



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Direction régionale de l'Environnement  
de Bretagne

Rennes, le - 9 FEV. 2009

Service de l'Evaluation et du Développement Durable

La directrice régionale de l'environnement  
à

Référence : SEDD/YB/AD/n° 2009- 50  
Vos réf. : Votre courrier du 5 décembre 2008

Monsieur le Président de Brest métropole océane  
24 rue Coat-ar-Guéven  
BP 92242  
29222 BREST

Affaire suivie par : Yves BILLON  
yves.billon@developpement-durable.gouv.fr

Tél. : 02.23.48.64.33 - Fax : 02.23.48.64.06

Objet : Projet d'aménagement de la liaison entre la RD 112 et la RD205.  
Contournement Nord de Lambézellec.

Monsieur le Président,

Par courrier cité en référence, vous avez sollicité mon avis sur le projet d'aménagement de la voie de liaison RD 112 (Kergaradec)- RD205 (Le Spernot).

Trois variantes sont proposées :

- La variante 0 qui consiste à ne rien faire
- La variante 1 qui utilise une partie de la RD26
- La variante 2 qui est aménagée en tracé neuf entre les lieux-dits Roc'h Glaz et Kerizac.

**La variante 1**

La partie sud du projet est aménagée en tracé neuf.

La partie au nord du projet reprend globalement le tracé de l'actuelle route départementale (RD26).

**La variante 2** est aménagée en tracé neuf.

Le tracé est identique pour les deux variantes dans La partie sud du projet .

Pour la partie nord du projet, la variante 2 propose un aménagement en tracé neuf entre les lieux-dits Roc'h Glaz et Kerizac. Cette zone est identifiée comme présentant un enjeu écologique fort (rivière de première catégorie et zones humides).

Tout projet d'aménagement routier dans ce secteur aurait des impacts paysagers importants et porterait atteinte au corridor écologique actuel. Il entraînerait également la destruction de zones humides identifiées, d'espèces et d'habitats. ce qui est difficilement envisageable.

Une analyse comparative multicritères détaillée des différentes variantes est présentée dans ce dossier. La partie de cette analyse concernant « les impacts sur les milieux naturels » aurait dû séparer les impacts communs aux deux variantes (partie sud du tracé), des impacts spécifiques à chacune des variantes.

.../...

Ce comparatif met néanmoins en évidence, que la variante 1 est la moins impactante du point de vue environnemental et qu'elle répond au besoin exprimé de déviation d'une partie du trafic. Elle utilise en grande partie les voiries existantes et est donc moins consommatrice d'espace. Elle préserve la zone centrale présentant une forte sensibilité écologique.

Cependant, l'étude de la variante 1 doit être affinée, car plusieurs inconvénients sont identifiés. En particulier, des solutions devront être trouvées permettant d'assurer la continuité des liaisons douces et des aménagements spécifiques devront être proposés pour réduire les nuisances sonores supplémentaires auxquelles les riverains seront exposés (revêtement routier, mur antibruit..).

**Concernant l'aire d'étude :** Un inventaire floristique a été réalisé sur l'ensemble des secteurs sensibles. Cet inventaire aurait du être réalisé également pour la faune.

Le projet portera atteinte à une zone humide dans la partie sud du tracé. Les impacts réels sur les milieux et les espèces protégées, ainsi que les mesures nécessaires à prendre devront être précisées.

En conclusion, il y a lieu de privilégier des études sur le tracé de la variante 1, qui est la moins pénalisante du point de vue de l'environnemental. L'étude de ce tracé devra donc être affinée, afin de mieux intégrer ce projet dans le réseau existant.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Pour la Directrice Régionale de l'Environnement  
Le Chef du Service Evaluation et Développement Durable



Patrice ARRES-LAPOQUE