



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

**Avis délibéré de l'autorité environnementale relatif au
projet d'aménagement
d'un pôle d'échanges multimodal
de la gare de Brive-la-Gaillarde (Corrèze)**

n°Ae: 2011- 50

Avis établi lors de la séance du 26 octobre 2011 - n°d'enregistrement : CGEDD 007929-01

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Par courriers du 29 juillet 2011, le Directeur régional de Réseau Ferré de France Centre-Limousin et le directeur d'Opération Délégué Agence Sud-Ouest Gares et Connexion de la SNCF ont saisi la formation d'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) du projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal de la gare de Brive la Gaillarde (Corrèze). Le dossier est parvenu complet à l'Ae le 2 août 2011.

L'Ae a consulté le préfet de la Corrèze au titre de ses attributions en matière d'environnement par courrier du 3 août 2011 et a pris en compte son avis en date du 19 septembre 2011.

L'Ae a consulté la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement du Limousin (DREAL) le 17 août 2011 et a pris en compte son avis en date du 11 octobre 2011.

L'Ae a consulté le ministère de la santé le 3 août 2011.

Sur le rapport de Monsieur Dominique LEBRUN et de Monsieur François VAUGLIN après en avoir délibéré le 26 octobre 2011, l'Ae a rendu le présent avis.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Vestur, MM. Badré, Barthod, Clément, Creuchet, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Letourneux, Rouquès.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mme Rauzy, MM. Creuchet, Vernier.

*

* *

1 Ci-après désignée par Ae.

Résumé de l'avis

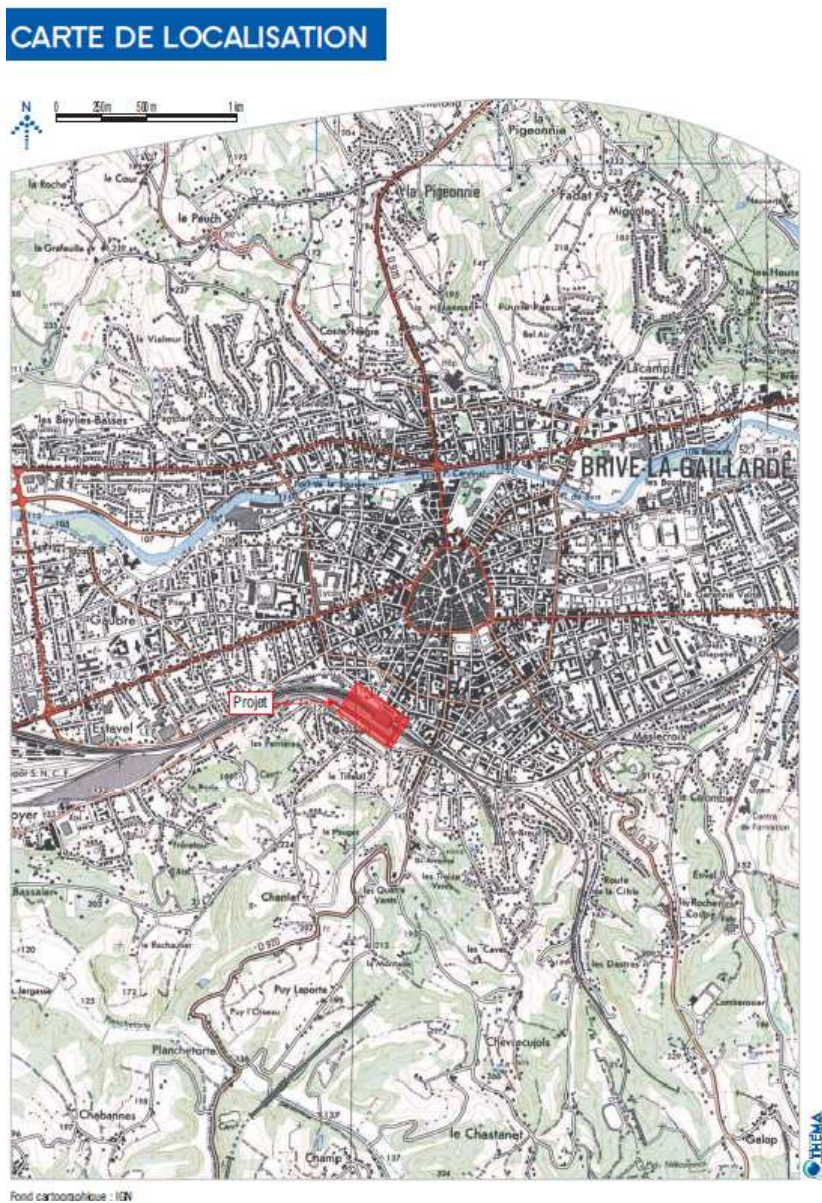
La ville de Brive-la-Gaillarde, la SNCF et Réseau Ferré de France (RFF) ont décidé de créer un pôle d'échange multimodal au sein et aux abords de la gare de la ville, afin d'améliorer les échanges entre les différents modes de transports, favoriser les circulations douces, un meilleur partage de l'espace public, et équilibrer les flux de circulation de part et d'autre de la gare.

Ce projet s'inscrit dans un site déjà fortement artificialisé, dans l'enceinte de la gare et à ses abords immédiats. Il est caractérisé par une faible sensibilité du cadre biologique, mais de réels enjeux urbains et paysagers.

Les trois maîtres d'ouvrage concernés ont présenté une étude d'impact unique portant sur l'ensemble. Cette étude est de bonne facture. L'Ae recommande de la compléter sur trois sujets :

- présenter les variantes au projet choisi ;
- préciser les emplacements des excavations à réaliser sur une carte des pollutions des sols ;
- préciser les niveaux de bruit liés aux évolutions des circulations à long terme.

L'Ae émet par ailleurs un certain nombre de recommandations plus ponctuelles dont la nature et les justifications sont précisées dans l'avis détaillé ci-après.



Avis détaillé

1 Objectifs et consistance du projet

1.1 Le projet et ses finalités

La Ville de Brive-la-Gaillarde (Corrèze), la SNCF et Réseau Ferré de France (RFF) envisagent la création d'un Pôle d'échanges multimodal (PEM) aux abords de la gare ferroviaire, située au sud-ouest de la ville.

Le projet a pour objectifs de :

- renforcer et favoriser la multimodalité et l'intermodalité (promouvoir les transports en commun et les modes doux de déplacement) et l'accessibilité à la gare ;
- équilibrer les flux entre le nord (côté centre ville) et le sud de la gare ;
- réorganiser entièrement le parvis en lui redonnant son statut de place urbaine, prioritairement piétonne ;
- offrir des espaces pour chaque mode : piétons, bus, cars, cycles, taxis, véhicules de tourisme ;
- améliorer l'accueil et le confort des voyageurs, notamment les personnes souffrant de handicaps ou présentant des difficultés à se déplacer ;
- conforter les liaisons nord – sud en facilitant le franchissement des voies pour les piétons et les PMR (prolongement du souterrain).

1.1.1 Partenaires du projet

Le projet est porté en partenariat par l'État, l'Europe (FEDER), les autorités organisatrices de transport (Conseil régional du Limousin, Conseil général de la Corrèze, Communauté d'agglomération de Brive), la Ville de Brive-la-Gaillarde, RFF et la SNCF. L'opération a été intégrée au contrat de projets État – Région 2007 – 2013.

1.1.2 Aménagements prévus

Le projet s'inscrit dans le cadre du réaménagement du site se trouvant de part et d'autre du bâtiment de la gare et du faisceau de voies ferrées, entre la rue Moissan au sud et l'avenue Jean Jaurès au nord. Ce pôle d'échanges répond à une fonction urbaine tout autant qu'à une fonction transport.

Trois maîtres d'ouvrage concourent à la réalisation du projet :

La Ville de Brive-la-Gaillarde réalise :

- le réaménagement global du parvis avec prise en compte des piétons, des abris à vélos, création de zones dépose PMR, de zones taxis, dépose minute, mise en place de nouvelles circulations à sens unique, et aménagement paysager (revêtements en béton sablé, calcaire, grès, éclairage, plantation d'arbres...) ;
- le réaménagement de l'avenue Jean Jaurès jusqu'au boulevard Marbeau / Clemenceau (environ 150 m), avec sens descendant réservé aux bus, taxis et vélos, suppression de stationnements et mise en place de nouveaux trottoirs élargis. Une « zone 30 » est prévue entre les boulevards Clemenceau et Lyautey et une zone de stationnement limité à 2 heures sur les rues Célestin Lafeuille et de la Fontaine Bleue ;
- la création d'un giratoire côté sud de la gare (rue Moissan) pour faciliter l'accès aux nouvelles installations ;

Le montant des travaux sous maîtrise d'ouvrage de la ville de Brive est de 4.639.172 €.

La SNCF prend en charge :

- la mise en accessibilité de la gare (programme Mobigare : aménagements compensant les

déficiences visuelles, auditives, intellectuelles et moteurs) ;

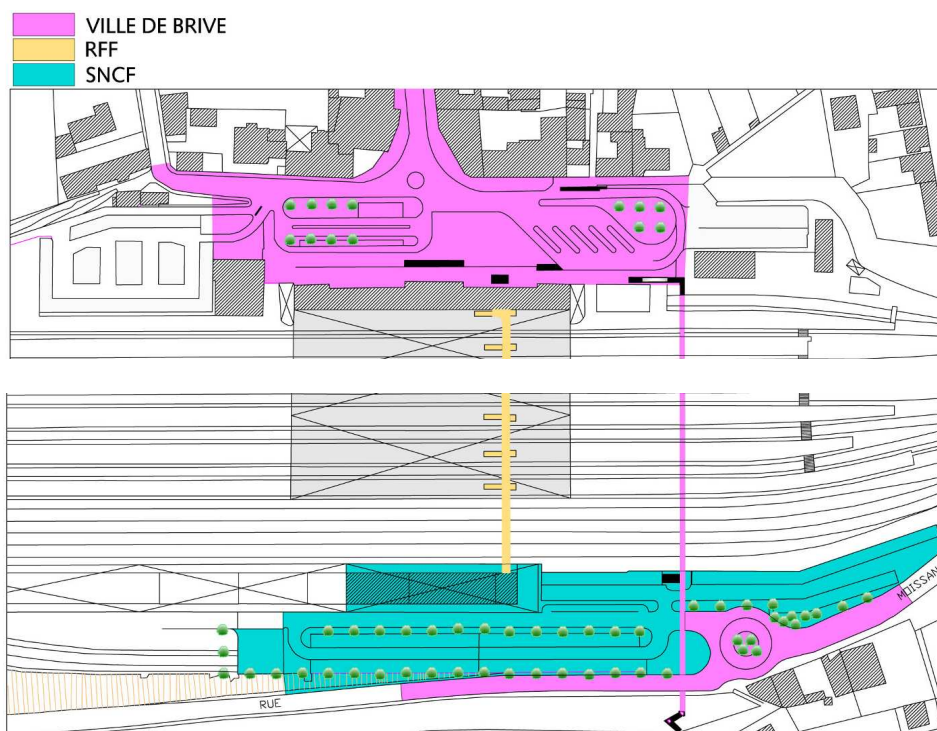
- le réaménagement de la partie sud : nouvel accès voyageurs (zone clients, abri à vélos), nouveau parking longue durée de 130 places, zone de dépose minute / taxis, espace de régulation autocars, plantation d'arbres et espaces verts.

Le montant des travaux sous maîtrise d'ouvrage SNCF est de 4.254.521 €.

RFF (Réseau Ferré de France) effectue les travaux sur son domaine avec le prolongement du souterrain d'accès au quai sur 30 m jusqu'à la nouvelle entrée sud de la gare et la mise en accessibilité PMR du souterrain et des quais (ascenseurs).

Le montant des travaux sous maîtrise d'ouvrage RFF est de 5.506.307 €.

Les travaux devraient débuter fin 2011 et s'achever en 2013.



Plan masse global et répartition des maîtrises d'ouvrage

1.2 Historique et contexte

Le diagnostic établi en 2003 a mis en évidence un certain nombre de dysfonctionnements :

- mauvaise accessibilité de la gare, exiguïté du parvis, manque de sécurité, manque de lien piétonnier avec le centre-ville ;
- manque d'espace et de confort au sein du bâtiment gare ;
- absence de véritable gare routière ;
- capacité de stationnement inadaptée ;
- pôle d'échanges presque essentiellement orienté côté nord (gare), la partie sud offrant des emprises mal desservies.

Ce constat a conduit les partenaires à envisager des scénarios d'amélioration en fonction des objectifs assignés au pôle, notamment en facilitant l'utilisation des transports collectifs avec la mise en place d'un véritable pôle intermodal et en revitalisant le quartier.

Pour atteindre ces objectifs les principales orientations retenues portent principalement sur :

- un désenclavement de la gare côté sud par la libération et la réorganisation d'espaces offrant les mêmes services que le côté nord (stationnement) ;

- un desserrement au nord avec la création d'une gare routière pour accueillir les cars inter urbains et bus urbains et une nouvelle organisation entre voitures, piétons et modes doux ;
- des liaisons nord-sud facilitées par la réhabilitation et la mise en accessibilité de la passerelle ainsi que de chacun des quais par un souterrain prolongé.

2 Procédures administratives

Le montant des travaux, de l'ordre de 14,4 M€, étant supérieur au seuil réglementaire de 1,9 M€, le projet est soumis à étude d'impact² et à enquête publique (enquête type Bouchardeau)³.

Les travaux ne nécessitent pas d'expropriation.

Le projet est conforme au Plan local d'Urbanisme (PLU) de Brive-la-Gaillarde arrêté le 16 décembre 2010 et au Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté d'agglomération approuvé en décembre 2010.

Afin d'être plus facilement compris par le public, l'Ae recommande d'unifier les références au PLU dans l'ensemble du document, puisqu'il est tantôt fait référence au « PLU arrêté le 16/12/2010 » (par ex. pages 5, 19, 160...), au PLU qui « devrait remplacer le POS d'ici fin 2011 » (par ex. page 16), ou aux deux (page 123). Elle recommande par ailleurs de faire figurer dans le dossier le cadre réglementaire qui régit l'étude d'impact.

3 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact soumise à l'Ae est une étude unique portant sur l'ensemble du projet réalisé par les trois maîtres d'ouvrage.

3.1 Description de l'état initial du site et de l'environnement

La description de l'état initial est méthodique, bien présentée et agréable à lire.

Elle fait apparaître que le projet se développe dans un milieu urbain artificialisé (faisceau ferroviaire, voirie routière, friche industrielle ayant accueilli dans le passé des cuves de stockage d'hydrocarbures). Elle comporte notamment des développements sur la géologie et l'hydrologie du site, utiles à l'appréciation des incidences de la construction d'ouvrages souterrains, et une analyse de la pollution des sols.

L'Ae recommande d'opérer deux rectifications matérielles : une erreur de typographie qui s'est glissée en page 43 (l'étude géotechnique de janvier 2011 a relevé un niveau d'eau à 2,50 m, et non à 250 m) ; et l'absence d'échelle sur la carte présentée en figure 32.

3.2 Analyse des variantes, présentation et raisons du choix

Il n'est pas fait état de variantes à la réalisation des objectifs fixés au projet. À l'occasion de la visite des lieux par les rapporteurs, les maîtres d'ouvrages ont toutefois indiqué que de nombreuses autres possibilités avaient été étudiées.

L'Ae recommande de compléter le dossier d'étude d'impact par une présentation synthétique des variantes étudiées et des raisons, notamment environnementales, pour lesquelles le projet a été choisi⁴.

On peut attendre de la création d'un pôle multimodal un impact sur les déplacements. L'état initial de l'environnement précise en page 108 que « l'adéquation entre lieux de résidence et lieux de travail est de plus en plus faible » et fournit pages 133 et suivantes une description précise des infrastructures et déplacements.

Les objectifs du plan de déplacement urbains (PDU) de la communauté d'agglomération de Brive (CAB) pour la période 2011-2020 sont indiqués ainsi que ses objectifs et le dossier rappelle que la gare de Brive accueille 850.000 voyageurs par an.

² Code de l'environnement, article R.122-8 I.

³ Code de l'environnement, 8° de l'annexe I à l'article R.123-1.

⁴ En application du code de l'environnement, articles R.122-3 II 3°.

Toutefois, aucun objectif d'évolution du nombre d'usagers de la gare et des modalités d'utilisation des équipements créés n'est évoqué.

L'Ae recommande d'indiquer les évolutions attendues en matière de fréquentation de la gare.

La description du projet choisi est globalement claire, mais la localisation des places pour les vélos du côté sud de la gare est difficilement compréhensible (carte page 183). De même, pour une bonne compréhension du dossier par le public, la présentation des dysfonctionnements actuels du site schématisés en figure 42 page 166 mériteraient d'être explicités (e.g. « problème de recyclage »), et la légende du schéma complétée.

D'autre par, le projet vise notamment à améliorer les circulations douces et à équilibrer les flux entre les accès nord et sud de la gare, mais les possibilités de traversées nord-sud du pôle par les vélos n'apparaissent pas clairement.

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande d'indiquer clairement où seront créées les places pour les vélos et de préciser leurs cheminements au sein du pôle d'échange multimodal.

3.3 Analyse des impacts et des mesures de réduction d'impact

3.3.1 Phase travaux

Des niveaux d'eau sont signalés entre 2,50 m et 3,30 m (page 44), sans que l'étude géotechnique réalisée ne permette de trancher entre l'existence d'une nappe fluctuant entre saisons et reliée aux grès, ou une poche d'eau liée au nettoyage des rames en surface (processus réalisé en l'absence de dispositif de récupération des eaux de lavage). En tout état, l'absence de circulation entre ces niveaux d'eau et le réseau hydrologique souterrain n'est pas établie.

Le dossier ne prévoit pas d'étude complémentaire pour trancher cette question, ni de mesure pour éviter ou réduire les risques de diffusion de pollution dans les eaux souterraines lors des travaux.

Or l'emprise à aménager est concernée par deux dépôts d'hydrocarbures (page 38) recensés dans la base de données relative à la pollution des sols BASIAS. Pour l'un de ces dépôts (n° LIM1900955), BASIAS précise qu'il est « situé dans la cour des voyageurs de la gare de Brive-La-Gaillarde ». Il est donc très probablement directement concerné par les travaux d'aménagement prévus pour le parvis et l'interrogation subsiste pour le deuxième dépôt.

Enfin, des sondages ont été réalisés jusqu'à une profondeur de 2,50 m, montrant une pollution des sols en hydrocarbures lourds, en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), et en métaux (chrome, cuivre, plomb et zinc). Le cabinet ayant réalisé cette étude recommande l'excavation et l'évacuation des sols pollués vers une filière de valorisation agréée.

Le dossier n'indique pas la localisation précise des excavations à réaliser pour réaliser le projet ni leur profondeur. Les volumes de déchets issus des déblais de terrassement ne sont pas indiqués.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact :

- ***en indiquant sur un même document cartographique la localisation précise des dépôts d'hydrocarbures, les sondages effectués (figure 11) et leurs résultats, et les emplacements où l'étude géotechnique a trouvé des niveaux d'eau ;***
- ***en rapportant ces informations à une description des travaux en surface et en sous-sol (localisation et volumes à excaver) ;***
- ***le cas échéant, en indiquant les mesures qui pourraient être prises pour éviter toute diffusion de pollution dans les eaux souterraines pendant la phase de travaux.***

Pour les parties qui seraient concernées, l'Ae a pris bonne note de la mesure compensatoire (page 195) visant à excaver et évacuer les sols pollués vers un centre de stockage des déchets ultimes de type 1 ou 2.

3.3.2 Impacts permanents

Pour le paysage, l'urbanisme et le patrimoine

La gare est nettement visible des bâtiments situés à proximité immédiate, mais aussi de plus loin.

Côté nord, l'avenue Jean Jaurès crée une trouée vers le centre ville et place la gare et une partie de son parvis en covisibilité directe avec une partie du centre historique de Brive-la-Gaillarde, et particulièrement avec la collégiale Saint-Martin dont le clocher est très visible.

Côté sud, le coteau gréseux qui domine la gare présente un glacis enherbé planté de quelques résineux entre lesquels des maisons à un ou deux étages ont une vue directe sur la gare.

L'aménagement prévu sera donc perceptible pour de nombreux usagers ou habitants. L'étude d'impact précise page 131 qu'une petite partie du projet est dans le périmètre de protection du cinéma Rex, monument historique inscrit par arrêté du 14 avril 2005, mais qu'il n'y aurait pas de covisibilité.

Étant donnée la situation stratégique de la gare et son fort impact visuel sur une grande partie de la ville, l'Ae recommande que l'avis de l'architecte des bâtiments de France, qui sera sollicité au titre des périmètres de protection, soit mis à disposition du public lorsqu'il sera disponible.

Par ailleurs, l'un des objectifs du projet est d'offrir à la gare un nouvel accès par le sud afin de désengorger l'entrée nord par le parvis depuis l'avenue Jean Jaurès. Ce pôle multimodal crée donc une ouverture sur le sud dont l'identification des impacts sur l'urbanisme reste relativement embryonnaire dans le dossier.

Pour les eaux

Les eaux pluviales seront stockées dans deux bassins qui seront créés. Le dimensionnement de ce dispositif a été calculé pour une pluie décennale. Un limiteur de débit réglera le rejet à 2 l/s/ha et les eaux seront traitées par des séparateurs à hydrocarbures avant d'être rejetées au réseau unitaire existant. L'étude d'impact indique en page 203 que les mesures prises sont conformes aux objectifs du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Adour-Garonne 2010-2015.

Pour faciliter la compréhension par le public de cette articulation avec le SDAGE, l'Ae recommande de mettre en regard de chacune de ces mesures la ou les orientations, objectifs ou mesures préconisées par le SDAGE.

Par ailleurs, la commune de Brive étant équipée d'un réseau unitaire⁵ sensible aux périodes d'orage et sujet aux débordements dans le quartier de Bouquet, l'Ae recommande de justifier le rejet de 2 l/s/ha en le comparant aux débits de fuite admissible sur le réseau.

Pour les milieux naturels

Ce dossier ne comporte pas l'intégralité de ce qui est exigé par la réglementation⁶ en ce qui concerne l'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000. S'il comporte bien l'évaluation des incidences sur le site de la Vallée de la Vézère (en l'occurrence, absence d'incidence), il devra être complété par une démonstration analogue concernant le site de l'abîme de la Fage situé sur la commune de Noailles à environ 8 km du projet, pour respecter formellement la réglementation⁷.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact avec l'évaluation des impacts sur l'abîme de la Fage pour répondre aux obligations relatives aux sites Natura 2000, et de fournir une cartographie d'ensemble de ces sites.

Pour les pollutions

Les pollutions des sols comportent un risque lors de la phase travaux (voire 3.3.1). L'Ae recommande de préciser en quoi les aménagements, après leur réalisation, n'aggraveront pas le risque de diffusion des pollutions existantes.

Pour le bruit

Il ressort de la prévision des niveaux acoustiques après aménagement une augmentation maximale du bruit généré ponctuellement sur une façade de la rue Dumyrat : à cet emplacement, le niveau de bruit diurne passerait de 50,5 à 54,6 dB(A). Cette augmentation ne ferait pas franchir les seuils réglementaires applicables ici⁸, ce qui conduit les maîtres d'ouvrage à considérer que cette augmentation n'impose pas de mesure compensatoire.

Il apparaît toutefois que la circulation automobile risque d'être complexe à l'entrée du parvis côté nord, où se croiseront trois flux entrants (dépose minute, taxis, et parc longue durée) et un flux sortant (dépose minute). Les hypothèses prises semblent optimistes quant au bon fonctionnement de ce point névralgique à certaines heures, ce qui pourrait conduire à réévaluer l'impact sonore pour les riverains.

5 Réseau qui recueille à la fois les eaux pluviales et les eaux usées.

6 Code de l'environnement, article R.414-23 I.

7 L'exposé des raisons pour lesquelles le projet est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000 est prévu par les dispositions de l'article R.414-23 I 2° du code de l'environnement.

8 Arrêté ministériel du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

Par ailleurs, les prévisions de bruit nocturne ne sont pas fournies.

L'Ae recommande :

- **que soit estimé le trafic routier et ferroviaire à long terme (20 ans) en justifiant dans l'étude d'impact la prévision faite,**
- **que les niveaux de bruits diurnes et nocturnes ainsi évalués à long terme soient pris en compte pour déterminer si, au regard des seuils fixés par l'arrêté du 5 mai 1995, le maître d'ouvrage est tenu ou non de prévoir des protections acoustiques.**

Pour la santé

Les effets sur la santé du cadmium sont fournis, mais pas ceux du cuivre et du chrome qui sont pourtant présents dans les sols du site.

L'Ae n'a pas d'autre remarque sur cette partie, qui est toutefois présentée de manière très standardisée et moins contextualisée que le reste de l'étude.

3.4 Analyse des autres chapitres de l'étude d'impact

Pour le reste, la description de l'état initial des milieux physique, naturel et humain ainsi que l'analyse des impacts durant le chantier et à l'état final sont complètes.

3.4.1 Méthodes

Les méthodes utilisées et difficultés rencontrées sont exposées de manière claire et synthétique, mais relativement générale.

3.4.2 L'appréciation des impacts du programme

Elle est globalement bien faite, nonobstant la réserve déjà mentionnée sur les impacts potentiels des travaux de terrassement et d'excavation dans des sols pollués.

3.4.3 Coût des mesures d'insertions environnementales

Le coût des mesures prises en faveur de l'environnement est estimé à 410.000 €, soit 2,8 % du montant total des travaux. Ce coût comprend le recueil, stockage et traitement des eaux pluviales (195.000 €) et l'effort paysager (espaces verts et plantations d'arbres) pour 215.000 €.

Le chiffrage de la gestion des sols pollués éventuellement nécessaire n'est pas fourni.

3.4.4 Résumé non technique

Pour une meilleure appropriation du dossier par le public, l'Ae recommande de hiérarchiser les enjeux environnementaux du projet dans le résumé non technique du dossier d'étude d'impact.

Par ailleurs, l'Ae recommande de compléter le résumé non technique en tenant compte des recommandations faites précédemment dans le présent avis.

