



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le Pôle d'échanges multimodal (PEM) Gare de Redon (35)

n°Ae : 2014-06

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 9 avril 2014 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le Pôle d'échanges multimodal (PEM) Gare de Redon.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Hubert, Steinfelder, MM. Barthod, Galibert, Lafitte, Ledenvic, Roche, Ullmann, Vindimian.

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. Chevassus-au-Louis, Decocq, Letourneux.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par Gares et Connexions, RFF et le maire de Redon, le dossier ayant été reçu complet le 10 janvier 2014

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception le 17 janvier 2014. Conformément à l'article R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté, par courriers en date du 20 janvier 2014 :

- le préfet de département d'Ile et Vilaine,
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de Bretagne,

Sur le rapport de Thierry Galibert et Eric Vindimian, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, 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 n'est donc ni favorable, ni défavorable au 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.

Synthèse de l'avis

Le projet de pôle multimodal de la gare de Redon (Ille et Vilaine) est porté par Réseau ferré de France, SNCF - Gares et connexions et la ville de Redon. Il concerne une aire de 14 ha autour de la gare de Redon et prévoit de coupler modernisation de la gare, amélioration des accès nord et sud, franchissement des voies et densification urbaine. L'objectif du projet est de favoriser le report modal vers les transports en commun et les modes doux dans le contexte de rénovation de l'ensemble du réseau ferré de Bretagne et de construction de la ligne à grande vitesse Paris-Rennes. Selon les maîtres d'ouvrage, le nombre de voyageurs devrait passer, dans ce contexte, de 700 000 par an à 1 400 000 à l'horizon 2025.

Les enjeux environnementaux principaux sont les suivants :

- la capacité effective du projet à atteindre ses objectifs de report modal dans l'objectif de diminuer la pollution de l'air à l'échelle de la ville de Redon et de son bassin de vie et de contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre ;
- la gestion des sols pollués ;
- la maîtrise du bruit ;

L'étude d'impact est claire.

Le projet étant lié, bien que réalisé selon son calendrier propre, au programme « Bretagne et Pays de la Loire à grande vitesse », l'Ae recommande de joindre au dossier d'enquête publique les éléments synthétiques permettant d'apprécier l'impact d'ensemble de ce programme sur l'environnement.

L'Ae recommande principalement :

- d'inclure dans le dossier une analyse fine des scénarios de déplacement et de transfert modal en explicitant leur lien avec les capacités d'accueil pour les différents modes de transport, y compris les deux roues motorisés, les vélos et les véhicules électriques ;
- d'améliorer la présentation des résultats des mesures de pollution des sols en uniformisant la présentation des deux études utilisées et de justifier et de tracer les choix de valeurs de référence ;
- de présenter la stratégie de gestion des sols potentiellement pollués en fonction de leur usage et d'explicitier les étapes de la démarche qui permettra de prévenir les risques sanitaires ;
- de procéder à une étude plus complète et plus fine du bruit, afin de mieux caractériser l'état initial, de caler la modélisation de l'impact du projet, de déterminer les impacts du projet sur les bâtiments (existants et nouveaux) de la zone d'étude, et d'en déduire les mesures éventuelles à prendre ;
- d'inclure dans l'étude d'impact une analyse des vibrations liées au trafic ferroviaire et routier.

Elle recommande également de présenter les mesures de prévention et de gestion de l'ensemble des risques, y compris le transport de matières dangereuses.

Concernant les mesures temporaires en phase chantier, l'Ae recommande de joindre au dossier d'enquête publique un document présentant l'ensemble des mesures que les maîtres d'ouvrages envisagent de prendre, en phase de travaux, afin de limiter les nuisances pour les riverains et plus largement les atteintes à l'environnement.

L'Ae a fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

Avis détaillé

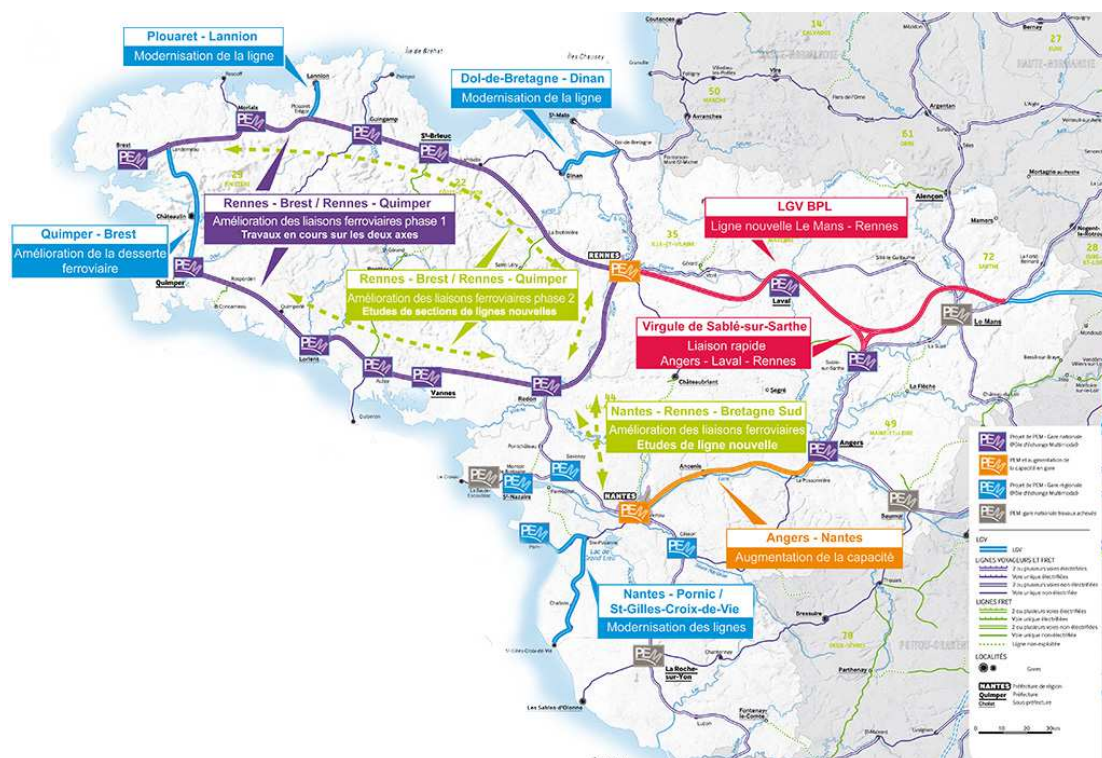
1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

Le pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare de Redon ambitionne de regrouper sur 14 ha un ensemble centré sur la gare actuelle accueillant des transports en communs et des parcs de stationnement pour les véhicules à moteur, les vélos et les taxis. Y est associée la transformation d'une friche industrielle (ancienne gare de marchandises et entrepôts) en zone mixte résidentielle. Redon est au centre d'un réseau de trains express régionaux reliant Lorient, Vannes, Rennes, Saint-Nazaire et Nantes. Les maîtres d'ouvrage souhaitent promouvoir un PEM ouvert sur la ville, lieu de vie ou d'échanges pour les personnes souhaitant se rendre à leur travail en train. Il s'inscrit dans le cadre d'un objectif ambitieux de doublement du nombre de passagers de 700 000 actuellement à 1 400 000 à l'horizon 2025.

Le coût du projet est estimé à 18 M €, hors aménagements immobiliers tertiaires et logements.

1.1 Contexte et programme de rattachement du projet

Le projet se situe dans le cadre du programme Bretagne Pays de la Loire à grande vitesse, conséquence de la mise en service prévue en 2017 de la ligne à grande vitesse Le Mans – Rennes. Ce programme concerne onze gares bretonnes. L'illustration (Figure 1) montre l'ampleur du programme qui comporte, outre les PEM, en accompagnement de la ligne à grande vitesse, la rénovation des voies existantes pour un milliard d'euros.



1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

La situation d'aujourd'hui est celle d'une gare de Redon ouverte sur la ville au nord et bordée au sud par une friche industrielle. L'illustration (Figure 2) est une photo aérienne du site où figurent les bâtiments de la friche qui seront démolis.



Figure 2 : Plan de situation générale du site montrant le pourtour du site en trait rouge ; le bâtiment voyageurs de la gare entouré en vert ; les bâtiments de la friche industrielle qui seront détruits pour mettre en œuvre le projet en rouge. Il s'agit : d'une ancienne gare de marchandises (6) ; d'un ancien magasin de fournitures agrochimiques (9) ; de toilettes publiques (10 à gauche du 9) et des anciens bâtiments de la STEF² (11). Source : Google Earth et dossier d'étude d'impact.

Le projet comporte de nombreux aménagements que l'on peut visualiser sur la figure 3, page 6 :

- La création d'une liaison entre le nord et le sud par le creusement d'un souterrain sous les voies actuelles ;
- La création de deux parvis arborés au nord et au sud ;
- La rénovation du bâtiment voyageur et des quais, avec notamment un objectif d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ;
- l'aménagement de parcs de stationnement au nord (250 places à comparer aux 346 actuelles) et la création de tels parcs au sud pour 250 véhicules contre 43 aujourd'hui ;
- l'aménagement d'une gare routière au sud ;
- la construction (hors budget PEM) de bâtiments au sud comportant 11 000 m² de surfaces tertiaires et 89 logements dont 23 logements sociaux. Le stationnement des occupants est également prévu au droit de ces immeubles. Ces logements sont situés le long du canal au sud-ouest du site et le long de la voie ferrée au sud-est.

L'impasse actuelle de la Gicquelais qui conduit au bâtiment STEF (11 sur Figure 2) sera ouverte pour rejoindre le pont éponyme entre les deux bâtiments STEF actuels et desservir les parcs sud.

² STEF : Société de logistique et de transports frigorifiques

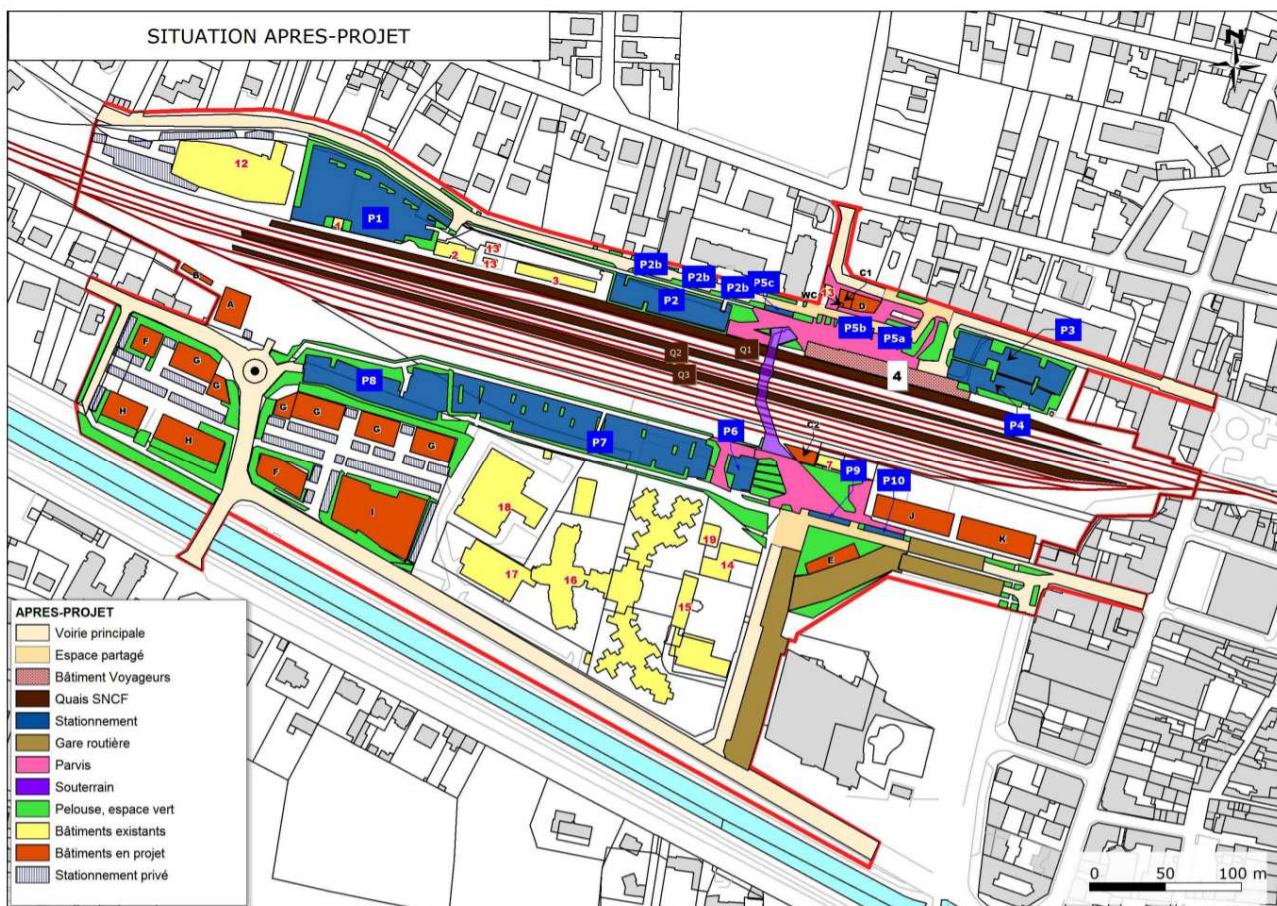


Figure 3 : Plan de situation générale des aménagements du PEM Gare de Redon. Source : dossier d'étude d'impact.

1.3 Procédures relatives au projet

Le PEM de Redon fait l'objet d'une étude d'impact et d'une enquête publique dans le cadre des articles L.122-1 et suivants, et de l'article R.122-2 du code de l'environnement, le projet relevant de la rubrique 5 : « Infrastructures ferroviaires », alinéa b) « Création de gares de voyageurs et de marchandises, de plates-formes ferroviaires et intermodales et de terminaux intermodaux. »

L'étude d'impact vaut évaluation d'incidences Natura 2000. Le projet est situé à proximité (300 m) d'un site Natura 2000³ : « Les marais de Vilaine » qui constituent une zone spéciale de conservation pour les habitats de mégaphorbiaies⁴, de prairies sèches et de prairies humides. L'étude d'impact comporte une analyse des incidences qui conclut à une absence d'impact significatif sur la zone spéciale de conservation.

Le projet ne mentionne pas explicitement la réalisation d'une étude d'incidence au titre de la loi sur l'eau (Article R 214-6 du code de l'environnement). Le chapitre 2 : « Contenu de l'étude d'impact » du préambule qui rappelle la réglementation en vigueur, mentionne bien que « l'étude d'impact vaut document d'incidences si elle contient les éléments exigés pour ce document par l'article R.214-6 ». Cependant, à aucun moment, l'étude d'impact du PEM de la gare de Redon ne précise ni ne documente la situation du projet à cet égard. L'Ae a été informée oralement du fait que ce document d'incidence ne pouvait être produit à ce jour. L'Ae considère que les éléments présentés ne valent pas étude d'incidences au titre de la loi sur l'eau.

3 Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS). En France, le réseau Natura 2000 comprend 1 753 sites

4 Zone de transition entre forêt et zone humide en climat tempéré.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

L'Ae considère que les enjeux environnementaux principaux du projet sont les suivants :

- la capacité effective du projet à atteindre les objectifs de report modal qu'il se fixe⁵ afin de diminuer la pollution de l'air à l'échelle de la ville de Redon et de son bassin de vie et de contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre ;
- la gestion des sols pollués ;
- la maîtrise du bruit.

En outre, compte tenu de l'urbanisation envisagée à proximité des voies, l'Ae identifie un enjeu d'information du public sur les risques liés au transport matières dangereuses.

2 Analyse de l'étude d'impact

2.1 Appréciation globale des impacts du programme

S'agissant d'un projet du plan « Bretagne et Pays de la Loire à grande vitesse », l'article R.122-5 du code de l'environnement prescrit de prendre en compte les enjeux plus généraux auquel le PEM contribue dans le cadre du plan. En particulier, le report modal prend tout son sens à l'échelle du bassin de vie et des deux régions, voire à l'échelle nationale du fait de la mise en service en 2017 de la ligne à grande vitesse Paris - Rennes.

L'Ae recommande de joindre au dossier d'enquête publique une appréciation des impacts du programme « Bretagne et Pays de la Loire à grande vitesse », en particulier en termes de report modal et de ses conséquences pour l'environnement, notamment en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de bruit.

2.2 Analyse de l'état initial

L'étude d'impact décrit l'état initial de façon proportionnée avec une présentation détaillée et abondamment illustrée. L'Ae n'a pas noté de question particulière concernant la prévention des inondations, la qualité des eaux ou leur quantité. Ce dernier point sera toutefois dépendant du dossier à venir sur les constructions du site, notamment en matière d'artificialisation du site. L'Ae a cependant noté quelques points qui devraient être précisés et complétés afin de faire bénéficier le public d'une information complète. Il s'agit des mesures de bruit, des valeurs de références utilisées pour les éléments traces métalliques dans les sols et du manque de prise en considération de l'éventuelle présence de pesticides au droit du bâtiment d'agrofournitures (Numéroté 9 sur la Figure 2 page 5)

2.2.1 Bruit

Une campagne de mesures de bruit a été mise en place du lundi 1er juillet 2013 à 18h00 au mercredi 3 juillet 12h30. Quatre points ont été mesurés pendant 24h, les quatre autres le mercredi entre 11h et 12h30. Il convient de noter que la période n'est peut-être pas celle qui correspond au trafic le plus représentatif de l'année, se situant au début de la période estivale. En outre, l'essentiel des mesures ayant été réalisées par vent de sud-ouest de 20 km/h, ceci peut avoir influencé les points de mesure au sud qui sont majoritaires.

Ces mesures ne semblent pas avoir donné lieu au calage d'un modèle de cartographie du bruit qui permettrait de modéliser finement la situation future.

⁵ Il s'agit autant d'un report de trajets effectués en voiture vers l'utilisation du train que de remplacement de la voiture par des modes doux au sein et à proximité de la ville de Redon.

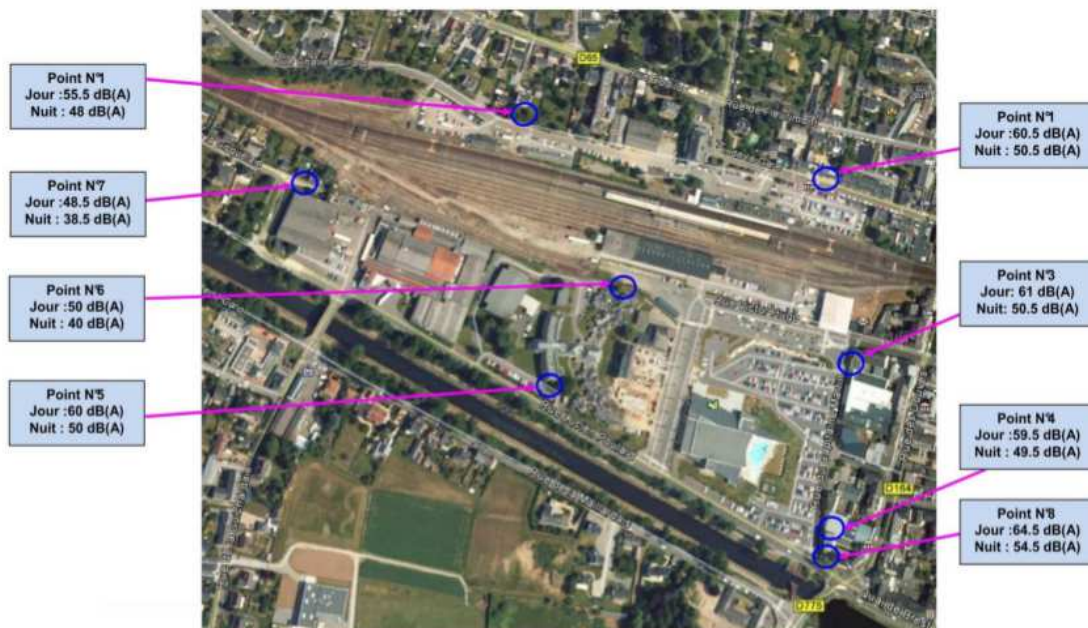


Figure 4 : Carte des mesures de bruits effectuées sur le site. Les points 1 à 4 correspondent à des mesures sur 24h, les points 5 à 8 à des mesures plus ponctuelles sur environ une heure le mercredi avant midi, le bruit de nuit est donc calculé en fonction de la différence observée entre jour et nuit sur les points 1 à 4. Source : dossier d'étude d'impact.

L'Ae recommande de procéder à une étude permettant d'affiner la cartographie du bruit à l'état initial ainsi que de caler la modélisation de l'impact du projet.

2.2.2 Sols pollués

Le dossier appuie son analyse de l'état initial des sols sur deux études. L'une porte sur la gare proprement dite, l'autre s'intéresse au site de la société STEF. La deuxième étude a donné lieu à deux campagnes de prélèvements. La présentation est hétérogène et dépendante de l'étude considérée. Le dossier gagnerait en clarté si l'ensemble des points de mesure était renseigné sur une seule carte du site avec la localisation précise des sondages.

2.2.2.1 Les éléments traces métalliques

Les tableaux de résultats comportent une colonne intitulée « Valeurs de référence » qui représente la teneur naturelle des sols en éléments traces minéraux (fond pédo-géochimique⁶). Ces données sont issues de la base de données ASPITET maintenue par l'Inra. Elles correspondent aux valeurs maximales attendues pour des sols ordinaires français. Cependant, pour le cuivre et le mercure, le choix de valeurs locales d'origine inconnue a été préféré, mais non justifié.

L'Ae recommande d'améliorer la présentation des résultats des mesures de pollution des sols, de justifier le choix des valeurs retenues comme référence et d'indiquer la provenance des valeurs locales.

2.2.2.2 Les composés organiques

Le projet mentionne une série d'activités passées ayant pu contribuer à la pollution des sols par des substances organiques. Des mesures d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), hydrocarbures totaux et polychlorobiphényles (PCB) ont été réalisées. En revanche, il n'apparaît pas que des analyses de résidus de pesticides dans les sols aient été mises en œuvre. Or le projet

⁶ Concentration naturelle d'une substance dans un horizon de sol, résultant uniquement de l'évolution géologique et pédologique, à l'exclusion de tout apport d'origine anthropique.

mentionne la présence sur le site d'un ancien bâtiment de stockage et de vente d'agro-fourriture⁷, dit bâtiment CECAB. Les mesures au droit de ce bâtiment (sondage RED6) révèlent une pollution importante par le cuivre et le plomb, ainsi que par des substances signant la présence d'engrais. On constate, également, une « signature » de ce type sur le sondage RED9 correspondant à l'ancien dépôt Heuzé dont le dossier ne mentionne pas la nature exacte de l'activité. La nature des analyses et des activités connues suggère que des pesticides auraient pu être manipulés sur ce site, il conviendrait dès lors de vérifier leur absence dans les sols.

L'Ae recommande que des mesures complémentaires de l'imprégnation des sols par les pesticides les plus rémanents soient conduites au droit des bâtiments CECAB et HEUZE et jointes à l'étude d'impact.

2.3 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Le projet de PEM de la gare de Redon est issu d'un travail de prospective conduit pendant les années 2009 à 2011. Ce travail a permis de construire quatre scénarios, dont celui qui a été retenu. Les choix sont bien explicités par le maître d'ouvrage, qui indique avoir voulu privilégier :

- une intermodalité accrue entre les piétons, cycles, taxis, bus et automobiles ;
- une ouverture de la gare au nord et au sud afin d'assurer une continuité urbaine qui faisait défaut ;
- des aménagements de qualité avec des voies à faible vitesse (30 km/h) des zones piétonnes et une présence importante de verdure ;
- le respect de certaines exigences paysagères et patrimoniales en lien avec les services d'architecture compétents ;
- une requalification et une densification urbaine via la construction de logements et bureaux à la place d'anciennes zones d'activité.

Ces considérations ont amené le maître d'ouvrage à renoncer à la démolition d'un bâtiment, à privilégier la traversée en souterrain accessible plutôt que via une passerelle et à prévoir deux parvis équilibrés au nord et au sud. La circulation des véhicules a été optimisée à l'aide de giratoires. L'accès des transports en commun a été regroupé et optimisé.

2.4 Compatibilité avec les documents d'urbanisme

Le projet est compatible avec le plan local d'urbanisme et contribue aux orientations du schéma de cohérence territoriale (SCOT) qui prévoient notamment la maîtrise des déplacements, la priorité aux transports en commun et l'accueil de nouveaux habitants.

2.5 Analyse des impacts du projet

2.5.1 Impacts temporaires, en phase chantier et travaux

Le résumé non technique informe de façon satisfaisante le public des mesures qui seront prises pour limiter les nuisances lors des travaux. La nomination d'un coordonnateur sécurité et de protection de la santé permettra une supervision de ces aspects et une prise de responsabilité. L'essentiel des mesures prises concerne le bruit et les poussières. En revanche, le choix de présentation de l'étude d'impact ne facilite pas la vision globale des nuisances liées à la phase de travaux et des mesures permettant de les limiter. Cette phase travaux est, en effet, évoquée à l'occasion de chacun des thèmes abordés. Les mesures correspondantes se présentant tantôt

⁷ Ce bâtiment est présenté sous ce nom ainsi que magasin Gamm Vert ou Coopérative agricole de la Bretagne méridionale sans précision sur la séquence temporelle de ces dénominations. La CECAB est en fait issue du regroupement en 1968 des coopératives du sud Bretagne, devenue un groupe agroalimentaire de 2 Mds d'€ de CA dont Gamm vert est une filiale.

sous la forme d'engagements des maîtres d'ouvrage, tantôt de recommandations qui ne les engagent pas réellement.

L'Ae recommande de joindre à l'étude d'impact un document des maîtres d'ouvrage présentant l'ensemble des mesures envisagées en phase de travaux afin de limiter les nuisances pour les riverains et plus largement les atteintes à l'environnement.

2.5.2 Impacts permanents, en phase exploitation

2.5.2.1 Evolution des modes de transport

Le changement modal au profit des transports en commun et des modes de transport doux est l'objectif affiché du PEM. Néanmoins, ce volet évoque peu la réalisation de cet objectif qui ne fait pas l'objet d'une prospective construite sur les projections de trafic, ni sur les transferts modaux.

2.5.2.1.1 Évaluation du trafic

L'estimation du trafic routier vers la gare est construite à partir d'une enquête de la société Artelia réalisée par comptage du 17 au 24 avril 2013⁸. Les projections pour les années futures s'appuient sur des hypothèses de fréquentation de la gare dont l'origine et la méthodologie d'estimation ne sont pas renseignées.

Les projections de trafic ferroviaire sont, à cet égard, ambitieuses, passant de 700 000 voyageurs par an à 1 400 000 à l'horizon 2025⁹. Cette prévision gagnerait à être étayée par une présentation des scénarios qui ont permis de l'établir.

2.5.2.1.2 Transfert modal

Le transfert modal est l'objectif principal affiché du projet de PEM. Le projet n'a cependant pas pris en compte d'hypothèse de transfert modal de l'automobile vers les transports en commun et les modes doux. Le dossier ne détaille pas non plus les objectifs de répartition des flux de voyageurs selon le mode de transport entre le domicile ou le lieu de travail et la gare. Une présentation plus détaillée de ces objectifs permettrait au lecteur de mieux comprendre les capacités proposées en termes de stationnement de véhicules à moteur, de deux roues motorisés, de vélos et de transports en commun. Il conviendrait également de bien séparer cycles et 2 roues motorisés, souvent confondus dans le projet.

Le projet prévoit également l'aménagement de dispositifs de recharge de véhicules électriques pour six places de stationnement au sein de parcs de moyenne durée d'une capacité totale de 191 véhicules. Il s'y ajoute des parcs de courte et longue durée portant le total des places à 434, hors véhicules du personnel de la gare. Les articles R.111-14-3 et 4 du code de la construction et de l'habitation prévoient l'obligation de prévoir des équipements de façon à pouvoir desservir 10 % des places de stationnement¹⁰ de systèmes de recharge, dans les parcs de stationnement des immeubles à vocation d'habitation aussi bien que tertiaire. Le taux d'équipement prévu par le projet se situe donc largement en deçà de cette proportion.

L'Ae recommande :

- ***d'affiner l'évaluation des trafics en tenant compte notamment des transferts modaux induits par le PEM ;***
- ***d'inclure dans le dossier une analyse fine des scénarios de déplacement et de transfert modal en explicitant leur lien avec les capacités d'accueil pour les***

8 On notera que cette période recouvre le début des vacances scolaires de printemps dans l'académie à partir du samedi 20 avril 2013.

9 Cette estimation est pour 2025 en page 28 et 2020 en page 29 !

10 L'article R111-14-3 s'applique aux bâtiments tertiaires, l'article R111-14-2 s'appliquant aux bâtiments d'habitation. La règle de calcul de 10% est la suivante : pour le logement, minimum de 10% des stationnements ; pour le tertiaire, minimum de 10% des stationnements imposés par le PLU.

différents modes de transport y compris les deux roues motorisés, les vélos et les véhicules électriques ;

- **d'expliquer la compatibilité entre l'objectif affiché, de réduction de l'usage de la voiture individuelle, et l'augmentation des possibilités de stationnement fournies aux abords de la gare ;**
- **de prévoir des équipements permettant de desservir des emplacements pour véhicules électriques en proportion de la capacité des parcs de stationnement.**

2.5.2.2 Maîtrise des pollutions et des nuisances

2.5.2.2.1 Sols pollués et risque sanitaires

Le projet mobilise le terrain autrefois occupé par la société STEF, pollué par des éléments traces métalliques, ainsi que les anciens établissements CECAB dont le sol est pollué par les hydrocarbures et possiblement par les pesticides (Cf chapitre 2.2.2.2 page 8). Cet espace sera réhabilité pour installer un quartier dédié à la construction d'immeubles de logements et d'espaces verts. Le sol est pollué par endroits par des hydrocarbures et des métaux lourds. Il est prévu que les remblais seront excavés et que les terres seront traitées conformément à la réglementation en fonction de leur contamination.

L'étude d'impact fait référence à l'arrêté ministériel du 28 octobre 2010 relatif aux installations de stockage de déchets inertes. Cet arrêté précise bien les conditions de stockage de déchets, y compris des excavations de sols pollués, cependant il ne s'applique pas aux sols pollués eux-mêmes. Il convient de se référer à la circulaire du 8 février 2007 « Installations Classées - Prévention de la pollution des sols - Gestion des sols pollués ». Ce texte explicite la politique à adopter¹¹ en matière de prévention des risques liés aux sols pollués.

L'étude d'impact ne précise pas comment la pollution résiduelle sera prise en compte pour l'usage des sols restés en place. En particulier, il n'est pas donné de renseignement sur les niveaux de contaminants jugés acceptables en fonction des usages des sols. Il n'est pas non plus procédé à une évaluation des risques sanitaires liés à un éventuel usage récréatif des sols au pied des immeubles. Ce risque mérite d'être évalué, notamment pour les jeunes enfants, à moins que cet usage soit explicitement proscrit.

L'Ae recommande de présenter la stratégie de gestion des sols potentiellement pollués en fonction de leur usage et d'explicitier les étapes de la démarche qui permettra de prévenir les risques sanitaires.

2.5.2.2.2 Bruit et vibrations

Le chapitre relatif aux impacts en matière de bruit considère bien l'ensemble des modifications susceptibles d'avoir un impact sonore, y compris l'augmentation du trafic ferroviaire qu'on peut attribuer en grande partie au programme « Bretagne à grande vitesse ».

Il s'appuie sur les arrêtés du 5 mai 1995 relatif au bruit routier et du 8 novembre 1999 relatif au bruit ferroviaire pour justifier de restreindre au seul cas de l'ouverture de l'impasse Gicquelaie les mesures à prendre pour limiter les impacts du bruit. Ces arrêtés précisent les mesures à prendre dans le cas de création ou d'aménagements significatifs d'infrastructures existantes. En l'occurrence, le trafic ferroviaire devrait augmenter d'environ 50% et comprendre des convois dont la capacité est plus importante. Pour les maîtres d'ouvrage, ces réglementations n'imposent de mesures que dans le cas de création de voies nouvelles.

¹¹ Le maître d'ouvrage doit présenter un « schéma conceptuel » qui permet d'appréhender les relations entre : i) Les sources de pollution ; ii) Les différents milieux de transfert et leurs caractéristiques, ce qui détermine l'étendue des pollutions ; iii) Les enjeux à protéger : les populations riveraines, les ressources naturelles à protéger. À partir de ce schéma, des mesures complémentaires sont définies puis une stratégie de maintien en l'état ou de dépollution est mise en place dans le but de prévenir les risques sanitaires pour les usagers futurs du site.

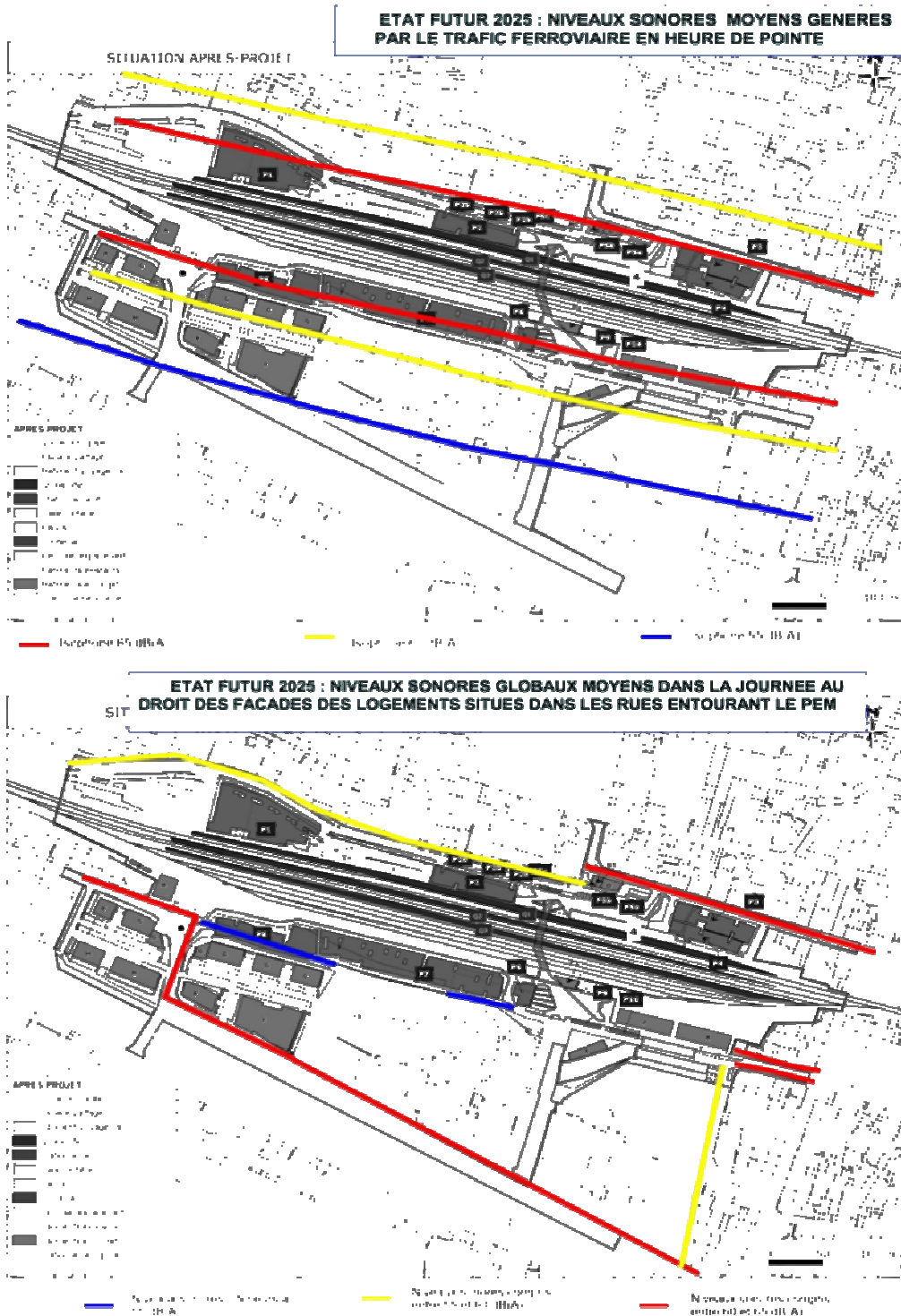


Figure 5 : Cartes des prévisions de bruit ferroviaire (en haut) et total (en bas) sur l'ensemble du site. Source : dossier d'étude d'impact.

La projection des niveaux de bruits dans l'environnement ne semble pas avoir fait l'objet d'une modélisation tenant compte de la topographie du terrain et des nombreux obstacles. Les deux cartes produites page 186 et 187 de l'étude d'impact (Cf Figure 5) sont imprécises et semblent contradictoires. Par exemple, le lecteur ne comprend pas pourquoi le tracé de l'isophone 65dB sud qui apparaît sur la carte d'estimation du bruit ferroviaire s'interrompt au droit des façades des futurs bâtiments J et K où des logements sont prévus.

L'Ae rappelle que les articles R. 571-44 et suivants du code de l'environnement, ainsi que l'arrêté du 5 mai 1995 fixent les niveaux sonores à ne pas dépasser en façade des bâtiments préexistants, de jour et de nuit. Or l'étude d'impact ne comporte pas, pour les façades existantes, une modélisation précise permettant d'apprécier la contribution des différents modes de transport.

L'Ae recommande aux maîtres d'ouvrage :

- **de préciser les valeurs de bruit atteintes de jour et de nuit en façade des bâtiments bénéficiant de l'antériorité, notamment des habitations, dans la zone d'étude ;**
- **de préciser dans l'étude d'impact quelles dispositions seront prises vis-à-vis du bruit pour les implantations nouvelles (notamment des habitations) ;**
- **d'en déduire les mesures éventuelles à prendre par les différents maîtres d'ouvrage.**

2.5.2.2.3 Vibrations

Bien que le dossier rappelle (page 20) les différents éléments devant composer l'étude d'impact, il ne s'intéresse aux vibrations liées au trafic ferroviaire ou automobile que pour ce qui concerne la période des travaux du souterrain. L'Ae considère qu'il s'agit d'une lacune de l'étude d'impact.

L'Ae recommande d'inclure dans l'étude d'impact une analyse des vibrations liées au trafic ferroviaire et routier.

2.5.2.3 Maîtrise des risques

Le PEM, qui conduit à requalifier une ancienne zone d'activité industrielle en zone d'habitat et d'activité tertiaire, est susceptible d'être affecté par un aléa lié au transport des matières dangereuses qui n'est qu'évoqué par l'étude d'impact¹². Ce risque est certes réduit par l'absence de manipulation sur le site. Il se limite donc au risque d'accident impliquant un convoi de matières dangereuses. Ce risque n'est, toutefois, pas négligeable puisque la ligne Rennes-Redon figure au dossier départemental des risques majeurs comme « *axe ferroviaire comportant des trains de transport de matières dangereuses* ». Le décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire oblige le gestionnaire de l'infrastructure à élaborer un dossier préliminaire de sécurité dont l'article 47 précise qu'il « *présente les principales caractéristiques techniques et fonctionnelles de ce projet et la liste des accidents et dangers de toute nature pouvant survenir, en particulier ceux qui sont susceptibles d'affecter l'environnement.* » Il serait utile de joindre les principaux éléments de ce dossier à l'étude d'impact et d'informer le public sur les principales mesures de prévention et de gestion des risques y afférentes.

L'Ae recommande de présenter les mesures de prévention et de gestion de l'ensemble des risques, y compris le transport de matières dangereuses.

2.6 Mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

L'étude d'impact considère, que l'ensemble du projet est conçu dans une optique de respect de l'environnement et qu'il est difficile de séparer les mesures d'évitement, de réduction et de compensation de l'ensemble du projet. Des mesures spécifiques à la gestion des eaux pluviales sont prévues, dans un contexte où le niveau d'imperméabilisation diminuerait¹³ du fait des aménagements d'espaces verts et des sols non poreux adoptés pour aires de stationnement. Les bâtiments à usage de logement ou tertiaire seront conçus dans le respect de la réglementation

¹² Ce risque est seulement listé dans le chapitre sur les risques et évoqué que dans le chapitre relatif aux incidences sur la zone Natura 2000. L'étude d'impact considère qu'il n'affecte pas le PEM car il n'y a pas de chargement - déchargement de matières dangereuses sur le site.

¹³ L'AE note que les informations sur le sujet sont parfois contradictoires au sein du dossier.

thermique 2012. L'étude ne donne pas de précision sur les mesures de réduction de la pollution des sols hormis le traitement des sols excavés et sur leur compatibilité avec l'usage prévu.

2.7 Analyses coûts avantages

Il n'est pas procédé à une analyse coûts-avantages. L'étude tente d'isoler les coûts associés à la préservation de l'environnement qui s'élèvent à 610 k€ pour l'assainissement des eaux, alors que c'est une mesure obligatoire, et 470 k€ pour les espaces verts et le mobilier urbain.

2.8 Mesures de suivi

En dépit d'une absence d'incidence directe et du caractère improbable d'incidences indirectes, le projet prévoit un suivi spécifique des incidences sur la zone Natura 2000 des marais de la Vilaine. Ce suivi serait coordonné par les gestionnaires Natura 2000 et la ville de Redon. Il est également proposé un suivi des effets temporaires pendant la période de réalisation du chantier, une campagne de mesure des bruits diurnes et nocturnes sur le site, un suivi des paramètres basiques de qualité de l'eau, un suivi des volumes de déchets et un bilan des émissions de gaz à effet de serre.

2.9 Résumé non technique

Le résumé non technique est très complet et pédagogique avec une abondante illustration de qualité. La présence d'un glossaire serait bienvenue afin d'aider le public à bien comprendre l'ensemble des sigles et acronymes utilisés, bien que sans excès, dans le document.

L' Ae recommande de compléter le résumé non technique afin de prendre en compte les recommandations du présent avis.