



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Rennes, le

30 DEC. 2013

Autorité environnementale

**AVIS 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 30 octobre 2013**

Procédure d'adoption de l'avis

Par courrier reçu le 30 octobre 2013, et conformément à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, 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 de réalisation d'une liaison aérienne par câble, sur le territoire de la commune de Brest.

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 (rubrique n° 8 : transports guidés de personnes). Il comporte, notamment, une étude d'impact valant étude d'incidence Natura 2000 et un bilan socio-économique.

L'Ae a consulté le préfet du Finistère, au titre de ses attributions en matière d'environnement, ainsi que l'agence régionale de santé (ARS) - délégation territoriale du Finistère - par courriers du 20 novembre 2013. Elle a pris connaissance de l'avis que l'ARS a émis le 11 décembre 2013.

L'avis de l'Ae, qui sera intégré au dossier d'enquête publique, porte sur la qualité de l'étude d'impact, qui fait office d'évaluation environnementale, et sur les modalités de prise en compte de l'environnement par 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.

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.

Le projet de téléphérique s'inscrit donc pleinement dans un programme de travaux incluant l'aménagement du plateau des Capucins pour lequel l'Ae avait émis un avis en janvier 2011.

L'Ae recommande donc que l'étude d'impact comporte une appréciation sur l'ensemble du programme de travaux de façon à en appréhender les impacts dans leur globalité, la réalisation de ces deux éléments du programme n'étant pas simultanée.

Les éléments du dossier présenté à l'Ae sont clairs car structurés, aérés et richement illustrés, ce qui les rend faciles d'accès et permet de s'approprier le projet.

L'Ae recommande cependant de justifier certaines conclusions rapides de l'étude d'impact, notamment concernant les effets du projet sur la circulation et sur la consommation d'énergie. En revanche, certains développements généraux, concernant notamment les impacts du projet sur la santé humaine, nécessitent des conclusions. Elle recommande également de compléter l'étude d'impact avec l'analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation et les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique jointe au dossier.

L'étude d'impact fait ressortir les principaux enjeux liés à la réalisation d'un téléphérique en zone urbanisée, mais le fait que certaines études prévues ne soient pas encore réalisées (études géotechniques, etc.) et/ou les choix totalement arrêtés (notamment sur les aspects techniques) ne permet pas d'aller jusqu'au bout de la démarche d'évaluation concernant les éventuelles mesures de réduction ou de compensation à prendre.

L'Ae recommande donc que ces mesures soient précisées ultérieurement, lorsque les choix seront faits et les résultats des études à venir connus. Des mesures de suivi pourront ainsi être mises en place afin de vérifier si les effets pressentis du projet sur l'environnement se confirment ou nécessitent de prendre des mesures spécifiques supplémentaires à celles actuellement identifiées. Si le projet devait, au vu de ces résultats, être substantiellement modifié, il serait alors nécessaire de compléter en conséquence l'étude d'impact et soumettre de nouveau le dossier à l'Ae pour avis.

Avis détaillé

I - Présentation du projet et de son contexte

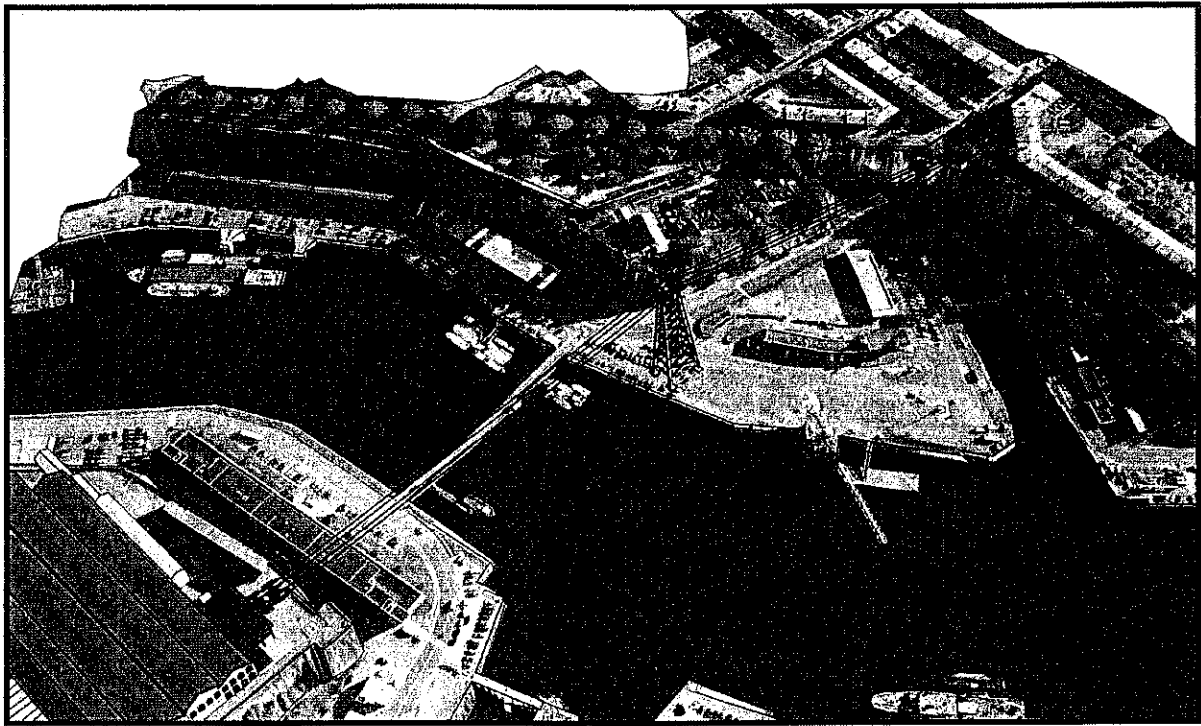
La vallée de la Penfeld qui traverse la partie agglomérée de la ville de Brest constitue une limite forte entre les deux rives. D'un côté, le secteur des Capucins se caractérise par un plateau d'altitude moyenne de 28 m NGF (secteur des Ateliers) qui domine les berges de la Penfeld occupées par des bâtiments dépendant de la base navale dont l'altitude moyenne est de 5 m. De l'autre, le boulevard Jean Moulin est également sur un plateau d'une altitude de 27 m surplombant les terrains militaires. Depuis juillet 2006, le centre de Brest est protégé par une zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager (ZPPAUP).

Aujourd'hui, la traversée de la Penfeld se fait en voiture (par les ponts de Recouvrance et de l'Harteloire) ou, depuis sa mise en service en juin 2012, en tramway (par le pont de Recouvrance). 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.



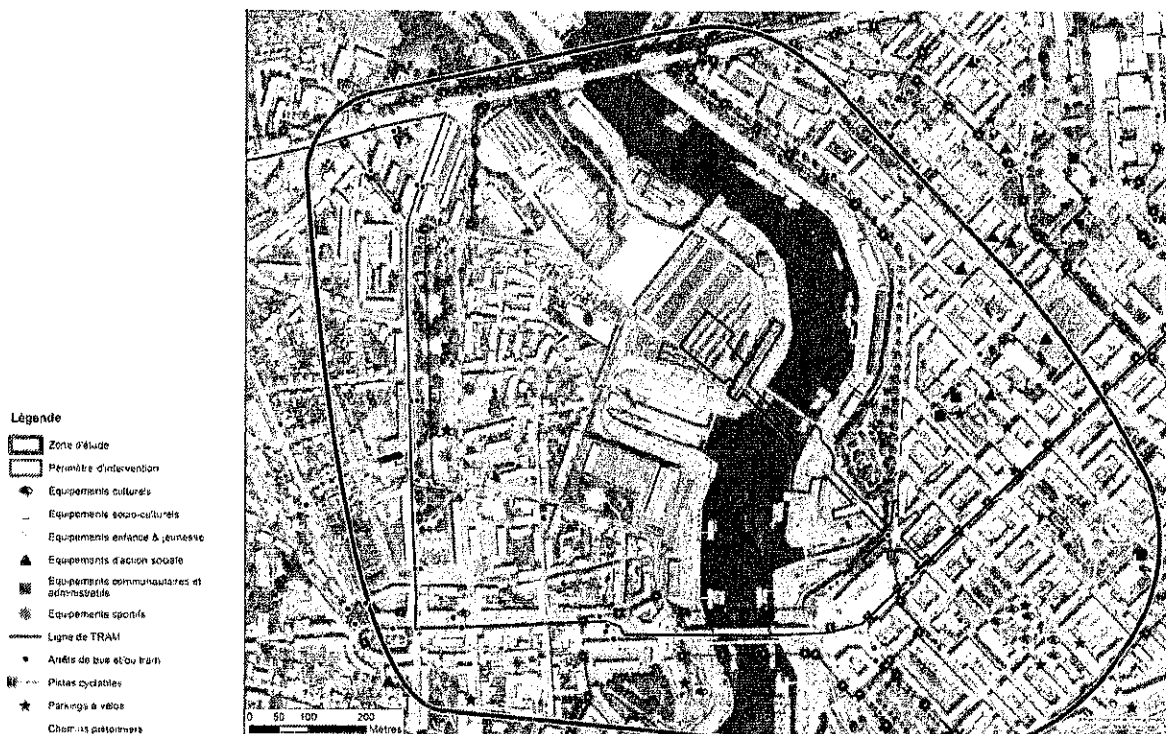
- ==== tracé du tramway
- station de tramway

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 le plateau, consiste en la réalisation d'une liaison aérienne par câble, le but étant de relier les rives gauche (centre-ville, et notamment les rues piétonnes de Siam et Jean Jaurès) et droite (plateau des Capucins et le quartier de Recouvrance) de la Penfeld par une infrastructure 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- reliera la station de tramway « Château » (nom à confirmer au regard de celui des « Français Libres » qui apparaît sur les plans), située à moins de 100 m du boulevard Jean Moulin, au bâtiment des Ateliers.



Aperçu général possible

Le projet de téléphérique est donc lié à celui de l'aménagement, en cours, du site des Capucins : c'est dans l'objectif d'améliorer la desserte de ce quartier en devenir et des équipements qui le composeront (médiathèque, multiplexe, équipements culturels, commerces, bureaux, logements) qu'a été envisagé ce projet. A ce titre, il s'inscrit bien dans un programme de travaux, en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement, contrairement à ce qui est indiqué p. 19 de l'étude d'impact.



Equipements publics (p. 12 de 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 et qui sera enterrée, sous le carrefour boulevard des Français Libres/rue Ducouëdic/boulevard Jean Moulin), ainsi qu'un pylône de 60 m de haut dans la base navale pour permettre le passage des navires de tirant d'air maximal.

L'Ae prend note que « le projet est susceptible d'évoluer légèrement », en particulier sur les aspects techniques, en fonction du constructeur 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 un deuxième câble qui sert de rail haut.

2 - Qualité de la démarche d'évaluation environnementale

2-1 Qualité du dossier

Le dossier comporte notamment une « étude d'impact valant étude d'incidence Natura 2000 » (pièce B) et un « bilan socio-économique » (pièce C). Les documents présentés sont clairs car structurés, aérés et richement illustrés, et donc d'accès facile. Le nom, la qualité et la structure d'appartenance des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation sont précisés.

L'étude d'impact répond cependant partiellement aux exigences de l'article R. 122-5 du code de l'environnement qui précise le contenu d'une étude d'impact. En effet, l'ensemble des éléments du programme de travaux n'est pas pris en compte et certaines données, relativement anciennes,

mériteraient d'être actualisées, comme par exemple celles concernant la mesure des vents qui datent de 2004-2005. Par ailleurs, plusieurs affirmations et conclusions manquent de démonstration (notamment concernant les effets du projet sur la circulation et sur la consommation d'énergie) tandis que certaines généralités (concernant notamment les impacts du projet sur la santé humaine) n'aboutissent pas vraiment à une conclusion. Enfin, le chapitre spécifique aux infrastructures de transport, issu de l'article R.122-5 III du code de l'environnement, n'analyse pas les conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation et ne comporte pas les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique jointe au dossier (pièce C).

Le résumé non technique de l'étude d'impact présente les mêmes qualités et défauts que les études auxquelles il se rapporte.

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

2-2 Qualité de l'analyse

L'analyse de l'état initial est succincte mais fait ressortir les principales contraintes d'un tel projet : vent et intempéries, relief, navigation de navires à grand tirant d'air, paysage, présence de réseaux, déplacements.

L'aménagement du plateau des Capucins, quant à lui, ne fait pas partie de l'état initial (comme cela est indiqué dans le résumé non technique) puisqu'il n'est pas encore réalisé. Par contre, bien que s'agissant d'un projet connu¹ au sens de l'article R. 122-5 précité, il fait toutefois partie du programme de travaux, ce qui implique que l'étude comporte une appréciation des impacts de l'ensemble du programme, notamment en termes de paysage, de déplacements, de consommation d'énergie, d'urbanisation future, etc. Tout au long de l'étude d'ailleurs, cet aménagement vient justifier la réalisation du projet de téléphérique. Par ailleurs, un certain nombre de données relativement anciennes auxquelles il est fait référence pourraient utilement être mises à jour, comme par exemple celles concernant la mesure des vents qui datent de 2004-2005.

Il conviendra enfin d'inclure, s'ils existent, tous projets connus au-delà du périmètre du programme de travaux, susceptibles d'avoir des effets, y compris indirects, cumulés avec le projet de téléphérique.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact sur ces points afin de pouvoir apprécier les impacts de l'ensemble du programme de travaux sur l'environnement. Il convient de noter par ailleurs que, ses avis n'étant pas conclusifs, il est abusif de qualifier l'avis qu'elle a rendu sur le projet de réalisation de la ZAC des Capucins, le 20 janvier 2011, de « favorable » (p. 13 de l'étude d'impact).

L'Ae note que le projet n'est pas compatible avec le POS en vigueur², d'où la nécessité d'une mise en compatibilité du règlement de l'un des zonages du POS, mais qu'il l'est avec les orientations d'aménagement et de programmation du futur PLU. Il est compatible avec le SCoT du Pays de Brest, le SDAGE Loire-Bretagne, le SAGE Elorn, le PDU et le schéma régional climat air énergie (SRCAE) de Bretagne. Par ailleurs, le projet se situant, d'une part, en ZPPAUP et nécessitant, d'autre part, d'accéder à la zone militaire pendant les travaux, l'avis de l'architecte des bâtiments de France ainsi qu'une autorisation spécifique seront nécessaires.

Si la ville de Brest est soumise à plusieurs risques naturels et technologiques, la zone d'étude est principalement concernée par les risques de submersion marine et de tempête ainsi que par le risque nucléaire lié aux installations de la Défense (les périmètres de mise à l'abri incluent la zone d'étude), ce qui nécessite des précautions particulières.

1 Projets ayant fait l'objet, au moment du dépôt de la présente étude d'impact, soit d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 du code de l'environnement et d'une enquête publique soit d'une étude d'impact et d'un avis de l'Ae rendu public.

2 Plan d'occupation des sols de Brest modifié approuvé le 12 juillet 2013.

Le choix d'un projet de téléphérique (selon 2 scénarios) est justifié au regard d'autres solutions alternatives : pont transbordeur, pont routier levant (selon 3 scénarios), passerelle piétonne/modes doux levante (selon 3 scénarios), au regard des paramètres suivants : temps de parcours, confort, attractivité/image, impact sur l'environnement, intermodalité et coût de construction. Le téléphérique, entre la station Château (ou Français Libres ?) et les Ateliers des Capucins (scénario 2) correspond à la solution la moins coûteuse et la moins impactante.

Dans le chapitre des mesures dites « ERC » (d'évitement, de réduction, de compensation des impacts du projet sur l'environnement), p. 101 et suivantes, les impacts immédiats et/ou à terme du projet sur l'environnement sont recensés. L'Ae note cependant une ambiguïté chez l'auteur de l'étude qui fait ressortir l'impact de l'environnement sur le projet en précisant que, le vent soufflant à plus de 110 km/h 6 fois par an sur Brest, « il s'agit d'un impact permanent direct à moyen terme ». Il est indiqué qu'aucune mesure compensatoire n'est nécessaire. Pourtant, le projet aura des impacts sur les usages dans la base navale : suppression de places de stationnement pour permettre l'implantation du pylône, course limitée de la grue mobile de la forme de radoub sur la rive droite. Par ailleurs, le fait que le projet ne soit pas totalement finalisé limite l'analyse des mesures à prendre selon ses éventuels impacts sur l'environnement.

L'Ae recommande donc que ces mesures soient précisées au regard des choix qui seront finalement faits et des incidences du projet sur l'environnement.

3 - Prise en compte de l'environnement

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

Phase travaux :

Les différentes contraintes liées au chantier et les mesures à prendre ont été recensées, en particulier celles liées à la circulation et au déplacement des réseaux, notamment les collecteurs d'eaux pluviales qui sont conséquents (diamètre de 1 000-1 350 mm).

L'étude d'impact précise que la réalisation de la station « Siam-Centre ville » va générer l'excavation de 8000 m³ de terre (la partie enterrée correspond à une hauteur de 10 m environ sous le niveau actuel de la voirie) qui seront réutilisés dans la mesure du possible sachant qu'une grande partie sera impropre à la réutilisation.

L'Ae recommande :

*. de préciser les différents volumes, natures et destinations des déchets et déblais non réutilisés ;
. d'être un peu plus précis lorsque l'auteur de l'étude d'impact écrit « On veillera à ne pas perturber la stabilité des éléments existants (voirie, réseaux, bâtiments, murs de soutènement) », mais note qu'une étude géotechnique d'avant-projet sera réalisée en amont, d'autant plus que des cavités souterraines sont présentes à proximité et dans le périmètre d'intervention. Elle note également qu'une remise en état soignée du site sera effectuée à la fin du « chantier propre » qui sera mis en oeuvre.*

Elle recommande également que le volet impact sur les eaux (de surface aussi bien que souterraines) en phase travaux soit davantage approfondi notamment au vu de la proximité des cours d'eau voire des nappes sub-affleurantes et des travaux projetés en sous-sol.

Elle recommande enfin de préciser les solutions envisagées en cas de pollution pyrotechnique des sols. En effet, l'étude d'impact indique que « la zone d'étude présente un risque pyrotechnique important » (p. 84).

Sécurité :

Les éléments liés à la sécurité des passagers et des riverains sont bien recensés. L'Ae s'appuie sur les remarques et observations faites par le service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG) sur le dossier de définition de sécurité.

Le passage des navires à grand tirant d'air se fera téléphérique à l'arrêt et cabines en station, à une fréquence d'environ 1 fois par mois, pendant une trentaine de minutes.

L'Ae note que l'auteur de l'étude d'impact s'appuie sur une campagne de mesures, dont celle du vent, réalisée par Météo-France pendant un an sur le site des Capucins, entre novembre 2004 et novembre 2005. Il en ressort que les vents sont supérieurs à 110 km/h 6 fois par an. Au-delà de ce nombre, l'Ae note que cette vitesse est celle qui déterminera l'arrêt du téléphérique pour des raisons de sécurité.

Paysage :

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 et du pylône n'est pas arrêté, ce qui ne permet pas d'en vérifier la qualité. L'Ae note cependant qu' « *une attention particulière sera portée à l'aspect du pylône et à son insertion dans le paysage* » et que l'avis conforme de l'ABF sera nécessaire.

La station de téléphérique, côté Capucins, sera insérée dans le bâti existant, avec toutes les contraintes que cela entraîne, tant du point de vue structurel que de la cohabitation d'un moyen de transport et de ses machineries dans un bâtiment qui recevra d'autres équipements (culturels) et du public. Elle sera conçue comme une station structurellement indépendante et isolée, telle une boîte dans une autre boîte, afin de réduire au maximum les nuisances acoustiques et vibratoires.

Déplacements :

L'Ae recommande de prévoir un suivi en « phase exploitation », à l'échelle du programme de travaux, afin de vérifier les éventuels changements de comportement au regard des différents modes de déplacement existants. Elle note qu'il est d'ores et déjà prévu d'adapter le plan général de circulation et de stationnement dans le secteur de la station « Siam ».

D'une façon générale, dans la mesure où tous les aspects, notamment techniques, ne sont pas encore totalement définis, l'Ae recommande que des mesures de suivi soient mises en place afin de vérifier si les effets pressentis du projet sur l'environnement (bruit, etc.) se confirment ou nécessitent de prendre des mesures spécifiques supplémentaires.

Le Préfet de Région
Préfet d'Ille-et-Vilaine



Patrick STRZODA