à l'implantation de la station basse, d'approfondir les volets relatifs à l'insertion paysagère et à la prévention des émissions sonores.

Enfin, l'Ae invite à nouveau à développer les incidences du projet quant à l'évolution de l'urbanisation et à étayer les conclusions relatives aux hypothèses de trafic et de consommation énergétique.

D'une manière générale, l'Ae recommande que les mesures soient précisées ultérieurement, lorsque les choix définitifs seront faits.

Avis détaillé

I - Présentation du projet, de son contexte et des enjeux environnementaux

1.1. Présentation du projet

La ville de Brest est traversée du Nord au Sud par la Penfeld dont la vallée constitue une limite forte entre les quartiers Ouest et les quartiers Est. De chaque côté du fleuve, le site présente un dénivelé d'une trentaine de mètres entre les berges et les plateaux les surplombant. Sur la rive droite, se trouvent les secteurs des Capucins et de Recouvrance. Sur la rive gauche, s'étend le centre-ville et notamment les rues piétonnes telles que la rue de Siam. De part et d'autre, les berges font partie du périmètre de la base navale.

Aujourd'hui, la traversée de la Penfeld se fait, principalement en voiture, par les ponts de Recouvrance et de l'Harteloire ou, depuis sa mise en service en juin 2012, en tramway. Or, malgré cette première ligne de tramway, les temps de parcours restent relativement élevés, quel que soit le mode de transport envisagé, pour une distance de 400 m environ à vol d'oiseau, entre la zone piétonne du bas de la rue de Siam et le nord du plateau des Capucins. En outre, ce secteur est concerné par des projets d'aménagements (notamment un pôle culturel, touristique et de loisirs « Les Ateliers » ainsi qu'un programme de logements « Le Plateau » : 560 logements et 25 000 m² de bureaux et de services).

La réponse proposée, au regard de l'attractivité attendue du nouveau quartier des Capucins et des pressions en termes de circulation et de stationnement que la voiture engendrerait sur ce plateau, consiste en la réalisation d'une liaison aérienne par câble pouvant être empruntée par les piétons et les cyclistes, avec des temps de parcours raisonnables. Ce téléphérique, dont la vocation est mixte (desserte quotidienne et destination touristique), sera intégré au réseau de transports en commun de l'agglomération brestoise, la station de téléphérique Siam – Centre-ville étant prévue d'être implantée à proximité de la station de tramway Château.

Vue aérienne (source : étude d'impact)

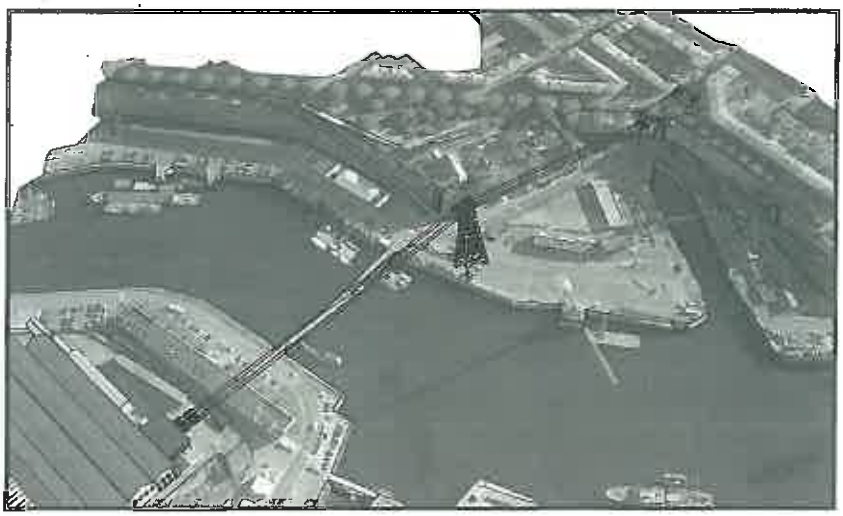
Depuis juillet 2006, le centre de Brest est protégé par une zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager (ZPPAUP). La zone d'étude est comprise en totalité dans ce périmètre.

Suite aux études complémentaires faites par le porteur de projet, une variante pour la station Siam-Centre-ville est envisagée. A la place de la station enterrée initialement retenue, une option serait d'implanter la station en porte-à-faux au-dessus de la base navale, le bâtiment voyageurs constituant alors un belvédère sur la Penfeld. Le pylône de soutènement pourra être fondé au sol ou en pied de falaise.

Photomontage de la station Siam – Centre-ville enterrée (source : étude d'impact)

Photomontage de la station Siam – Centre-ville en porte-à-faux (source : complément à l'étude d'impact)

Le téléphérique est composé de deux trains de trois cabines de 20 places chacune ou de deux cabines de 30 places « debout » et d'une cabine de 12 ou 18 places selon la configuration, les sièges étant rabattables. Il est ainsi prévu de transporter 720 personnes, avec un bon niveau de confort, par heure et par sens (fréquence de 3 minutes) et, exceptionnellement, jusqu'à 1 200 personnes, avec un niveau de confort moyen (4 personnes par m²). Il fonctionnera à l'électricité. Le mode de fonctionnement proposé est celui d'un va-et-vient.
Sa réalisation implique la construction de deux stations, la station « Ateliers Capucins » (qui sera la station motrice de l'appareil et qui s'intégrera au bâti existant) et la station « Siam – Centre ville » (qui sera la station tension de l'appareil), ainsi qu'un pylône de 60 m de haut dans la base navale pour permettre le passage des navires de tirant d'air maximal.



Aperçu général possible

L'Ae prend note que « *le projet est susceptible d'évoluer légèrement* » en particulier sur les aspects techniques puisque « *le modèle de téléphérique qui sera installé n'est pas encore retenu* », mais que les contraintes du site orientent le projet vers la technologie tri câbles qui s'apparente à celle des funiculaires : la cabine est tractée par un câble et glisse sur deux câbles porteurs qui servent de rail haut. De plus, on dissocie les solutions techniques avec cabines débrayables des systèmes en va et vient.

1.2. Programme de rattachement du projet

Comme mentionné dans le dossier initial et repris dans le complément à l'étude d'impact, outre la recherche du renforcement du lien inter-quartiers et de l'amélioration de l'accessibilité au centre-ville, «*c'est dans l'objectif d'améliorer la desserte de ce quartier en devenir* [ndlr : plateau des Capucins] *et des équipements qui le composeront (médiathèque, multiplexe, équipements culturels, commerces, bureaux, logements) qu'est envisagé le projet de téléphérique* » qui est donc « *directement lié au projet* ».

La zone d'aménagement concerté des Capucins a fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale en date du 20 janvier 2011 dans le cadre de sa réalisation.

Le lien existant, illustré par cette présentation, entre la réalisation de la ligne aérienne et, entre autre, l'aménagement du plateau des Capucins exige que l'analyse des incidences porte sur l'ensemble.

Par conséquent, l'Ae recommande à nouveau comme dans son premier avis, que l'étude d'impact mentionne les éléments de l'étude de la ZAC concernant les principales incidences de cette dernière, comporte, de façon proportionnée à l'avancement de l'aménagement de la ZAC, un bilan des impacts d'ores et déjà existants et présente une appréciation des effets cumulatifs envisageables avec l'infrastructure.

1.3. Procédures relatives au projet

L'Ae prend note de l'approbation du nouveau PLUi facteur 4[1] de Brest Métropole. Le complément à l'étude d'impact démontre, par la présentation des règlements applicables aux différentes zones concernant le projet, sa compatibilité avec le document d'urbanisme. D'un point de vue formel, *il conviendrait d'illustrer le complément d'étude par le plan de zonage correspondant.* Enfin, dans la mesure où ce document d'urbanisme inclut d'autres documents de planification, *il serait pertinent que l'étude d'impact présente l'articulation du projet avec les volets concernés.*

1.4 Principaux enjeux identifiés par l'Ae

L'Ae relève à nouveau les enjeux principaux qu'elle avait identifiés à l'occasion de son premier avis à savoir :

- la prise en compte des contraintes liées à la phase chantier
- le respect de la sécurité notamment des passagers et riverains
- la gestion des déplacements
- l'insertion paysagère

1 Plan local d'urbanisme intercommunal approuvé le 20/01/2014 et intégrant le plan local de l'habitat, le plan de déplacement urbain et plan climat énergie territorial.

Etant donné les éventuelles évolutions du projet, elle ajoute à ces enjeux, la prévention des nuisances sonores.
L'analyse présentée dans cet avis, notamment quant à la prise en compte de l'environnement par le nouveau projet, ne portera que sur ces deux derniers points qui sont les seuls à pouvoir potentiellement être impactés de façon différente de l'étude initiale en raison des évolutions possibles du projet.

2 – Réponses apportées à l'avis initial de l'Ae

Du point de vue de la qualité du dossier, l'Ae prend note des réponses apportées par le porteur de projet à ses observations formulées dans son précédent avis en ce qui concerne le résumé non technique, l'actualisation de la mesure des vents, les impacts du projet sur la santé humaine ainsi que la présentation des principaux résultats de l'analyse socio-économique.
Du point de vue des conséquences prévisibles du projet sur le développement de l'urbanisation, le complément évoque, sans développer, le secteur de Pontaniou. *L'Ae recommande de présenter, d'une part, une carte permettant de localiser ce secteur et, d'autre part, l'analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement de ce quartier.*
Pour d'autres volets, les compléments apportés ne répondent que partiellement aux recommandations. Ainsi, les conclusions concernant les effets du projet en termes d'hypothèses de trafic et de consommation d'énergie demeurent insuffisamment démontrées.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact sur ces points.

Du point de vue de la qualité de l'analyse, l'Ae prend note des précisions apportées quant aux mesures qui seront prises concernant les impacts sur les usages dans la base navale.

Concernant la prise en compte de l'environnement, pour ce qui concerne la phase chantier, *l'Ae maintient ses observations concernant le stockage des matériaux excavés (dont une grande partie sera impropre à la réutilisation) en particulier dans l'hypothèse de la création d'une station enterrée. Il importera notamment d'indiquer précisément les conditions dans lesquelles ces déblais seront entreposés (nature, volumes, superficie, hauteur, durée, risque de ruissellement, ...).*

L'Ae prend note des précisions apportées quant aux mesures qui seront mises en œuvre pour prévenir l'impact sur les eaux souterraines ainsi qu'à l'absence de risque pyrotechnique détecté suite aux mesures géophysiques réalisées.

Enfin, en phase exploitation l'Ae maintient sa recommandation de prévoir un suivi afin d'apprécier les éventuels changements de comportement au regard des différents modes de déplacement existants.

3 – Analyse des évolutions du projet

3-1 Qualité de la démarche d'évaluation environnementale

Le choix de la solution retenue n'étant pas arrêté à ce jour, *l'Ae recommande de présenter une comparaison des différentes alternatives envisagées (type de mécanisme, implantation de la station basse) et d'en faire l'analyse comparative d'un point de vue environnemental.*

En outre, *l'Ae recommande que l'étude d'impact soit actualisée dès que les choix techniques auront été faits de façon à prendre en compte l'ensemble des incidences du projet.*

3. 1. 1. Qualité du dossier

Au vu des indications formulées par le porteur de projet dans sa saisine, les pièces « étude d'impact valant étude d'incidence Natura 2000 », « évaluation socio-économique » et « bilan de la concertation » contenues dans le dossier initial d'octobre 2013 n'ont pas été modifiées. Elles restent donc d'actualité et font partie du dossier de déclaration de projet qui sera soumis au public.

La saisine complémentaire de l'Ae contient une nouvelle pièce A « Objet et insertion de l'enquête publique dans la procédure administrative » ainsi qu'un complément à l'étude d'impact.

Les documents présentés sont clairs car structurés, aérés et donc d'accès facile.

3. 1. 2. Qualité de l'analyse

Le complément de l'analyse de l'état initial porte sur l'évolution du document d'urbanisme.

L'analyse de l'insertion paysagère liée à la nouvelle possibilité d'implantation pourra utilement être plus développée et illustrée par des vues rapprochées et éloignées depuis différents points de vue.

L'Ae demande que le volet relatif à l'étude acoustique justifie la minoration des valeurs (dimensions, niveaux sonores) retenues comme hypothèses dans la modélisation présentée dans le complément par rapport à celles de l'étude d'impact initiale. L'Ae recommande par ailleurs que, outre la prise en compte des différentes solutions techniques envisageables (cabines débrayables ou systèmes en va et vient), l'étude acoustique intègre les différentes variantes envisageables en ce qui concerne la station Siam – Centre-ville dont l'implantation peut potentiellement avoir une incidence sur le niveau des émissions sonores.

3-2 - Prise en compte de l'environnement

Les principaux enjeux d'un tel projet ont trait à la phase travaux, à la sécurité, au paysage, aux déplacements ainsi qu'aux émissions acoustiques.

3. 2. 1. En phase chantier

L'évolution potentielle du projet n'ayant pas, en phase chantier, d'incidence différente du projet initial, l'Ae ne formule pas d'observation complémentaire.

3. 2. 2. En phase exploitation

Le respect de la sécurité ainsi que la gestion des déplacements

Ces questions ont été abordées dans le premier avis et l'Ae n'a pas d'observation supplémentaire à formuler.

L'insertion paysagère

La liaison par câble s'insère dans un site spectaculaire en raison des vues offertes sur la rade, la Penfeld, la base navale et la ville de Brest. L'aspect des cabines, du pylône et de la station Siam - Centre-ville n'est pas arrêté, ce qui ne permet pas d'en vérifier la qualité. L'Ae note cependant que « *tout comme pour le pylône, une attention particulière sera portée à l'aspect de la station en porte-à-faux et à son insertion dans le paysage* » et que l'avis conforme de l'ABF[2] sera nécessaire.

La prévention des nuisances sonores

Les remarques formulées supra concernant la qualité de l'analyse ne permettent pas d'apprécier pleinement l'impact acoustique du projet ni par conséquent, la pertinence des mesures proposées. Les conclusions de l'étude acoustique et de son complément révèlent que les niveaux sonores engendrés seront inférieurs aux seuils réglementaires, les hypothèses retenues pour cette étude n'étant cependant pas justifiées.

3. 2. 3. Suivi des effets des mesures

L'Ae note qu'un suivi acoustique sera réalisé tous les ans afin de surveiller le respect de la réglementation. *Il conviendrait de préciser qui effectuera ce suivi et de prévoir des mesures correctrices le cas échéant. Il sera également nécessaire de veiller au suivi des impacts du projet quant aux vibrations pouvant être générées.*

Quel que soit le volet environnemental abordé, dans la mesure où tous les aspects, notamment techniques, ne sont pas encore totalement définis, *l'Ae recommande que des mesures de suivi soient prévues afin de vérifier si les effets pressentis du projet sur l'environnement se confirment ou nécessitent de prendre des mesures spécifiques supplémentaires qui devront d'ores et déjà être évoquées.*

Le Préfet de région,
Autorité environnementale,

Patrick STRZODA

2 Architecte des bâtiments de France.