

**Déposition de Bretagne Vivante
à l'enquête publique
concernant le projet d'aménagement de la voie urbaine
de liaison RD112 – RD205**

BRETAGNE VIVANTE-SEPNB est créée en 1958 et son champ d'action s'étend à toutes les questions de défense de l'environnement, cependant, elle agit en priorité dans le domaine de la biodiversité.

C'est la raison pour laquelle le projet de voie de liaison RD 112 et RD 205 l'a interpellée car, en empruntant la vallée du Restic, il impacte fortement des espaces naturels et agricoles situés en milieu péri-urbain.

Ceux-ci sont constitués de zones humides, de ruisseaux, de sources, de bois, de landes, de haies linéaires. Malgré des comblements datant d'une trentaine d'années sur certaines zones humides et une mauvaise gestion des eaux pluviales, influant sur la qualité des eaux du ruisseau du Restic, tout cet écosystème révèle une biodiversité intéressante. (cf inventaire joint).

De plus, cette vallée est un espace esthétique, récréatif, culturel, pédagogique, dont les Brestois peuvent profiter gratuitement, c'est donc aussi un rôle social que joue cet espace de proximité, facilement accessible.

La réalisation de cette route entraînerait des impacts directs et indirects sur la vallée et les zones limitrophes, ceux-ci concernent l'eau, l'air, les sols, la flore, la faune, l'intégrité éco-paysagère, le cadre de vie et la santé publique.

Le premier impact, et le plus visible, c'est :

- 1) LA DESTRUCTION irrémédiable de milieux naturels et de terres agricoles, avec des répercussions très fortes sur la biodiversité présente, l'aspect paysager et le cadre de vie.

Or, dans la présentation du PLU de BMO, il est indiqué, « *l'objectif est de permettre la croissance économique et urbaine de l'agglomération tout en protégeant le patrimoine écologique des générations futures* » et, en sous paragraphe, « *conforter et mettre en valeur la Trame Verte et Bleue* ». Un autre chapitre s'intitule « *Pérenniser l'activité agricole* ». Curieuse façon de protéger, de mettre en valeur et de pérenniser !

- 2) LA FRAGMENTATION DU MILIEU :

La route va créer une fragmentation écologique par une rupture des couloirs écologiques –indispensables à la faune pour se déplacer, se nourrir, se reproduire – alors que se met en place le SRCE (schéma régional de cohérence écologique) en application de l'article 122 de La Loi « Grenelle » 2 et, ce, dans le cadre national de la TVB (Trame Verte et Bleue).

- 3) LA MORTALITÉ PAR COLLISION :

La traversée de cette route, de grande fréquentation, sera périlleuse pour les animaux, une route étant, par nature hostile pour la plupart des espèces. Les vibrations, les odeurs, la chaleur, l'éclairage piègent de nombreux animaux, parmi ceux-ci, les reptiles, les amphibiens, les chauves-souris qui subissent des pertes considérables par collision, sans compter les hérissons, renards, petits carnivores, les écureuils qui peuplent la vallée.

- 4) L'IMPERMÉABILISATION :

Celle-ci stérilise les espaces recouverts et fait que les eaux de ruissellement se chargent de divers polluants (dont de nombreux métaux). Les bassins de

décantation atténuent ces effets mais les eaux ne rechargent plus les nappes ni la vingtaine de sources de la vallée.

Autre conséquence néfaste de l'imperméabilisation : l'ÉROSION, en effet, plus de sédiments en suspension dans l'eau réduisent la quantité de nourriture des poissons, altèrent les zones de végétation, sans compter le colmatage des frayères et la suffocation des poissons par le colmatage de leurs branchies. De même les populations d'invertébrés aquatiques qui servent de nourriture aux poissons, peuvent être réduites.

Par ailleurs, les effets « chasses d'eau » déstabilisent et détruisent les berges, augmentant ainsi la quantité des sédiments présents dans l'eau. Le cours du ruisseau s'élargit, favorisant le réchauffement de l'eau, dégradant, de ce fait, sa qualité.

Le ruisseau du Restic est un affluent de La Penfeld et **fait partie du SAGE Elorn** dont les préconisations sont on ne peut plus claires : « *prévenir la détérioration de toutes les masses d'eau de surface et souterraines, atteindre, sauf dérogation, le bon état en 2015 (bon état de surface écologique et chimique des eaux de surface)* ». Dans les 4 enjeux majeurs du SAGE sont retenus « *la qualité des eaux et la satisfaction des usages qui en sont tributaires* (enjeu 1), et *la qualité des milieux et l'aménagement du territoire* (enjeu 2) ».

Or, le Restic se jette dans La Penfeld, en amont de la prise d'eau de Kerléguer qui alimente BMO en eau potable.

Il est clair qu'une route saccageant la vallée, n'aurait que des effets négatifs sur la qualité des eaux et tout l'écosystème qui s'y rattache.

On est très loin des préconisations du SAGE.

5. LA POLLUTION LUMINEUSE :

Celle-ci est induite par l'éclairage de la route mais aussi celui des véhicules. Cette pollution est méconnue et, de ce fait, minimisée. Pourtant, elle est aussi à prendre en compte, car elle trouble les rythmes chronobiologiques fondamentaux des animaux, synchronisés par l'alternance jour/nuit.

L'éclairage nocturne fait payer un lourd tribut aux insectes nocturnes à 200 mètres à la ronde.

Les mammifères sont aussi perturbés car la plupart d'entre eux se nourrissent et se reproduisent la nuit et l'éclairage gêne ces fonctions.

Par ailleurs, une route éclairée peut s'avérer infranchissable pour des espèces habituées à se déplacer dans l'obscurité et cette pollution est une nouvelle forme de morcellement des habitats.

6. LA POLLUTION AÉRIENNE :

Celle-ci va commencer dès la mise en service de la route. Une partie des polluants (benzène, micro particules, COV-composés organiques volatils-, NOX-monoxyde d'azote- etc...) va retomber de part et d'autre de la route, s'infiltrer dans le sol **et polluer les eaux de ruissellement**.

La pollution portait sur un passage de 15 à 17 000 véhicules/jour et, à la réunion publique du 20 Mars, la Municipalité parle maintenant de 20 000 véhicules/jour.

Une étude a estimé qu'en France (rapport de l'OPECST n° 2152 (2001-2003) de Gérard Miquel), une route, sur laquelle circulent 25 000 véhicules/jour, produisait environ : 1 tonne de matières en suspension par km et par an et 25 kg d'hydrocarbures, 4 kg de zinc, 0,5 kg de plomb....

Cette pollution va dégrader la qualité des eaux et les riverains vont devoir faire face à une pollution accrue de l'air qu'ils respirent avec des sources de pollution plus proches de chez eux.

7. MODIFICATIONS DE L'ÉCOSYSTÈME PAR LA CRÉATION DE MICRO-CLIMATS :

Le bitume noir diminue très fortement l'albédo (réflectivité) du sol ; le goudron et la route accumulent de la chaleur qu'ils restituent la nuit, conduisant à un micro-climat aride qui renforce la barrière écologique qu'est la route pour la micro-faune, tout en piégeant quelques espèces comme les salamandres après la pluie ou les reptiles attirés par la route pour s'y réchauffer, ce qui accroît les risques d'écrasement.

Autre danger, les nouveaux axes de circulation sont des voies privilégiées de progression des espèces invasives.

8. DÉGRADATION IMPORTANTE DU CADRE DE VIE DES RIVERAINS ET DES PROMENEURS :

Les riverains qui font, eux-aussi, partie intégrante de la biodiversité auront à subir les pollutions atmosphérique, sonore, visuelle (avec la saccage de la vallée). La construction de la route serait une atteinte à la propriété privée, car elle va faire baisser le cours de l'immobilier et, ce, bien au-delà de l'emprise.

CONCLUSION :

De même qu'en terme de biens de consommation, il faut apprendre à recycler ses déchets, il est grand temps, en terme d'infrastructures, d'apprendre à réutiliser l'existant, plutôt que de créer du neuf « ailleurs », c'est-à-dire sur des espaces naturels ou agricoles qui se réduisent comme peau de chagrin (3 hectares par jour dans le Finistère).

Ce projet de route péri-urbaine est destructeur pour la nature, l'agriculture, le cadre de vie, la qualité des eaux, il expose les habitants des quartiers riverains aux nuisances routières et il est générateur d'une péri-urbanisation plus importante.

Ce projet a reçu un avis défavorable de La DREAL qui suit celui également défavorable de la DIREN de 2009.

Pour toutes ces raisons, Bretagne Vivante-SEPNB ne peut émettre qu'un avis totalement défavorable, tant ce projet semble issu d'un logiciel des années 60.

Il est dépassé dans sa démarche comme dans son contenu car il ne cherche pas à promouvoir des solutions alternatives qui existent.

Pour le Président :
Jean-Pierre Le Gall