



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la création du Pôle d'échanges multimodal de la gare SNCF de Guingamp (22)

n°Ae: 2012 - 13

Avis établi lors de la séance du 11 avril 2012 - n°d'enregistrement : 008245-01

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 11 avril 2012 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le dossier de création du Pôle d'échanges multimodal de la gare SNCF de Guingamp (22).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Rauzy, Steinfelder, MM. Badré, Barthod, Caffet, Lafitte, Lagauterie, Letourneux, Vernier.

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 Vestur, MM. Clément, Féménias, Rouquès, Schmit, Ulmann

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis sur le dossier de création du Pôle d'échanges multimodal de la gare SNCF de Guingamp (22), par courrier conjoint du directeur de l'agence SNCF gares centre-Ouest et du directeur régional de R.F.F. pour Bretagne-Pays de Loire en date du 1^{er} mars 2012. L'accusé de réception du dossier complet par le président de la formation d'autorité environnementale du CGEDD est en date du 6 mars 2012.

L'Ae a pris en compte l'avis en date du 5 avril 2012 du préfet de département des Côtes-d'Armor, au titre de ses compétences en matière d'environnement, et celui en date du 6 avril 2012 du directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bretagne.

L'Ae a également consulté le ministère du travail, de l'emploi et de la santé par courrier en date du 7 mars 2012.

Sur le rapport de M. Christian Barthod, l'Ae a formulé l'avis suivant, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

¹ Désignée ci-après par Ae

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'évaluation environnementale du dossier de création du pôle multimodal d'échange de la gare SNCF de Guingamp, présenté conjointement par Réseau Ferré de France (RFF), la SNCF et « Guingamp Communauté ».

L'aménagement concerne le réaménagement du parvis et de ses abords, des bâtiments de RFF et SNCF, l'accès aux quais, des modifications de quais et de voies, et le prolongement d'un passage souterrain, selon des modalités compatibles avec l'accès des personnes à mobilité réduite (PMR).

L'étude d'impact est globalement bien proportionnée aux enjeux environnementaux existants, à l'exception notable des nuisances acoustiques. Dans le contexte urbain du secteur concerné, les impacts négatifs du projet sur l'environnement sont relativement faibles, sauf peut-être en ce qui concerne le bruit.

L'Ae recommande :

- de reprendre l'étude d'impact acoustique pour mieux respecter la logique de l'étude d'impact en intégrant le bruit ferroviaire découlant de la probable augmentation significative du nombre de trains, en comparant la situation à 20 ans avec l'état initial, et en prêtant attention aux pointes de bruit découlant des pics de circulation du matin et du soir, et plus particulièrement encore du lundi matin et du vendredi soir ;
- de mieux préciser certaines modalités pratiques retenues pour réduire autant que possible les nuisances causées aux usagers et riverains.

L'Ae a fait par ailleurs des recommandations plus ponctuelles, qu'on trouvera dans l'avis détaillé.

*

* *

Avis détaillé

1 Objectifs de l'opération

1.1 Le projet et ses finalités :

Le présent avis porte sur l'évaluation environnementale du dossier de création du pôle d'échange multimodal (PEM) de la gare SNCF de Guingamp, présenté conjointement par Réseau Ferré de France (RFF), la SNCF et « Guingamp Communauté ». La maîtrise d'ouvrage des travaux est répartie entre les trois opérateurs en fonction de leurs compétences propres et des emprises foncières concernées, Guingamp Communauté ayant néanmoins confié à RFF la maîtrise d'ouvrage de la rampe d'accès au souterrain sur l'emprise de la rue Laurens de la Barre. L'ensemble du projet se situe dans la zone UF de l'actuel plan d'occupation des sols de 1992, c'est-à-dire dans la zone d'activités spécialisées réservée au service public ferroviaire dans le secteur urbain.

L'aménagement concerne le réaménagement et la requalification du parvis et de ses abords (avec relocalisation de la gare routière, agrandissement des parkings de voitures, stationnement des deux-roues, traversées piétonnes, emplacements pour les taxis et les voitures de location), ainsi que des bâtiments de RFF et de SNCF (augmentation des surfaces et des conditions de confort et d'information des voyageurs), l'accès aux quais et le prolongement sur 25 mètres d'un passage souterrain Nord-Sud existant de 25 mètres sous les voies ferrées, selon des modalités compatibles avec l'accès des personnes à mobilité réduite (PMR), ainsi que des modifications de voies.

Le souterrain a également vocation à relier les quartiers de part et d'autre de la gare. La rénovation du bâtiment voyageur s'accompagne de la destruction² de plusieurs bâtiments connexes, dont une maison d'habitation³. Le réaménagement du parvis, sur des terrains cédés par RFF et SNCF, vise également à « améliorer sa lisibilité et son insertion urbaine ».

Le rapporteur a été informé que le souterrain ne serait pas accessible en dehors des horaires d'ouverture de la gare (fermeture par grilles des accès au souterrain côté parvis et rue Laurens de la Barre), ce qui ne figure pas dans le dossier.

Le coût du projet est évalué à environ 11,180 millions⁴ d'euros HT. Ce projet est soutenu par la Région Bretagne, le département des Côtes d'Armor, les territoires de Pays (Guingamp, Trégor-Goëlo, Centre-Ouest Bretagne), la ville de Guingamp, la Communauté de communes de Guingamp, l'Etat, la SNCF et RFF.

1.2 Contexte

Le présent dossier est l'un des dix dossiers de pôles multimodaux qui s'insèrent dans le cadre du projet « Bretagne à grande vitesse (BGV) », accompagnant la mise en place de la ligne à grande vitesse (LGV) Rennes-Brest qui devrait être opérationnelle en 2017. Cette LGV devrait stimuler fortement le trafic en TER⁵ desservant la gare de Guingamp, déjà en croissance continue depuis 2002. Selon l'étude prospective de programmation d'un pôle d'échanges multimodal en gare de Guingamp, réalisée par la SNCF en 2009, la fréquentation de la gare de Guingamp devrait passer de 688 675 personnes en 2006 à un peu plus de 1 170 000 voyageurs en 2020. L'étude d'impact identifie parmi les 5 enjeux du projet un « enjeu

2 Alors que tous les bâtiments présents sur l'emprise figurent sur la carte de la page 20, il serait intéressant de lister explicitement les bâtiments détruits ou même partiellement détruits, lors de la description du projet retenu page 79 ou de renvoyer à la liste de la page 82.

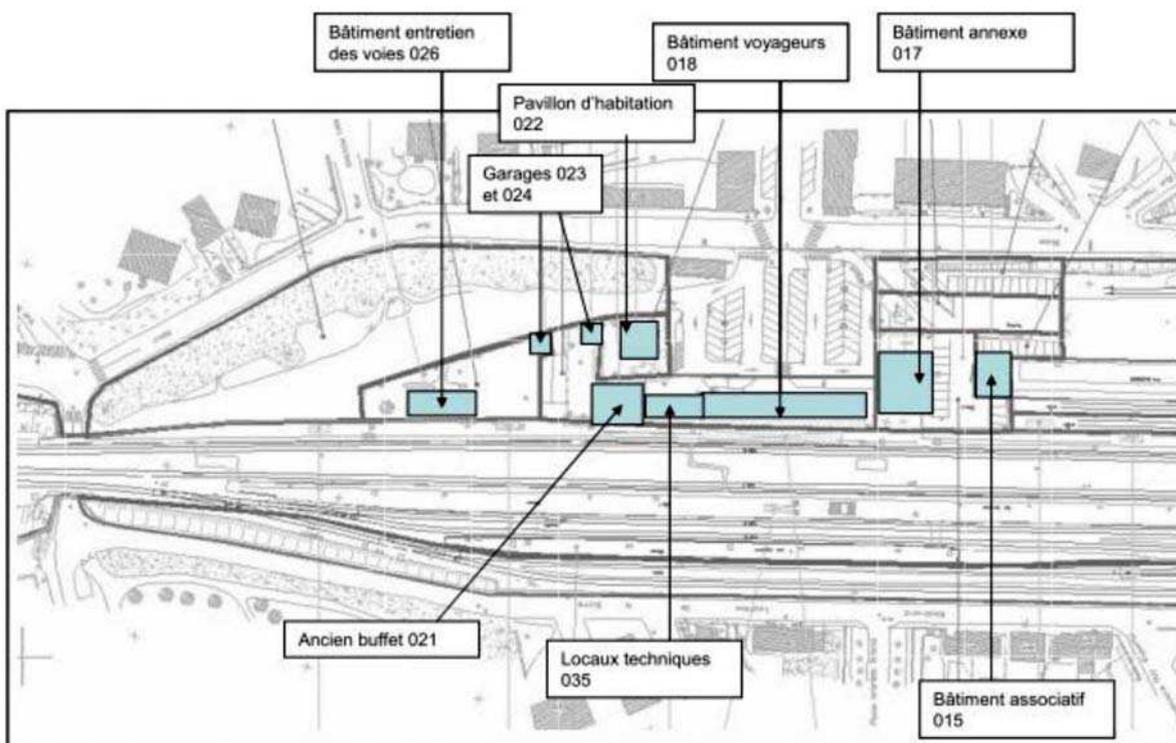
3 Il est mentionné page 82 qu'un autre bâtiment à usage d'habitation sera acquis ou construit, mais pas sur le site.

4 Environ 1 million d'euros pour la gare routière, le parvis et ses annexes ; 1,74 million d'euros HT pour le bâtiment voyageurs de la gare ; 6,32 millions d'euros HT pour les accès PMR ; 2,12 millions d'euros HT pour les emprises foncières et la démolition des bâtiments.

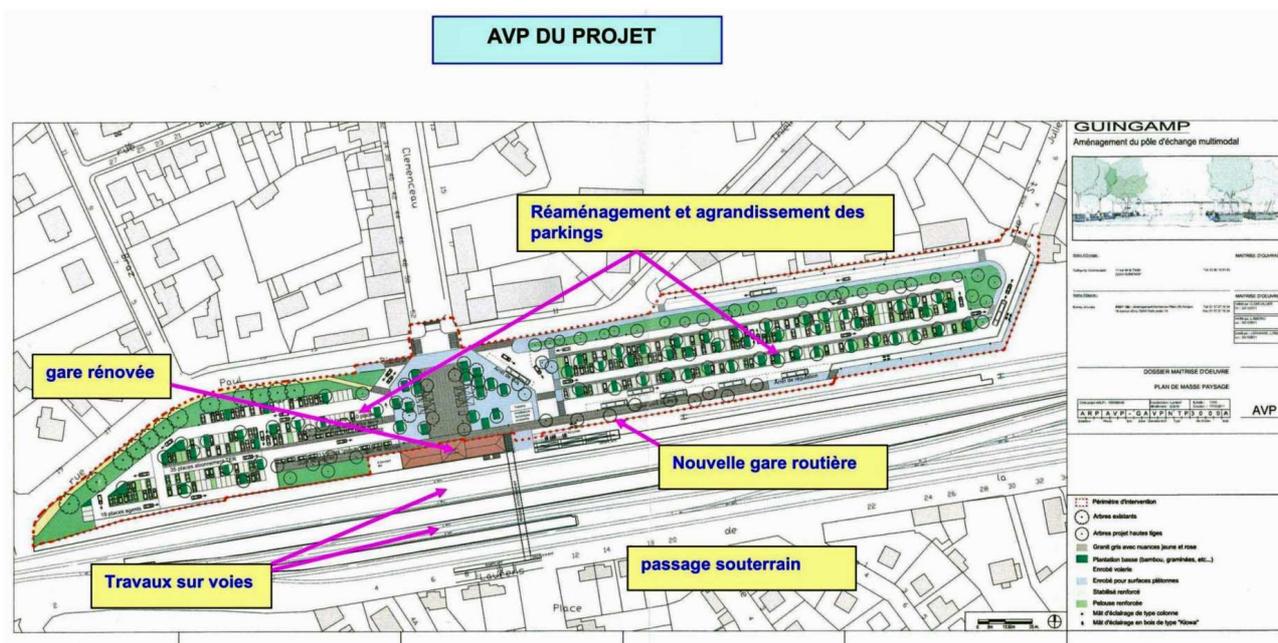
5 TER : transport express régional

capacitaire » : « le pôle multimodal devant être organisé pour répondre à l'augmentation constatée et attendue de la fréquentation des transports en commun ».

Situation actuelle de la gare et de ses alentours



Avant-projet du réaménagement



1.3 Le « programme d'opérations » dans lequel s'insère le projet

L'ensemble du programme « Pôle multimodal » décrit correctement l'ensemble des travaux envisagés pour permettre l'accueil dans de bonnes conditions près de 1,2 million de voyageurs à échéance de 2020, en lien avec le projet « Bretagne à grande vitesse (BGV) ». Selon les informations recueillies par le rapporteur,

« RFF n'envisage pas à ce jour de travaux d'aménagements particuliers dans le périmètre d'étude, relatifs notamment à l'éventuelle création d'une section de ligne à grande vitesse entre Rennes et Brest. ».

Lorsque la totalité des travaux est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme (article R.122-3 II IV du code de l'environnement). Même si les travaux sont réalisés par des maîtres d'ouvrages différents, ils ont tous pour objectif commun d'être achevés avant l'entrée en fonction de la ligne LGV Rennes-Brest. Ils peuvent donc être considérés comme simultanés et doivent logiquement faire l'objet d'une étude d'impact globale, ce qui est présentement bien le cas pour les travaux strictement liés à la création du pôle multimodal.

Néanmoins les travaux réalisés ayant pour objet de permettre le bon accueil d'un nombre très significativement accru de voyageurs (+ 70% par rapport à 2006, dernière statistique disponible), il n'est pas possible de considérer les travaux du pôle multimodal indépendamment du contexte d'augmentation de la desserte ferroviaire de Guingamp. En effet le besoin d'accueil de nouveaux voyageurs est bien fonctionnellement lié à l'augmentation du trafic ferroviaire, même si cette dernière ne nécessite pas de travaux autres que ceux du présent projet. L'Ae considère qu'il n'est donc pas possible d'écarter les impacts acoustiques liés à l'augmentation du trafic ferroviaire de l'approche développée par l'étude d'impact, même si, comme l'affirment à juste titre les maîtres d'ouvrage, « ce n'est pas le projet PEM qui est la cause de l'augmentation prévue de trafic ». En l'absence de perspective de forte augmentation du trafic ferroviaire, c'est la capacité actuelle du projet de PEM qui serait impossible à justifier. ***L'Ae recommande de présenter le projet de renforcement du trafic ferroviaire desservant Guingamp à horizon d'au moins 2020, et si possible 2032 (horizon 20 ans).***

2 Les procédures

L'Ae est compétente au titre d'un projet mené par deux établissements publics (RFF et SCNF) sous tutelle du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, et justifiant une étude d'impact (coût supérieur à 1,9 million d'euros). Mais l'étude d'impact du projet doit également faire l'objet d'un avis du préfet de région Bretagne, au titre de ses compétences d'autorité environnementale pour les projets menés par un groupement de collectivités territoriales (Guingamp Communauté). Une concertation au eu lieu entre les deux autorités environnementales.

Le chapitre 1-7 vaut évaluation des incidences Natura 2000.

Le dossier fera l'objet d'une enquête publique.

3 Analyse de l'étude d'impact

3.1 Commentaire sur la présentation

Seul le logo de Guingamp Communauté apparaît sur l'étude d'impact qui traite pourtant des impacts de l'ensemble du projet associant cette communauté de communes, RFF et SNCF, et engage donc RFF et SNCF au même titre que Guingamp Communauté. L'étude d'impact est correctement proportionnée aux enjeux environnementaux identifiés, à l'exception notable de l'approche des impacts acoustiques (cf. point 3.4.2).

L'étude d'impact souffre de quelques problèmes⁶ de forme, découlant d'une insuffisante relecture, pénalisant la bonne compréhension par le public. La localisation du tunnel Roger Salengro, mentionné page 31, ne

6 A cinq reprises, répétition de « Par le calcul, il est alors possible d'enduire le bruit... », « Les commentaires n'ont marqués dans le rapport figure en italique », « Le démarrage des travaux sont prévus .. » ; utilisation page 54 du sigle SCE non développé ; besoin d'une note de bas de page pour préciser ce qu'est une « analyse sur brut » et un métalloïde, page 63 ; la formulation annonçant page 69 une prévision de début de travaux en 2010 dans un document de 2012 est surprenante ; que signifie « l'optimisation des surfaces régulées, page 73 ? ; il serait intéressant d'expliquer ce qu'est un « mat d'éclairage en bois de type Kiowa » (page 81) ; qu'est-ce que le « bureau PRG » et le « combistore » de la page 82 ? ; les pourcentages d'augmentation des trafics, mentionnés page 90, ne sont pas parfaitement cohérents avec les chiffres bruits de cette même page 90, rapportés à ceux des pages 26 et 27 (état initial) ; le passage souterrain se situe se situe ...(page 102) ; la « mise en œuvre de blindages » mentionnée page 100 mériterait explication.

figure sur aucune carte de l'étude d'impact.

3.2 Le projet, justification et variantes

La présentation d'une alternative est limitée à l'aménagement du parvis, et les raisons du choix conduisant à placer la gare routière au sud du parvis, côté voies ferrées, sont compréhensibles. Néanmoins s'agissant d'une forte augmentation de la capacité du parking, il serait opportun que l'étude d'impact, au titre de la justification du projet, expose les hypothèses qui ont présidé au dimensionnement du parking. *L'Ae recommande de justifier la capacité retenue pour dimensionner le parking.*

Compte tenu de l'existence d'un souterrain de 25 mètres desservant les quais, le choix de prolonger le souterrain pour desservir la rue Laurens de la Barre n'a pas besoin d'être justifié par l'étude d'une alternative, comme une passerelle.

La largeur de passage de chaque côté de l'ascenseur et des escaliers pour les fauteuils roulants, au regard de la zone de danger le long du quai, n'est pas précisée. Le rapporteur a reçu l'assurance que le projet répond complètement aux obligations législatives et réglementaires, ainsi qu'aux « spécifications techniques d'interopérabilité (STI) », comme le précise le dossier particulier détaillant les travaux⁷. *L'Ae recommande d'annexer à l'étude d'impact l'étude technique de la solution retenue pour la mise en conformité PMR.*

Les plantations d'arbres sur le parvis et les parkings seront faites avec des magnolias, des tulipiers ou des liquidambers, dans le souci de s'harmoniser avec les tulipiers préexistants qui seront conservés. Les plantations basses seront réalisées avec des graminées persistantes l'hiver ou des bambous. L'option de recourir à des arbres et plantes caractéristiques de la Bretagne ne semble pas avoir été envisagée.

3.3 L'état des lieux

L'état des lieux est satisfaisant, eu égard aux enjeux environnementaux identifiés.

3.4 Les impacts permanents sur l'environnement

3.4.1 Les impacts sur la biodiversité et sur l'eau, et prise en compte des risques

Les impacts sur la biodiversité sont a priori localement faibles et n'appellent pas de remarques. Les impacts sur l'eau sont faibles. La surface imperméabilisée passe de 20 000 à 18 000 m² (page 90), sans qu'il soit clairement précisé le traitement des 2 000 m² de différence. Il est prévu deux bassins de rétention, avec séparateur déboureur/déshuileur (pages 102 et 103). Selon le dossier le passage souterrain ne semble pas devoir interférer avec la nappe phréatique. Le site du projet n'est pas directement concerné par le risque d'inondation (cf. le plan de prévention du risque inondation (PPRI) du Trieux) ; néanmoins le dossier gagnerait à être plus précis sur les dispositions prises pour ne pas aggraver le risque pour la ville (précision sur l'évènement pluviométrique de référence pour calibrer les bassins de rétention, sur leur conception et leurs débits de fuite, possibilité d'éviter le raccordement au réseau par un système d'infiltration des eaux). *L'Ae recommande de donner plus de précisions sur la conception des bassins de rétention.*

L'état des lieux mentionne la présence de sols pollués (chrome, mercure, plomb et zinc), côté parking. La description des travaux ne mentionne pas de travaux de déblaiement et remblaiement pour l'agrandissement du parking, bien que l'étude fasse explicitement le lien entre l'étude des sols pollués et la gestion des déblais excavés. L'étude ne traite pas explicitement des volumes de terre, éventuellement polluée, issu du creusement du passage souterrain. Néanmoins la page 112 expose une stratégie globale de gestion des déblais excavés, respectant la réglementation sur les déchets.

3.4.2 Les impacts acoustiques

Il s'agit de l'impact le plus important du projet, et son approche méthodologique ne semble pas satisfaisante

⁷ Etude « INEXIA – RFF (2011) : Mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite de 10 gares en Bretagne. Gare de Guingamp Etudes préliminaires. Etude technique de la solution retenue. 26 pages ».

pour plusieurs raisons :

- le recours aux LAEQ⁸ pour analyser le bruit et ses impacts ne semble pas la méthode la plus appropriée dans le présent cas de figure. En effet si cette approche est adaptée aux situations où le bruit est relativement étalé dans la journée, elle ne l'est pas vraiment au présent cas : bruits concentrés sur de courtes périodes le matin et le soir, au moment du trafic maximal⁹, et plus encore le lundi matin et le vendredi soir ;
- l'étude d'impact doit comparer un état final décrit sur la base d'hypothèses de trafic à 20 ans, selon les modalités ordinairement retenues pour les infrastructures liées à des transports, avec l'état initial ;
- alors que l'étude d'impact fait état, page 5, d'une croissance des voyageurs empruntant la gare de Guingamp, de 700 000 environ en 2006 à plus de 1,1 million en 2020, elle ne tient actuellement aucun compte de l'augmentation probable du nombre de train nécessaire pour ce trafic supplémentaire¹⁰ de voyageurs, et donc pas des effets acoustiques liés à ces trains supplémentaires ;
- l'état des lieux initial reposant sur le postulat que les seuls bruits supplémentaires découlant de l'aménagement seront d'origine routière, les points échantillonnés sont très majoritairement du côté du parvis de la gare (5 sur 6 ; 1 seul côté rue Laurens de la Barre), ce qui n'est pas nécessairement pertinent pour une prise en compte d'un état final découlant de la situation du trafic à la fois routier et ferroviaire à 20 ans.

Par ailleurs, indépendamment même des faiblesses méthodologiques sus-mentionnées, la présentation et la compréhension de l'état final sont peu accessibles au public. Les hausses de trafic routier annoncées à la page 96 et servant à calculer le bruit supplémentaire sont significativement inférieures à celles mentionnées à la page 90 (majoration du trafic sur les voies de 10% au lieu de 25 à 33% ; augmentation de la capacité des parkings de 30% au lieu de 50%). Les affirmations qu' « en terme de bruit, une majoration de trafic de 10% entraîne une majoration des niveaux sonores de +0,5 dB(A) » et qu' « une telle augmentation de + 0,5 dB(A) n'est pas perceptible à l'oreille humaine » ne sont pas convaincantes car l'impact sonore est concentré dans les heures de pointe et l'indicateur utilisé par le maître d'ouvrage est un lissage des niveaux sonores sur la période 6h00-22h00.

L'Ae recommande de reprendre l'étude acoustique sur des bases méthodologiques différentes, prenant en compte des hypothèses de trafic routier et ferroviaire à 20 ans et l'existence d'heures de pointe du trafic.

3.5 Les impacts du chantier

L'étude d'impact précise qu' « une partie des travaux devra s'effectuer de nuit : travaux de nuit pour les quais, le passage souterrain, les passages planchés ? », avant de conclure : « Il est donc important de réfléchir au moyen de réduire les nuisances sonores lors de la phase chantier ». L'étude d'impact identifie les problèmes, et présente ensuite les choix arrêtés par les maîtres d'ouvrages pour éviter et réduire les effets dommageables du chantier pour les populations concernées, avec néanmoins des précautions de langage¹¹ qui semblent en grande partie très compréhensibles.

Il est fait état page 100 d'« interruptions » (de 48 h à 4 semaines) des circulations sur les différentes voies ferrées. Néanmoins il est dit que « le trafic ferroviaire et l'accès à la gare SNCF seront maintenus le temps

8 Les niveaux de bruit moyens (L_{Aeq}) sont mesurés sur un cycle de 24 heures à plein : 16 heures (07h00 – 23h00) pendant la journée, et 8 heures (23h00 – 07h00) pendant la nuit. Ces résultats fournissent une moyenne arithmétique moyenne en décibels A (dB (A)). Le dB(A) est utilisé pour mesurer les bruits environnementaux ; il s'agit d'un décibel pondéré A qui constitue une unité du niveau de pression acoustique. En effet, l'oreille et le cerveau humain interprètent l'intensité d'un son en partie en fonction de sa hauteur tonale. Par conséquent, les sonomètres sont programmés pour mesurer le dBA, « A » représentant un facteur appliqué pour refléter la manière dont l'oreille humaine entendrait et interpréterait le son qui est mesuré.

9 Pics de bruit actuellement constatés de jour : 63 dB(A) au point de mesure n°3, 64 dB(A) au point n°5

10 Actuellement 65 trains par jour s'arrêtent à Guingamp, compte non tenu du passage sans arrêt de quelques TGV. Les informations recueillies par le rapporteur conduisent à penser que le trafic à horizon de 2020 serait de l'ordre de 110 trains.

11 « on évitera au maximum... », « les grues éviteront d'utiliser leur avertisseur sonore », « des travaux de nuit sont sans doute à prévoir », « on tachera de réduire au maximum les interventions de nuit », « on tachera de réaliser ... »

des travaux ». La conclusion sur la gêne apportée aux usagers n'est donc pas claire. Par ailleurs l'étude d'impact ne fait aucune mention des solutions apportées par RFF et la SNCF pour minimiser les impacts sur les voyageurs.

Dans l'ensemble, les précautions de chantier sont correctement précisées, mais sur certains points il subsiste des formulations imprécises qu'il conviendrait de revoir : « les foreuses, ... pourront être équipées de silencieux », « pour toute intervention impérative le samedi ou la nuit, les riverains pourront être informés par affichage ... », « Si une organisation QSE (qualité, sécurité et environnement) est prévue sur la chantier, la cible bruit pourra y être intégrée ». Si la notice de respect de l'environnement (standard SNCF, ou tout autre équivalent), définissant les obligations à considérer systématiquement par les entreprises, leurs sous-traitants et fournisseurs en terme de prévention des nuisances et des risques environnementaux liés à l'exécution de travaux courants, était retenue par les maîtres d'ouvrage pour le présent chantier, il serait intéressant de la mettre en annexe à l'étude d'impact afin de permettre au public d'être plus complètement informé sur les précautions qui doivent être prises. Néanmoins les maîtres d'ouvrage ne peuvent pas reporter sur les entreprises la responsabilité des éventuels impacts du chantier ; il leur appartient en effet de compléter la notice standard par l'identification des prescriptions particulières de chantier nécessaires pour éviter ou réduire les impacts dans ce site particulier. ***L'Ae recommande aux maîtres d'ouvrage un effort supplémentaire de précision dans la présentation des modalités pratiques retenues pour réduire autant que possible les nuisances causées aux usagers et riverains.***

4 Le résumé non technique

Le résumé non technique devra être adapté pour prendre en compte les recommandations sus-mentionnées.