



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Rennes, le **29 MARS 2012**

Autorité environnementale

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE
portant sur le projet de création d'un axe de Bus à Haut Niveau de Service à QUIMPER
et de parkings relais
présenté par QUIMPER COMMUNAUTE
reçu le 30 janvier 2012

Procédure et contexte réglementaire

Par courrier reçu le 30 janvier 2012, le préfet du Finistère a saisi pour avis le Préfet de région, Autorité environnementale (Ae), du dossier de demande de mise à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) d'un projet d'axe de Bus à Haut Niveau de Service et de parkings-relais dans l'agglomération de Quimper.

Le projet est soumis aux dispositions du décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement prévue aux articles L.121-1 et L.121-7 du code de l'environnement.

L'avis de l'Autorité environnementale 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.

Le présent avis sera transmis au pétitionnaire et inclus dans le dossier d'enquête publique.

Résumé de l'avis

Le dossier présenté par Quimper Communauté pour la mise à l'enquête préalable à la DUP d'un projet d'axe de Bus à Haut Niveau de Service et de parkings-relais comporte l'essentiel des éléments nécessaires pour évaluer correctement les impacts de ce projet sur l'environnement et assurer la bonne compréhension du public.

Les effets du projet sur l'environnement sont globalement bien identifiés.

Le dossier traite de manière satisfaisante les incidences directes, indirectes, permanentes ou temporaires du projet sur l'environnement proche ou plus éloigné.

Le site du projet correspond à un secteur très urbanisé de la ville. Le choix du tracé est issu d'une analyse comparative de deux variantes étudiées de façon approfondie.

Il convient de noter que le projet prévoit l'aménagement d'un parc-relais dans l'emprise d'un site classé. C'est l'un des points les plus délicats du dossier. L'Autorité environnementale recommande le développement d'un argumentaire solide sur ce point. Celui-ci sera de toute façon indispensable dans le cadre de la demande d'autorisation ministérielle.

L'incitation au transfert modal vers les transports en commun, portée par le projet, sera de nature à réduire le trafic automobile et les nuisances qu'il engendre dans le centre-ville.

Un complément d'étude sera cependant nécessaire pour évaluer complètement les incidences du projet sur la qualité de l'air, en particulier sur les axes impactés par certains reports de trafics induits par le projet.

Une autorisation spécifique sera aussi nécessaire pour l'installation du parc-relais au Mont-Frugy.

L'étude d'impact prévoit des mesures adaptées pour supprimer, réduire ou compenser certains effets du projet sur l'environnement.

L'Autorité environnementale souligne l'intérêt que présente le développement d'un mode de transports en commun performant pour les déplacements des habitants et des visiteurs dans l'agglomération de Quimper, dont l'augmentation sensible se fera sans dégradation significative de l'environnement.

Avis détaillé

Contenu du dossier

Le dossier transmis à l'Autorité environnementale concerne une première étape du projet proposé. Il comporte une étude d'impact, un volet concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ainsi qu'un volet d'annexes intégrant une notice explicative du projet. L'ensemble du dossier est daté de janvier 2012.

Le dossier comporte un résumé non technique ainsi qu'une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet.

L'étude d'impact comprend une analyse des coûts collectifs des polluants et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle permet d'éviter (article R 122-3-6° du code de l'environnement).

Présentation du projet et de son contexte

■ Les acteurs concernés par le projet

La maîtrise d'ouvrage du projet est assurée par la communauté d'agglomération « Quimper Communauté » comprenant huit communes membres, dont la ville de Quimper. La totalité du projet de voie de Bus à Haut Niveau de Service (BHSN) se situe sur le territoire communal de Quimper.

L'étude d'impact a été conduite par le bureau d'études « Egis France – Villes et Transports » qui s'est appuyé sur les études réalisées par BEO Quimper, Acoustb, Atelier Villes et Paysages et Egis France – Circulation.

■ Les raisons du projet

Selon Quimper Communauté, le projet de transport proposé vise à modifier progressivement les habitudes de déplacements des habitants et des visiteurs sur le territoire de l'agglomération.

Le projet est présenté comme l'une des actions phares de l'Agenda 21 de l'agglomération.

L'objectif principal annoncé est de favoriser le report modal de la voiture particulière vers les transports en commun. Il s'agit de densifier le réseau de bus de l'agglomération pour renforcer son attractivité et offrir un service plus performant en matière de fréquence, de rapidité et d'accessibilité.

Quimper Communauté souhaite mettre en place un service global de déplacements à l'échelle de la Cornouaille en cohérence avec les offres départementales de cars (Penn-ar-Bed), régionale (TER) et la future ligne à grande vitesse en gare de Quimper.

L'un des objectifs du projet est d'accompagner et d'orienter les projets de développements urbains en favorisant une urbanisation plus économe appuyée sur un réseau de transports collectifs performant.

Quimper Communauté a engagé des études préliminaires visant à comparer différents tracés de voies de Bus à Haut Niveau de Service devant répondre aux objectifs de l'agglomération en matière de desserte et de fonctionnalité. Aucune solution de substitution au BHNS n'est évoquée.

■ Les composantes du projet

Présenté comme la première étape du « Projet Transports » de Quimper Communauté, le projet comporte principalement :

- l'aménagement de voies réservées de Bus à Haut Niveau de Service sur un axe principal Est-Ouest mis en oeuvre sur les quais de l'Odet (entre le secteur de Kerdrezec et l'extrémité Est des quais),
- la réalisation de voies de bus pénétrantes, connectées à l'axe principal BHNS, destinées à faciliter l'accès des bus extérieurs dans le centre urbain,
- la création aux extrémités de la ville de 3 parkings-relais (Kerdrezec au Sud-Ouest, Croix des Gardiens au Nord et Eau Blanche à l'Est) visant à rabattre les usagers extérieurs sur le réseau de transports en commun,
- la réalisation d'aménagements urbains liés aux modes de déplacements doux (liaisons cyclables, passerelle et cheminements piétons, ...).

Plusieurs tracés de voie à haut niveau de service ont été étudiés en phase préliminaire. Les études d'avant-projet constituent la base du projet présenté.

Le choix du tracé est issu d'une analyse comparative de deux variantes étudiées de façon approfondie (p. 16 à 35 de la notice).

Le choix d'implantation des 3 parkings-relais s'est fait sur la base d'une étude multicritère. Selon l'étude, les sites retenus offrent l'intérêt d'un trajet bus vers le centre-ville plus compétitif que la voiture (au niveau du temps et sur le plan économique). L'étude n'évoque pas les critères environnementaux qui auraient dû être pris en compte dans ce choix.

Situé sur la rive droite de l'Odet, l'axe en site propre retenu s'étendra sur environ 3,2 km entre le secteur de Kerdrezec à l'Ouest et l'amorce Ouest de l'avenue de la Gare.

Une illustration présente une vue globale du projet (p.35).

L'étude présente de manière détaillée, pour chaque secteur urbain traversé, les caractéristiques techniques du projet (ouvrages d'art, aménagements des voiries, giratoires, stations, organisation des circulations, capacités d'accueil des parcs-relais, ...).

De nombreux plans, coupes de voiries et documents photographiques illustrent ces éléments techniques.

Le dossier comporte un plan général des travaux sous forme de planches A3 couleur.

Un planning prévisionnel montre que les travaux seront effectués durant la période 2013-2016 pour une mise en service de la première étape du projet prévue en janvier 2017.

A l'horizon 2020, la nouvelle organisation de l'ensemble du réseau de transports collectifs de Quimper Communauté s'articulera principalement autour 3 axes structurants et de 6 lignes complémentaires urbaines. Les 3 parkings-relais seront mis en service. Un système de passage prioritaire des bus aux carrefours sera mis en place.

La deuxième étape du « Projet Transports » consistera essentiellement à améliorer sa connexion aux réseaux de transports régionaux (TER) et nationaux (TGV). La prolongation prévue de l'axe de BHNS permettra notamment de relier le futur pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare de Quimper au parking-relais de l'Eau Blanche situé à l'Est.

Quimper Communauté estime que la mise en service du réseau BHNS projeté à l'horizon 2020 entraînera une augmentation de la fréquentation de 40 % sur l'ensemble de l'axe.

■ Documents d'urbanisme règlementaires

La commune de Quimper dispose d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) approuvé en février 1980 et révisé en juillet 2000. La dernière modification du POS date du 8 juillet 2011.

Un sous-dossier est consacré à la mise en compatibilité du POS de façon à permettre l'inscription en emplacement réservé des terrains concernés par le projet.

La réalisation des voies réservées de l'axe de BHNS et des parkings-relais nécessitera la création de cinq nouveaux emplacements réservés d'une surface globale de 40 460 m². La plus grande partie de cette surface concernera la mise en oeuvre des 3 parkings-relais.

Le projet impactera partiellement trois Espaces Boisés Classés (EBC) pour une surface totale de 1 223 m². L'étude précise cependant que l'ensemble des surfaces à déclasser correspond à des zones couvertes d'un enrobé. Aucun arbre situé dans un EBC ne sera abattu.

Les plans de zonage (1/5 000 et 1/1 000) avant et après mise en compatibilité figurent en annexes du dossier.

Au vu des éléments présentés dans le sous-dossier, les règlements de l'ensemble des zonages du POS traversés seraient compatibles avec le projet d'aménagement des voies du BHNS et des parkings-relais. L'Autorité environnementale s'interroge cependant sur la compatibilité du projet de parking de Kerdrezec, situé en zone ND du POS de Quimper. En effet, la zone ND a été instaurée dans ce secteur pour répondre à la servitude liée au site classé et aux objectifs de protection du site. A cet effet, l'article ND2 de la zone précise que sont interdits « *tous modes d'occupation ou d'utilisation du sol susceptibles de compromettre le caractère de la zone* » (cf annexe 3 du dossier, p. 24). Ce point important doit donc être vérifié.

Par ailleurs, un Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation (PPRI) du bassin de l'Odet, approuvé en 1997, a donné lieu à deux révisions successives.

Après l'approbation d'un PPRI sur les communes de Quimper, Ergué-Gabéric et Guengat en décembre 2004, un nouveau PPRI a été approuvé le 10 juillet 2008 sur les mêmes communes. Le règlement du PPRI prescrit la mise en oeuvre de mesures réductrices en cas d'aménagement pénalisant l'écoulement des crues en zones sensibles.

Caractère approprié des analyses développées dans le dossier

■ Etat initial et identification des enjeux environnementaux / Analyse des effets du projet sur l'environnement

Une zone d'étude dite « d'influence du projet » couvre l'aire d'influence directe de la future ligne de BHNS et des parkings-relais en terme d'attraction des voyageurs vers ce mode de transport collectif.

Cette zone s'étend sur environ 5 km de l'Ouest à l'Est et 4 km du Nord au Sud. Son périmètre figure sur la majorité des plans du dossier.

On notera que, parallèlement à l'analyse des différents effets du projet sur l'environnement, l'étude d'impact présente également les mesures envisagées pour remédier à ces effets.

Les milieux aquatiques

- zones humides

Un inventaire des zones humides a été réalisé sur les espaces naturels ou semi-naturels au droit ou à proximité du projet, en particulier sur les terrains concernés par les parkings-relais (p. 53).

Aucune zone humide n'a été identifiée sur ces milieux.

- les eaux pluviales

Le tracé du BHNS s'inscrira en totalité sur la voirie existante et le parking-relais « Croix des Gardiens » situé au Nord sera réalisé sur une aire de stationnement existante déjà revêtue. Il n'y aura donc pas de nouvelle surface imperméabilisée sur ces sites.

En revanche, les aménagements des parkings-relais « Kerdrezec » à l'Ouest et « Eau Blanche » à l'Est conduiront à une imperméabilisation des sols générant une augmentation du volume des eaux de ruissellement.

Cependant, l'étude n'indique pas les surfaces exactes concernées pour ces deux sites.

Concernant spécifiquement la qualité des eaux :

- la voie de BHSN n'entraînant pas de surface imperméabilisée supplémentaire, les eaux pluviales seront rabattues vers les systèmes de collecte existants,
- les eaux pluviales issues des parkings-relais « Croix des Gardiens » et « Kerdrezec » seront dirigées vers le réseau d'assainissement public,
- quant aux eaux pluviales du parking-relais « Eau Blanche », elles seront directement dirigées vers l'Odét.

L'étude ne mentionne pas les volumes d'eaux concernés. Il est simplement précisé qu'un « système de régulation et de traitement des eaux sera mis en place ».

Il serait nécessaire d'avoir des précisions sur les volumes d'eaux issues des surfaces nouvellement imperméabilisées et sur les procédés de traitement mis en oeuvre.

S'il est indiqué dans l'étude que des éléments plus détaillés seront développés dans le dossier « Loi sur l'eau », il conviendrait qu'une analyse complète des principaux impacts du projet soit incluse dans le dossier.

- franchissement de l'Odet

Le site propre de BHNS franchira la rivière l'Odet au droit du pont Saint-François permettant actuellement la circulation routière et piétonne. Le projet prévoit d'affecter le pont à la seule circulation des bus.

Le passage des piétons et des cycles sera assuré par une passerelle métallique construite à proximité immédiate du pont existant. Cette passerelle, longue de 27 mètres, sera portée par 4 piles fondées en lit mineur.

La modélisation effectuée en matière de crues montre que l'impact de la future passerelle sur les écoulements de l'Odet est nul (étude hydraulique - annexe 2).

En l'état, les incidences du projet sur les milieux aquatiques ne sont pas de nature à le remettre en cause.

Le patrimoine naturel

- Sites naturels protégés

La voie de BHNS ne traversera aucun espace protégé ou zone d'inventaire. La ligne longera le site classé de l'ensemble boisé du Mont Frugy qui surplombe la ville de Quimper. Le tracé empruntant la voie existante en contrebas, le projet n'aura pas d'impact sur ce site.

Le projet prévoit l'aménagement du parking-relais « Kerdrezec » dans l'emprise du site de Poulguinan et de Lanniron, classé en partie par l'arrêté du 15 novembre 1945, puis complété par un décret du 9 février 1994.

Or, l'atlas des sites classés du Finistère (publié en 2011) rappelle que l'enjeu de cet espace vise à proscrire tout grignotage supplémentaire du site par des aménagements incompatibles avec sa vocation.

L'emplacement prévu est actuellement occupé par une prairie de fauche moyennement arborée dont la déclivité est suffisamment prononcée pour atténuer la perception visuelle de l'espace commercial Kerdrezec proche dominant la route départementale (RD 34).

La réalisation du parking-relais à cet endroit conduira à limiter fortement l'effet de coupure exercé par la prairie entre le domaine routier et le centre commercial.

A ce stade du projet, les documents fournis ne permettent pas d'appréhender de manière satisfaisante l'insertion paysagère du futur parking-relais. Il aurait été intéressant de disposer d'un argumentaire sur l'emplacement retenu malgré la protection du site.

Le maintien du parking-relais à cet endroit devra, en tout état de cause, faire l'objet d'une autorisation ministérielle. Pour ce faire, il sera indispensable pour le maître d'ouvrage d'établir un argumentaire sur l'absence d'alternative et de bien démontrer, d'une part, l'insertion du projet dans le contexte paysager et, d'autre part, le fait qu'il n'est pas susceptible de remettre en cause le classement du site.

- Site Natura 2000

Le dossier comporte une évaluation des incidences relative aux sites Natura 2000 identifiés les plus proches, situés entre 9,5 km (ZPS – rivière de Pont-l'Abbé) et 13,5 km (ZPS et ZSC : dunes et côtes de Trévignon).

L'analyse sommaire, mais suffisante, des enjeux des deux sites Natura 2000 conclut à l'absence d'effet significatif du projet sur ces sites.

- faune et flore

Quelques espèces d'oiseaux protégées ont été recensées dans les haies bordant le site d'Eau Blanche. Ces haies seront préservées. Aucune espèce avifaunistique protégée n'a été inventoriée dans les autres secteurs.

L'étude précise que la réalisation du projet global conduira à abattre 56 arbres bordant les voiries. Cependant, le projet prévoit la plantation de 433 arbres sur l'ensemble de l'itinéraire de la ligne et les parkings-relais afin d'améliorer son insertion dans le tissu urbain.

Le projet global présentera donc un bilan vert global positif de 387 arbres (tableau du bilan – p.186).

L'aspect paysager

Le zone d'étude s'insère dans un paysage essentiellement urbain. Le relief est essentiellement marqué par la vallée de l'Odét. Les points hauts se situent dans les extrémités Nord et Sud de la zone d'étude, avec notamment l'espace boisé du Mont Frugy (70 m NGF).

Quatre entités paysagères composent le territoire de Quimper : le faubourg Ouest, le centre-ville historique, le quartier de la gare et le faubourg Est.

En réservant la rive droite de l'Odét au projet de BHNS, Quimper Communauté offre une opportunité de découvrir le centre-ville de Quimper et de mettre en valeur les principaux éléments de son patrimoine historique.

Le patrimoine bâti

Le tracé du BHNS et le parking-relais de Kerdrezec se situeront en intégralité dans les périmètres des deux Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager de Quimper. Cependant, le projet étant réalisé sur des voiries existantes, il n'aura aucun impact sur l'intégrité des bâtiments.

L'étude précise que les aménagements prévus seront soumis à l'accord préalable de l'architecte des bâtiments de France (ABF) conformément à la législation en vigueur.

Effets sonores

Une campagne de mesures de niveaux sonores ambiants a été effectuée en 8 points fixes, positionnés en accord avec le maître d'ouvrage, sur une durée de 48 h.

Les résultats issus de modélisation de l'état sonore initial (cartes p.140 à 142) montrent que le secteur étudié est classé en zone d'ambiance sonore non modérée en période diurne (seuil de 65 dB dépassé) et modérée de nuit au sens de la réglementation.

Au vu des simulations correspondant aux situations avec et sans projet à terme (horizon : mise en service + 20 ans), les niveaux sonores à terme en situation projet sont globalement inférieurs au niveau prévisionnel sans projet et conformes à la réglementation.

L'étude relève une exception concernant une rue (des Réguaires) pour laquelle la modification du plan de circulation associée à la mise en service du BHNS se traduira par une hausse importante du trafic automobile entraînant une élévation significative des niveaux sonores.

L'étude souligne la nécessité d'installer des isolations de façade sur les habitations de cette rue. Il est précisé qu'un diagnostic acoustique sera réalisé pour chacun des bâtiments à protéger et que des travaux de traitement acoustique de façades seront effectués en conséquence (p.218).

Effets sur la qualité de l'air

Concernant la qualité de l'air, l'état initial se résume aux résultats de l'unique station de mesures de la ville de Quimper (école Jules Ferry) enregistrés en 2009. Ces résultats sont globalement conformes à la réglementation à l'exception de très rares dépassements (particules et ozone) liés à de courtes périodes anticycloniques (p. 41).

Sur le plan des impacts, l'étude considère que la réalisation du projet induira *« une amélioration de la qualité de l'air à proximité de l'axe BHNS et une dégradation de la qualité de l'air à proximité des axes routiers subissant les reports de trafics »*.

L'étude conclut, sans autre démonstration, que *« à l'échelle de l'agglomération, le projet n'est pas de nature à aggraver la situation globale de qualité de l'air sur Quimper »* et que *« aucune mesure particulière n'est nécessaire »*.

A ce stade, l'étude ne démontre pas l'absence d'impact du futur BHNS sur la qualité de l'air, en particulier au niveau des voies urbaines qui accueilleront les reports de trafics automobiles induits par le projet.

En conséquence, l'Autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage d'engager une campagne de mesures adaptées afin d'évaluer complètement les impacts du projet sur la qualité de l'air et de prendre des dispositions adéquates pour les axes impactés.

Effets sur le cadre humain

Les travaux de réalisation des aménagements de l'axe BHNS et des parkings-relais impactera momentanément le fonctionnement urbain des secteurs concernés.

L'étude présente les diverses dispositions qui seront prises par Quimper Communauté pour réduire la gêne des usagers et des riverains. On notera l'établissement d'un calendrier prévisionnel des travaux et la mise en place d'un processus de concertation / information avec les riverains pendant toute la durée du chantier. Il est prévu que toutes les propriétés riveraines resteront accessibles aux véhicules, aux piétons et aux cycles.

Risques naturels

Le projet de voie de BHNS se situe en grande partie en zone inondable cartographiée dans le PPRI du bassin de l'Odet. Cependant, la nouvelle voie restant au même niveau que la voirie actuelle, le projet n'aggraverait pas le risque naturel existant.

Concernant la passerelle piétons et cycles projetée, l'étude hydraulique montre que celle-ci aura une incidence insignifiante sur la ligne d'eau de l'Odet.

Toutefois, en cas de forte crue, le PPRI recommande que « le garde-corps de la nouvelle passerelle soit le plus transparent possible afin de limiter les incidences de l'ouvrage ».

Le parking-relais « Eau Blanche » se situera également en zone inondable. L'étude précise que le volume de remblais nécessaires à son aménagement sera compensé par le déblaiement d'un secteur de volume équivalent à la zone remblayée afin de permettre un étalement des crues éventuelles. L'étude n'indique pas la localisation du secteur de déblaiement concerné.

Conformément aux prescriptions du PPRI, le projet prévoit la sécurisation du parking-relais en cas d'une alerte crue de l'Odet. L'information des usagers et l'évacuation du parking seront conformes au Plan communal de sauvegarde. Un gardiennage du parking est prévu aux heures de fonctionnement du réseau de transport collectif (p.185).

Risques technologiques et industriels

Le parking-relais « Eau Blanche » sera construit sur l'ancien site inventorié du Service Transport Gaz (EDF) « Eau Blanche ». Des études ont conduit à identifier deux sources de pollution secondaires constituées par des remblais et des souillures superficielles.

Un diagnostic du site sera effectué dans le cadre du transfert de propriété. En fonction de l'évaluation du risque, l'étude annonce des mesures spécifiques, sans en préciser la teneur, pour que le site concerné n'induisse aucun risque pour l'environnement et la santé humaine.

En tout état de cause, le terrain sera dépollué avant la mise en oeuvre du parking, par évacuation des sols pollués.

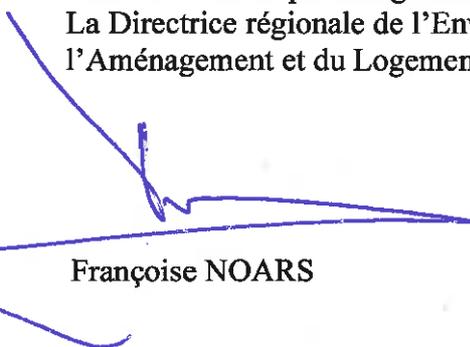
Mesures envisagées pour prévenir, réduire ou compenser les impacts du projet

Un atlas cartographique, composé de planches A3 couleur, illustre les principaux effets du projet sur l'environnement et présente de façon synthétique les mesures envisagées pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables de celui-ci (p. 175 à 179). L'intérêt de cet atlas illustré réside dans son caractère complet et détaillé.

La plupart des mesures proposées par le maître d'ouvrage sont intégrées dans le corps du texte du présent avis, à l'image du schéma de l'étude d'impact produite.

L'étude estime les coûts des mesures de réduction de certains impacts du projet (stockage et traitements des eaux pluviales, passerelle, plantations, protections sonores, ...) à 3,1 M€ TTC.

Le Préfet de la région
Pour le Préfet et par délégation,
La Directrice régionale de l'Environnement, de
l'Aménagement et du Logement de Bretagne,



Françoise NOARS