

Enquête publique contournante Nord Brest Spernot zone de Kergaradec

avis écologiques. Yveline Le Moal

profession : maître de conférences – Ecologie – UBO

Ce projet d'aménagement routier prévu implique une forte emprise sur des milieux naturels écologiques, aquatiques et humides, dont les rôles écologiques, associés, multiples, sont utiles. De plus, leur importante régression, à toutes les échelles humaines, est connue. La partie médiane du projet accapare et fait disparaître des zones naturelles humides, celles de plusieurs affluents de la Penfeld, dont la vallée du Restic.

I- Pour mémoire, souvent situées en site urbain, les rivières et affluents de la Penfeld circulent au Nord de Brest, jusque dans son centre, sur un plateau de faible inclinaison. La Penfeld est formée d'un **vaste et complexe réseau de cours d'eaux**, composé d'une multitude de ruisseaux et petites rivières, avec «faciès» rapides et lents, où cohabitent une mosaïque de micro biocénoses aquatiques. Ce réseau hydrographique, d'Ouest en Est, très large, s'étend presque aux limites de Plouzané et jusqu'au de là de Gouesnou.

Dans les bassins versants, ce réseau hydrographique associe, structurellement et fonctionnellement, **ses rives humides**, zones où fluctuent le niveau des eaux. Elles sont occupées par **des végétations riveraines de prairies, fourrés humides ou boisements de rives (ripisylves)**. Leur composition végétale leur est très spécifique (ache odorante, iris des marais, saules...). De part l'écologie, les systèmes s'organisent, selon le degré d'inondation des sols, en plusieurs peuplements d'atterrissement, décrits dans l'étude d'impact du projet.

Ces milieux d'eaux courantes et de rives humides ont des **rôles écologiques majeurs**: réception des eaux pluviales, rétention, absorption, ralentissement, infiltration, filtration, alimentation en eau, réserve d'eaux douces, lagunage naturel ...

A ce titre, **les bassins versants des affluents de la Penfeld, notamment ceux impactés par le projet, la vallée du Restic, sont fonctionnels pour la réception des eaux**. Ils alimentent une réserve et l' **usine d'eau potable, à Kerleguer**, dont la production est de 8000m³/jour, consommés, (informations municipales).

Enfin, ces eaux courantes et milieux humides, à toutes les échelles des usages humains, **se raréfient**, partout. Ses écosystèmes sont en voie de régression, de façon constante, du fait d'impacts intenses d'activités humaines, ainsi que de leur méconnaissance écologique.

Ce complexe écologique n'est pas d'excellente qualité. L'écocomplexe «Penfeld» est déjà, actuellement, très impacté, par de nombreuses activités humaines, par l'urbanisation de Brest.

- par l'habitat, fréquemment pavillonnaire. Il ronge tous ses bassins versants.

- par de nombreux aménagements routiers: une multitude de routes départementales, traversent le réseau de la Penfeld, affectée par des franchissements routiers, des busages; et autres aménagements urbains ou ruraux: reprofilages, creusements, annexion de partie de ruisseaux, de berges.

- par des rejets: épandages agricoles, rejets d'eaux usées urbaines domestiques, déchets divers, remblais... la qualité des eaux vives reste globalement médiocre selon l'étude d'impact. Les réseaux d'assainissement des eaux usées domestiques restent toujours mal maîtrisés. Nous rappellerons aussi que les lixiviats très concentrés, préoccupants, s'essorent et s'écoulent toujours sous la décharge sur le Spernot, restent encore non traités.

- par plusieurs activités industrielles, hors zone d'étude : blanchisserie, carrière, boulangerie, déchetterie du Spernot.

Enfin ces complexes d'écosystèmes ont des fonctions de **corridors écologiques**, favorisant la dynamique des espèces: migrations, colonisations, déplacements, d'espèces animales, mais aussi végétales. **Chaque écosystème, ici présent, est un corridor écologique**. C'est le cas des **cours d'eau**. Ceux du réseau de la Penfeld sont potentiellement un milieu de migration et de colonisation de la **Truite fario**, pour peu qu'on veuille restaurer les milieux aquatiques et la qualité des eaux.

Ces ruisseaux et rivières favorisent très fonctionnellement les micro déplacements de tous les invertébrés aquatiques qui peuplent communément ces milieux notamment les **larves d'insectes**, (libellule, éphémère...), habitants temporaires ou permanents des ces eaux courantes, indicateurs de la qualité des eaux.

Une **organisation bocagère, en zone rurale humide**, est fréquente sur l'ensemble du bassin versant de la Penfeld. Elle s'articule sur un **maillage de haies**, boisées ou non. Les boisements sont ceux du (supposé) climax, dérivant de la chênaie - hêtraie, sous climat tempéré atlantique, ou les climax des zones humides, telles que les saulaies, fréquentes et utiles. Les arbres et arbustes des boisements alimentent les haies. De nouveau, par l'exemple de **ces diverses haies**, l'étude d'impact montre bien **leur rôle fonctionnel des corridors écologiques**. Ceci est vrai pour de nombreux animaux «Vertébrés»: Amphibiens, Chiroptères(chauve souris) et Oiseaux, inventoriés, et cités dans l'étude. A ce titre, elle révèle clairement que **la présence de milieux humides et des haies, corridors écologiques**, permettent leur présence. Comme elle nous le fait découvrir «**6 espèces d'amphibiens sont ici recensées, en voie de régression, la salamandre tachetée, le triton palmé, le triton marbré, la grenouille rousse, l'alyte accoucheur.**» Ces espèces utilisent les corridors écologiques aquatiques et humides, pour vivre. «**Ce projet routier porte des atteintes directes à leur habitat. Les infrastructures routières sont des barrières à leur migration.**» Elles sont classées espèces protégées à titre conservatoire, au niveau national; l'alyte accoucheur l'est au niveau européen.

La particularité écologique, fréquente sur l'ensemble du territoire du réseau de la Penfeld, est aussi et complémentaiement, l'organisation spatiale écologique, maillée par **des écocomplexes écologiques, ici, complexes de corridors écologiques associés**. Une telle structure spatiale écologique est une haute organisation, de très grand intérêt écologique, structurelle, plurifonctionnelle, actrice de la biodiversité. Chaque corridor s'articule avec d'autres, de même nature ou de nature différente; par exemple, des haies de saules entre elles, des haies de saules et des prairies humides, des haies de saules et d'autres de chênes, des cours d'eau et des prairies humides, etc....

Pour autre chose qu'un projet routier, les éléments écologiques, fournis par la lecture de l'étude d'impact du projet, pourraient intervenir comme une base d'analyse écologique, à répéter, pour une prise en compte sur l'ensemble du territoire du réseau de la Penfeld, si sa valorisation était souhaitée.

La faiblesse de ce projet est très certainement de ne pas s'être inquiété dès le début de son élaboration, des prises en compte écologiques, par des études scientifiques, comme le montre l'étude d'impact du projet, décalée et trop tardive, par rapport à l'avancée du projet urbanistique et l'intérêt écologique du secteur.

II) Impacts du projet retenu

Devant la volonté persistante de maintenir le projet routier choisi, il me faut dire que cet aménagement routier, de nouveau et encore, amputera un peu plus l'éco-complexe «Penfeld». La mise en place **de nouveaux tronçons routiers**, d'usage automobile et autres, sur des emplacements ruraux, et sur d'autres naturels, tels que ceux des vallées humides, notamment dans la vallée du Restic, substituera une inévitable **artificialisation des espaces retenus**. Ils seront touchés par de **nombreuses perturbations écologiques**. **Ces espaces se banaliseront et perdront leurs divers intérêts et fonctionnalités écologiques**. La régression et la destruction de milieux et d'écosystèmes sensibles et fonctionnels, eaux courantes, zones humides, haies, bocages s'accroîtront. Des espèces protégées seront menacées. L'organisation fonctionnelle écologique de divers sites, sera fortement réduite et déstructurée. Les paysages banalisés. Ceci va donc à l'encontre des forts intérêts et fonctionnements écologiques naturels des sites, comme je l'ai rappelé précédemment. **L'étude d'impact du projet montre clairement que l'option choisie est la plus pénalisante pour les milieux ruraux et naturels impactés.**

Le projet retenu impacte notamment des vallées humides. Le projet **inclut la traversée de celle du Restic**. Cet aménagement d'un nouveau tronçon routier a une emprise au sol d'une **largeur de 15 à 40m, traverse la vallée du Restic sur plus d'un kilomètre et occupera 30 hectares**.

La topographie des sites sera totalement modifiée, par reprofilage. **Des travaux importants de déblayage et de remblaiements, sont prévus**. Ils impacteront fortement habitats, biotopes écologiques, substrats aquatiques et édaphiques. **A ce titre, l'imperméabilisation et la stérilisation des sols, nécessitent une récupération artificielle des eaux de ruissellement sur l'asphalte et un assainissement des eaux, fonctions assurées naturellement par les écosystèmes actuellement présents.**

Les modifications écosystémiques seront nombreuses:

- **destruction de ruisseaux et leurs rives, de parties de rivières et zones humides, portions de haies et bocage, de terres agricoles.**
- **dégradation des corridors et de l'organisation écologique spatiale.** Leurs destructions, les nombreuses ruptures dans leurs structures, affaibliront leurs fonctions. Leur organisation spatiale en écosystème interécosystémique sera démembrée et déstructurée.
- **perturbation d'espèces protégées.**
- de nouveaux aménagements seront nécessaires: merlons, mesures antibruit et visuelles.

Des **mesures compensatoires**, écologiques, se sont rajoutées au fur et à mesure de l'élaboration du projet. Elles sont généreuses: pont, remise en circulation de ruisseau, passe à poisson, récréation de zones humides, espaces conservatoires d'espèce. Elles demanderont des **efforts** et des **coûts**. Surtout, leur principe d'application, au cas par cas, produiront des compensations partielles, **isolées**, peut être incertaines et aléatoires. Elles n'évitent pas les coupures et nombreuses ruptures de l'organisation spatiale écologique, fonctionnelle, élaborée des sites impactés.

Dans divers documents de gestion des territoires, des objectifs de protection et de gestion écologique sont définis et localisés. **D'évidentes distorsions** et contradictions apparaissent en pratique. Dans la vallée du Restic, des zones sont définies et classées comme naturelles humides dans le **PLU**. De même un **SAGE** couvre le réseau hydrographique de la Penfeld. Des autorisations de déclassement de site sont nécessaires pour les **espèces protégées**. La **DIREN** a émis par 2 fois un avis défavorable sur ce projet.

A quoi servent donc les préoccupations et les classements, des documents de gestion territoriale, si leurs objectifs sont aussi facilement déclassables? Ce sont des contradictions insupportables, à notre époque où les prises de conscience des impératives prises en compte écologiques se font de plus en plus pressantes. Il est indispensable de savoir ce qu'on veut faire; considérer l'écologie comme une valeur ou pas ?

III Études d'autres alternatives routières

Devant ce constat, brestoïse, je m'étonne que l'analyse de l'avant projet et son suivi, n'ait pas approfondi **la prise en compte et l'analyse d'autres variantes routières, tenant compte de la situation écologique et géographique du réseau hydrographique de la Penfeld et de son bassin versant. De toute évidence, l'usage du réseau routier existant, déjà dense, est à prendre compte. D'autres possibilités** d'axes routiers sont possibles, dont l'étude comparée à réaliser, l'analyse à approfondir, aurait du être l'objet d'une large concertation démocratique, avec l'ensemble des citoyens brestoïses, de BMO, du pays de Brest. Un tel débat aurait été certainement préférable aux luttes d'influence partisans entre quartiers, entre habitants. Ce débat non mené, reste encore difficile à construire, vu la précipitation des procédures d'exécution du projet. La fin de la réalisation de l'étude d'impact date du printemps 2011. Elle a été peu communiquée, excepté pendant la courte durée de l'enquête d'utilité publique.

Le passage par le Tromeur, dite variante 1, écartée, est une autre option, mais là encore proche de la Penfeld ? Dans une perspective à plus long terme, la prise en compte de la circulation d'ouest en est, les connexions avec le nord et sud du pays de Brest, les 4 voies déjà existantes, nécessite de revoir si une voie, dite longue, de contournement de Brest, par le passage à proximité des villes

voisines, Guilers - Gouesnou, n'est pas l'option la plus cohérente? A ce stade, les problèmes de déplacement nécessitent alors une large concertation citoyenne.

Dans l'immédiat, tout brestois peut s'étonner de l'absence de prise en compte du trafic déjà existant, traversant le quartier de Loscoat, passant par le boulevard formé par la départementale 3, la rue de Kervao, la rue de Loscoat. Ce boulevard, pas encore saturé de trafic routier, est déjà utilisé par de nombreux usagers (5000 véhicules/jours ?), pour contourner le boulevard de l'Europe. L'aménagement et la fonctionnalité de ce dernier semblent également ignorés ?

Enfin, le modèle aménagement, voies véhicules obligatoirement couplé aux déplacements économes, piétons, cyclistes, «voies douces», tel que celui réalisé boulevard le Gorgeu, en site urbain, sans dédoublement du trafic, sur un espace tout à fait différent, n'est certainement pas applicable à toute situation territoriale. De plus, piétons et cyclistes n'en sont pas forcément adeptes, tels qu'en témoignent certains de leurs avis, entendus en séance publique.

IV -Face à la multiplicité des problématiques, je m'étonne vivement du fait que ce projet d'aménagement ne fasse pas partie **d'une réflexion et d'un débat social municipal, sur la politique des déplacements, dans notre région**, où nous vivons et habitons.

Quel sera le rôle des innovations mobiles? l'impact du « tram »? des changements des comportements individuels des usagers? D'autres alternatives de déplacements, innovantes, sont possibles, contrairement à ce projet de desserte locale dont on peut craindre la multiplication, et leur impacts environnementaux. La connaissance réelle des flux de véhicules prévisibles paraît très hypothétique, d'avis très variables. La connaissance des besoins des usagers et de leurs pratiques restent inconnues.

L'urbanisation accélérée, très pavillonnaire, très étalée, au Nord de Brest, est - elle une nécessité au regard des pertes de terre agricole, des atteintes aux écosystèmes naturels? Ces pratiques constructivistes urbaines vont à l'encontre d'une reconcentration et redensification des centres urbains, recommandations pourtant largement indiquées aujourd'hui.

Plutôt que des tels aménagements routiers, on serait en droit d'attendre plus de réflexions et plus de prises en compte sur la préservation, la mise en valeur, la restauration, l'amélioration des qualités écologiques d'écosystèmes naturels en voie de raréfaction, support de «trames bleues et vertes», ouvertes aux habitants. Ceci est le cas pour le grand ensemble naturel «Penfeld», menacé, et dont la qualité est à la fois à préserver et améliorer.

De plus, la gestion de ce projet montre **le manque d'un débat social, démocratique, sur une politique des déplacements, avec participation de tous les acteurs**, y compris riverains et usagers, et l'ensemble des populations brestoises et périphériques,