

**Délégation Finistère Nord**

6 rue - straed Pen ar Creac'h

29200 Brest

02 98 01 05 45

[finistere@eau-et-rivieres.org](mailto:finistere@eau-et-rivieres.org)

BREST MÉTROPOLE

24 rue Coat-ar-Guéven

CS 73 826

29238 Brest Cedex 2

A Brest, le 2 juillet 2021

Objet : Concertation Voie de liaison Nord Lambézelec

Madame, Monsieur,

Les activités de l'association Eau & Rivières de Bretagne (lutte contre les pollutions, pédagogie de l'environnement) justifient les agréments qui lui ont été délivrés par les pouvoirs publics au titre de la protection de la nature (agrément préfectoral renouvelé le 11 décembre 2018) et de la défense des utilisateurs d'eau (agrément préfectoral renouvelé le 29 mars 2013). Ces activités sont menées sur les bassins versants de l'agglomération brestoise depuis plus de 40 ans.

Eau & Rivières de Bretagne a examiné le dossier présenté par Brest Métropole en vue de réaliser une liaison dite de contournement du quartier nord de Brest-Lambézellec ». La présente note expose l'analyse de l'association sur ce projet routier.

Les objectifs présentés du projet sont de **mieux se déplacer entre l'est et l'ouest** de l'agglomération, **d'améliorer les conditions de desserte des pôles d'activités et de soins** (CHRU Cavale Blanche, clinique de Keraudren, Technopôle Brest Iroise, aéroport Brest Bretagne, centre commercial Porte de Gouesnou et les zones d'activités Kergaradec et Hermitage) et de **sécuriser et rendre au boulevard de l'Europe son caractère urbain**.

Si nous pouvons souscrire à certains de ces objectifs, Eau & Rivières de Bretagne souhaite rappeler l'inscription de ce projet dans un contexte bien plus large qui nous apparaît complètement occulté dans la concertation telle qu'elle est présentée au public.

En effet, les alertes scientifiques sur le **dérèglement climatique** se succèdent, nulle besoin d'épiloguer sur ce constat qui s'impose à l'Humanité toute entière ! Les collectivités locales se doivent à ce titre de diviser par 4, à l'horizon 2050, les émissions de gaz à effet de serre, par rapport à 1990.

Il convient de mettre l'accent sur l'**impact des transports**, qu'il soit direct (270 ktéqCO<sub>2</sub>, soit 30% des émissions totales de GES du territoire dont les 3/4 liées aux transports de voyageurs – source Plan climat 2019-2025) ou indirect du fait de l'adaptation à la voiture de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et des habitudes de vie. Le soutien aux mobilités quotidiennes représente donc l'axe majeur des actions à mener pour **réduire les émissions**. Or sur Brest métropole, 59% des déplacements font moins de 3 km ; et parmi ces déplacements courts, le recours à des modes de déplacements

motorisés est important : 16,1% des déplacements de moins de 500m, 39,4% des déplacements entre 500m et 1km, 54,6% de ceux entre 1 et 2 km, 73,2% de ceux entre 2 et 3 km.

Il est désormais bien connu que les rocares, pénétrantes et autres aménagements destinés à fluidifier la circulation ont un effet incitatif qui aboutit à saturer rapidement le reste de la voirie et les aménagements eux mêmes. Les automobilistes qui empruntent le pont de l'Iroise aux heures de pointe en font l'expérience quotidienne. Par ailleurs, la perspective d'électrification du parc automobile à la voiture électrique ne saurait être l'unique levier de réduction des émissions, l'impact écologique de la voiture électrique étant de plus en plus réinterrogé.

La **réduction de la circulation automobile doit être l'objectif premier** de toutes les politiques publiques et dans ce cas, convenons-en, nul besoin de voirie supplémentaire ! Ignorer l'urgence du dérèglement climatique et l'ambition du Plan Climat convient à répondre plus ou moins correctement à une question d'un autre temps. Des élus du Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine l'ont d'ailleurs bien compris en annonçant tout récemment leurs projets pour la mandature 2021-2028 avec un pacte de mobilité qui intègre notamment l'arrêt des projets actuels de contournements routiers de Fougères, Vitry et Châteaubourg, un ambitieux plan vélo notamment aux abords des collèges, le développement du covoiturage.

Nul ne peut aujourd'hui prétendre méconnaître l'**extinction massive de la biodiversité**. *« Le sujet ne se réduit pas à une liste d'espèces remarquables en danger : il porte sur la dégradation des écosystèmes et sur les impacts en matière de services rendus par ces derniers [...] Dans ce contexte, les politiques et initiatives locales ont un rôle majeur à jouer, en développant non seulement des actions de protection en faveur de la biodiversité remarquable, mais également des actions plus diffuses en faveur de la biodiversité dite «ordinaire», qui participe à la fonctionnalité des écosystèmes et à la fourniture des services écosystémiques. La biodiversité est l'affaire de toutes et tous, elle interpelle les politiques publiques mais aussi les pratiques, les comportements de tous les acteurs et de la population. La mobilisation des acteurs du territoire, des habitants et des usagers de la métropole est un élément central pour une approche globale cohérente ».* Eau & Rivières de Bretagne, partenaire de longue date de la collectivité, ne saurait dire le contraire de ce préambule du Plan Biodiversité validé en 2018 par Brest métropole.

En facilitant - fluidifiant selon les termes de la concertation- les déplacements automobiles, tout projet de contournement quel que soit le scénario retenu, va inévitablement encourager le développement de l'agglomération en périphérie et l'étalement urbain. Or la ville, pour rester attractive, doit alors maintenir des espaces de respiration et de nature de proximité et c'est bien évidemment le cas de la Vallée verte et de celle du Restic. Rappelons que la Bretagne est la 3ème région française ayant le plus fort taux d'**artificialisation des terres**, sachant que ces terres sont artificialisées pour construire des maisons individuelles (50 %) et des routes (20 %). L'ambition du **zéro artificialisation nette** impose un changement de politique dans l'aménagement des territoires dès maintenant ! Les différentes variantes proposées sont également situées en **amont de la prise d'eau** de Kerleguer, l'une des trois prises d'eau superficielles destinées à l'alimentation en eau potable de l'agglomération, ce qui est en soit une raison suffisante pour réinterroger la pertinence d'une infrastructure à cet endroit.

Bien sûr, nous lirons à l'étape suivante d'instruction du projet que les premiers inventaires Faune flore auront été approfondis et montré la présence de telle ou telle espèce dont on compensera la disparition par telle ou telle mesure compensatoire... On oubliera l'essentiel : des zones humides vont disparaître, des voies de circulation naturelles de la faune sauvage vont être artificialisées, de nouveaux risques vont peser sur l'eau.

Il nous apparaît absolument essentiel de rappeler que la **priorité à l'évitement** doit être donnée. Dès lors, on ne peut que s'étonner que l'**option de réduction globale du trafic**, pourtant fil conducteur d'autres politiques publiques rappelées ci-dessus, n'apparaisse pas. L'incitation aux mobilités douces en particulier autour de Lambézellec (y compris en réinterrogeant la cartographie du nouveau réseau), à l'usage des transports collectifs ou aux plans de mobilité d'entreprise, la réduction de la vitesse, le stationnement ou les péages urbains sont autant de leviers concourant à la réduction de la pratique de l'auto-solisme qui sature les voiries existantes. Le scénario dit "invariant" n'est d'ailleurs même pas réellement présenté comme une option si ce n'est pour le comparer aux 6 autres.

La présentation technique de ces différents scénarii aurait par ailleurs mérité une **meilleure complémentarité avec les autres formes de mobilités** : projets de 2ème voie de tramway et de bus HNS, requalification du Boulevard de l'Europe par la transformation en voie réservée aux bus, véhicules de secours et aux vélos, voire d'une future liaison tram entre stations de la ligne 1 et de la future ligne 2. L'ensemble des scénarii proposés vise à contourner Lambézellec par le nord et à améliorer la desserte entre l'est et l'ouest de l'agglomération, en prenant même appui sur les cas du CHRU et du Technopole. Le franchissement du Pont de la Villeneuve, pourtant en 2x1 voies, ne semble étrangement pas être un problème pour cette fluidité du trafic est-ouest.

On peut enfin s'étonner de la **grille de lecture fournie au public** dans l'intégralité du dossier. Si on évoque des gains de temps et des points forts, qualifier de « points de vigilance » l'impact sur les zones humides, les cours d'eau ou le paysage relève d'une bien faible considération pour le Bien commun...

**Tous les scénarios proposés concourent donc à une augmentation du trafic, à un étalement urbain extrêmement impactant pour l'environnement et la biodiversité.** Dès lors, dans la continuité de son engagement passé, Eau & Rivières de Bretagne souhaite réaffirmer son opposition à toute voirie supplémentaire au nord de l'agglomération.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de notre considération distinguée.

**Laurent LE BERRE**  
**Délégué territorial**

