



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Rennes, le

- 3 DEC. 2010

Autorité environnementale

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE
portant sur le projet d'aménagement d'itinéraire entre les lieux-dits « Ty-Colo » et « Kervalguen »
sur la RD 67
présenté par le Conseil Général du Finistère.
Projet situé sur les communes de Saint-Renan, Milizac et Guilers
Saisine effectuée le 4 octobre 2010

Objet de la demande

Le projet est présenté par le Conseil Général du Finistère.

Il consiste à modifier la configuration d'un axe au Nord du Pays de Brest, la RN 67, qui a pour fonction de contourner l'agglomération et permet de rejoindre la RN 12 au départ de Saint-Renan.

L'objectif est d'améliorer les conditions de circulation et la sécurité sur cet axe, en utilisant le linéaire existant.

Il s'agit de réaliser deux nouveaux giratoires, une voie de dépassement et d'adoucir un virage.
Le linéaire modifié est modeste : 1860 m.

Le coût de l'opération étant estimé à 3 550 000 €, la réalisation de cette série de modifications nécessite une étude d'impact.

Contexte réglementaire

Selon l'article R.122-13 du code de l'environnement, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement donne son avis sur le projet, dont le dossier d'étude d'impact, dans les deux mois suivant sa réception.

Selon l'article R.122-1-1 du code de l'environnement, l'autorité administrative compétente en matière d'environnement est le préfet de Région.

Le présent avis, transmis au pétitionnaire, est joint au dossier d'enquête publique. Il porte sur la qualité du dossier de demande d'autorisation, en particulier l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Présentation du projet et de son contexte

▪ Le projet :

Il s'articule comme suit :

Section 1 : création d'un giratoire au lieu-dit « Kerhuel » sur la commune de Milizac, lié également à un projet de zone d'activité, non défini.

Section 2 : rectification des virages dangereux de « Kervinou » sur la commune de Milizac.

Section 3 : réalisation d'un giratoire au croisement la VC 3 sur Guilers, pour sécuriser les mouvements de tourne-à-gauche et les insertions sur la RD 67.

Section 4 : réalisation d'un créneau de dépassement à Ty Colo incluant l'accès au centre d'enfouissement technique de l'Iroise (CETI) sur les communes de Guilers et de Milizac.

Justification :

Les occurrences accidentelles les plus graves et les plus fréquentes sont répertoriées sur les quatre points à aménager, particulièrement à Kervinou et à Kerhuel. Le principal objectif du projet est de les réduire.

Le créneau de dépassement de Ty Colo a par ailleurs pour fonction de permettre aux automobiles de doubler les poids lourds dans une zone où leur vitesse n'est pas encore trop élevée. Il sécurise la sortie du CETI.

Des variantes sont présentées pour le créneau de dépassement de Ty Colo (option longue retenue) ainsi que pour le rond-point de Kerhuel (suite à concertation des riverains).

La discussion sur les variantes porte sur des arguments de sécurité, mais le choix du moindre impact environnemental n'est pas démontré.

Conformité aux plans / programmes

SCOT du Pays de Brest

Le Conseil général entend dans le cas présent poursuivre un objectif fixé par le PADD du SCOT du pays de Brest qui est d' « optimiser le réseau de voirie pour répondre à l'évolution du trafic automobile », avec un *minimum de linéaire supplémentaire*.

PLU des communes traversées :

Le projet traverse essentiellement des zones agricoles dans lesquelles sont admises les constructions nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif . Le PLU de Brest Métropole Océane (BMO, structure à laquelle appartient Guilers) admet ces constructions sous réserve d'une bonne insertion dans l'environnement. Celui de Milizac les admet sous réserve qu'elles ne portent pas atteinte au fonctionnement et au développement des activités agricoles.

En l'absence de modification du linéaire (pas de reconfigurations de parcelles), le maintien de l'accès à la route aux tracteurs étant par ailleurs maintenu, l'objectif de moindre impact sur l'activité agricole semble atteint.

La bonne insertion environnementale du projet sera appréciée dans le présent avis.

- Les aménagements de giratoires sont prévus dans les PLU de Milizac et Guilers.

- Le projet empiète ponctuellement sur des zones naturelles (N, Ner). Les règlements des documents d'urbanisme en vigueur permettent les constructions et installations nécessaires

aux services publics et d'intérêt collectif, sous réserve d'une bonne insertion dans l'environnement (PLU de BMO et Milizac) et que ces installations ne « dénaturent pas le caractère des lieux » (PLU de Milizac).

Le projet est jugé compatible avec les plans d'urbanisme par le Conseil Général.

Conformité au SDAGE / aux SAGES

Le SDAGE Loire-Bretagne et le SAGE de l'Elorn sont visés dans l'étude.

Le projet adopté par la CLE pour celui du Bas-Léon l'est également.

Le Conseil Général certifie en suivre les prescriptions.

Une interprétation erronée de l'article 8-A-3 du SDAGE doit toutefois être signalée (voir infra ; impacts sur les zones humides).

Caractère approprié des analyses développées dans le dossier

▪Etat initial et identification des enjeux environnementaux

Impacts sur la faune et la flore

Un inventaire des espèces a été réalisé de d'avril à juin 2008, c'est à dire à des périodes adaptées.

Aucune espèce protégée, rare ou menacée n'a été répertoriée.

Un linéaire de près d'un kilomètre de haies est arasé.

Le maître d'ouvrage constate l' état des talus, dégradés par l'entretien et le fauchage qui ont éliminé la plupart des essences fragiles.

Il identifie bien ces linéaires routiers de haies et de talus comme étant des refuges pour petits animaux et comme formant des corridors écologiques.

Il est rappelé, que dans ces espaces ruraux, les véhicules provoquent des dégâts importants sur la faune devant franchir les axes pour assurer son nourrissage ou sa reproduction.

L'étude d'impact se borne cependant à constater que les dégâts après travaux seront sensiblement équivalents, voire supérieurs à l'endroit élargi de la zone de dépassement de Ty Colo.

Impacts sur les zones humides

A l'endroit de la zone de dépassement de Ty Colo, l'aménagement d'une zone de transition entre le lieu-dit « Saint-Fiacre » et le « CETI » entraîne le remblaiement de 650 m² de zone humide.

C'est la seule des trois variantes à présenter cet inconvénient.

Il y a lieu de rappeler qu'un projet susceptible de faire disparaître tout ou partie d'une zone humide ne peut être réalisé que sous réserve qu'il n'existe aucune solution alternative constituant une meilleure option environnementale. Si ce point est démontré, le projet doit faire l'objet d'une DUP.

C'est ce qui résulte de l'article L. 211-3 du code de l'environnement, et qui est précisé par l'article 8A-3 du schéma directeur d'aménagement et de gestion des Eaux (SDAGE) Loire-Bretagne.

Ce point, à tort, n'est pas intégré aux discussions sur les alternatives possibles (cf p. C10 et C11).

Impacts sur le paysage

L'opération consiste à élargir un linéaire route, en respectant le profil en long existant.

Les impacts les plus visibles seront liés à la suppression des haies qui induit une vision plus ouverte sur le paysage.

Impacts sonores.

L'étude bruit est réalisée sur l'hypothèse d'une croissance régulière du trafic de 4 % jusqu'en 2030. Les seuils réglementaires seront dépassés en 7 points, selon les projections. Il serait intéressant de pouvoir se projeter également sur les évolutions à attendre de la future zone d'aménagement prévue à Kerhuel.

▪ *Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les impacts*

Les zones humides

L'acquisition et la gestion de 2000 m² de zones humides sont prévues, correspondant à environ trois fois la surface impactée. Le Conseil Général s'engage sur la future surveillance de la Saulaie et sur l'entretien de la prairie humide par un fauchage régulier.

L'opportunité de cette compensation aurait du être réintégrée dans une discussion intégrant la dimension environnementale dans le choix entre les variantes possibles à l'endroit de la zone de dépassement, et portant en particulier sur l'opportunité d'aménager une zone de transition entre le lieu-dit Saint Fiacre et le CETI. La discussion sur les variantes ne comporte que des arguments routiers et de sécurité.

La faune et la flore

Le projet prévoit de reconstituer le réseau bocager de façon à reconnecter les haies entre elles. 2000 mètres linéaires de haies bocagères seront replantées ainsi que 11 000 m² de terrains situés aux abords de la RD 67.

Le plan de reboisement et les futures haies sont présentés clairement. Il est possible à tout un chacun de se figurer la configuration future des lieux.

Au titre des mesures réductrices, des aménagements devront être réalisés, permettant la libre circulation de la petite faune sauvage et ainsi de limiter la mortalité par collision.

Les nuisances sonores

Les mesures de réduction envisagées à l'endroit où des dépassements sont projetés d'ici 2030 devront faire l'objet d'ajustements, en fonction du développement réel du trafic. La réalisation ou non de la zone commerciale à Kerhuel est un élément encore incertain qui modifiera la problématique « son » sur l'ensemble du linéaire, et pas seulement autour du giratoire.

Le résumé non technique

Le résumé non technique est particulièrement clair et accessible. A signaler la présence en annexe de cinq plaquettes d'information destinées au public, qui exposent très pédagogiquement le projet, la logique de programmes dont il découle ainsi que les enjeux en terme de sécurité et d'environnement.

Prise en compte de l'environnement / Résumé de l'avis

Le présent dossier est présenté de manière claire et pédagogique et remplit parfaitement l'objectif d'informer le public dans le cadre de l'enquête.

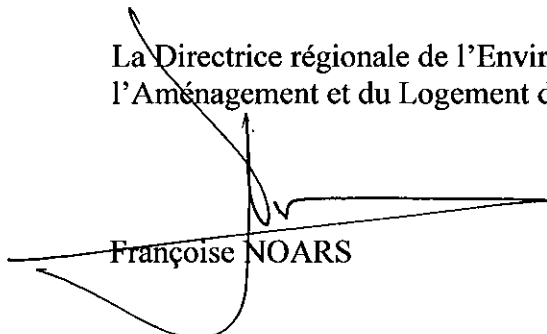
Les enjeux environnementaux sont limités du fait de l'absence de modification du linéaire et du profil de la route.

L'état initial est correctement établi. Le reboisement et le réaménagement paysager des lieux sont programmés et clairement exposés.

Il convient de signaler toutefois que le choix d'une zone de dépassement longue (section 4) comprenant une zone de transition entre le lieu-dit « Saint Fiacre » et la RD 67 aurait du faire l'objet d'une discussion intégrant l'impact sur la zone humide remblayée. De ce fait, l'option prise n'est pas correctement justifiée d'un point de vue environnemental.

Il conviendra également d'intégrer au projet les aménagements techniques permettant à la petite faune de se déplacer, et ainsi de diminuer la mortalité par collision avec les voitures.

La Directrice régionale de l'Environnement, de
l'Aménagement et du Logement de Bretagne,



Françoise NOARS