



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare de Morlaix (29)**

**n°Ae : 2014-15**

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 23 avril 2014 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare de Morlaix (29).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Hubert, Steinfelder, MM. Barthod, Chevassus-au-Louis, Galibert, Ledenvic, Roche, Ullmann.

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. Decoca, Lafitte, Letourneux, Vindimian

\*

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du Finistère, le dossier ayant été reçu complet le 10 février 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. Conformément à l'article R. 122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de trois mois.

L'Ae a consulté par courriers en date du 10 février 2014 :

- la ministre en charge de la santé,
- le préfet du Finistère,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bretagne.

Sur le rapport de Thierry Galibert et Maxime Gérardin, et après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

**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.**

---

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae.

# Synthèse de l'avis

Le projet de pôle multimodal de la gare de Morlaix est porté par Réseau ferré de France, SNCF Gares et connexions, SNCF Direction de l'immobilier et la communauté d'agglomération Morlaix Communauté. Il concerne une aire de 5,2 ha autour de la gare de Morlaix et prévoit, pour un investissement de 13 M€ HT, d'associer la modernisation de la gare, l'amélioration des accès nord et sud, le franchissement des voies par une passerelle, l'aménagement et l'augmentation des espaces de stationnement. L'objectif affiché par le projet est de favoriser le report modal vers les transports en commun et les « modes doux » dans le contexte du projet Bretagne à grande vitesse et de l'amélioration prévue de l'offre TER. Le nombre de voyageurs utilisant la gare de Morlaix devrait évoluer dans ce contexte, sans augmentation du nombre de trains circulant sur le site, de 600 000 par an à 950 000 à l'horizon 2020.

Selon l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont les suivants :

- la capacité effective du projet à répondre aux objectifs qu'il affiche, en termes de report modal au profit du rail et des modes de transport doux, à l'échelle de la ville de Morlaix ;
- la gestion des eaux, pour éviter que l'augmentation des surfaces imperméabilisées ne se traduise par un aléa inondation augmenté à l'aval et par des pollutions, notamment liées aux eaux pluviales ;
- la maîtrise du bruit routier, une fois la nouvelle configuration mise en place.

L'étude d'impact a été élaborée à partir de données et d'informations insuffisamment précises sur la consistance effective du projet. Plusieurs éléments ont été portés à la connaissance de l'Ae lors de sa visite sur le terrain ; ils auraient opportunément figuré dans le dossier.

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, pour la bonne information du public, de joindre au dossier d'enquête publique les éléments synthétiques permettant de juger de l'impact d'ensemble du projet « Bretagne et Pays de la Loire à grande vitesse » en termes de report modal et de ses conséquences pour l'environnement. De la même façon, l'Ae recommande, pour la bonne information du public que le projet et ses impacts sur l'environnement soient replacés dans le contexte du schéma de référencement de la ville de Morlaix et de la récente révision du PLU.

L'Ae recommande principalement :

- de préciser les mesures prévues dans le cadre du projet, pour que la volonté affichée dans les hypothèses de reports modaux soit réellement suivie d'effets ;
- de procéder à une étude plus fine du bruit, sur le secteur nord (rue Legrand) ; et de compléter l'étude sur le secteur sud en fonction des informations nouvelles relatives aux modifications du projet concernant les voies de circulation autour de la gare.

Elle recommande également ;

- de préciser les modalités de gestion et le devenir des eaux pluviales sur les secteurs imperméabilisés ;
- de préciser le devenir des sols pollués extraits du secteur ;
- de préciser le choix et la localisation du nombre de places de parkings, et les possibilités d'alimentation électrique prévues pour les véhicules.

Afin de bien informer le public des mesures temporaires en phase chantier, l'Ae recommande de joindre au dossier d'enquête publique un engagement du maître d'ouvrage présentant l'ensemble des mesures qu'il s'engage à respecter en phase de travaux afin de limiter les nuisances pour les riverains et les atteintes à l'environnement.

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

# Avis détaillé

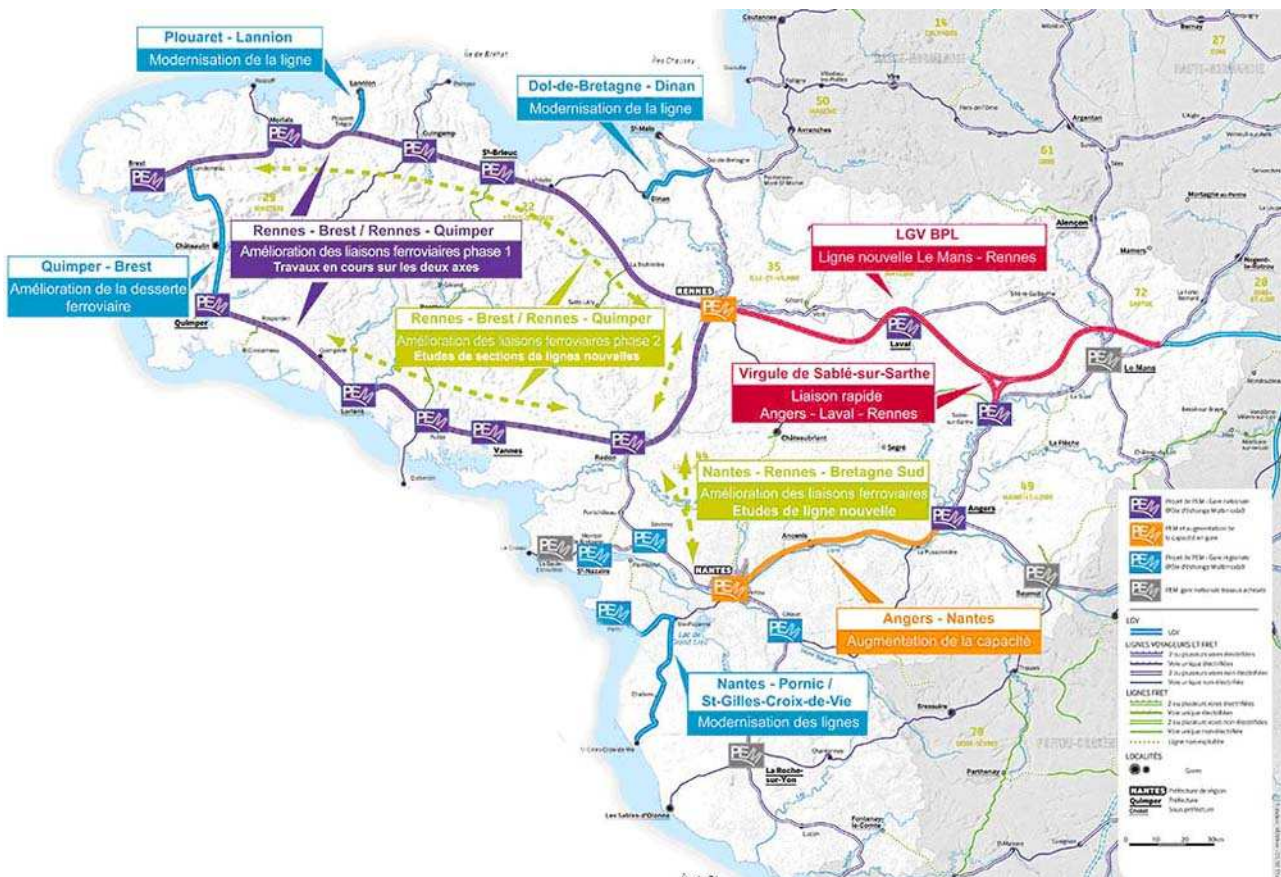
## 1. Contexte, présentation du projet et des enjeux environnementaux

Le pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare de Morlaix ambitionne de regrouper sur 5,2 ha un ensemble centré sur la gare accueillant des transports en commun, des parcs de stationnement pour les véhicules à moteur, les vélos, les bus et les taxis. Il s'y ajoute la création d'une passerelle reliant les secteurs nord et sud de la gare. Le PEM de Morlaix est situé à la croisée de la desserte TGV, et de liaisons du TER breton, vers Roscoff notamment. Il s'inscrit dans le cadre d'une augmentation du nombre de passagers de 600 000 actuellement à 950 000 envisagés à l'horizon 2020.

Le coût du projet est estimé à 13 M € HT.

### 1.1. Le plan « Bretagne – Pays de la Loire à grande vitesse »

Le projet de PEM s'inscrit dans le cadre du projet « Bretagne – Pays de la Loire à grande vitesse », qui concerne 10 gares bretonnes. Il comporte, outre les PEM, la rénovation des lignes existantes pour un milliard d'euros. Le projet de PEM de Morlaix possède néanmoins son autonomie et son calendrier propres vis-à-vis du projet d'ensemble breton.



Projet « Bretagne – Pays de la Loire à grande vitesse » Source <http://lgv-bpl.org/grand-projet-ferroviaire/projets-lgv>



## 1.2. Présentation du projet et des aménagements prévus

La situation d'aujourd'hui est celle d'une gare de Morlaix ouverte sur la ville au sud et séparée du nord par les voies ferrées. Elle est positionnée sur le plateau qui domine, côté ouest, le centre-ville d'une cinquantaine de mètres.

Le projet comporte de nombreux aménagements :

- la création d'une liaison entre le nord et le sud par la construction d'une passerelle surplombant la gare et les voies actuelles ;
- la création de deux parvis arborés, dits « identitaires », au nord et au sud de la gare ;
- la rénovation du bâtiment voyageur ;
- l'aménagement de parcs de stationnement au sud (250 places à comparer aux 346 actuelles) et la création d'un parc au nord pour 250 véhicules, contre 43 aujourd'hui ;
- le ré-aménagement d'une gare routière au sud.



*Plan masse de l'opération, tel que transmis aux rapporteurs. Source maître d'ouvrage*

Le projet a évolué après que son étude d'impact a été réalisée. À titre d'exemple, le principe de circulation des bus et autocars a été modifié et le nombre de places de stationnement offertes a été diminué.

***L'Ae recommande que le dossier soit relu de manière exhaustive, de sorte que les différents chiffres et figures présentés dans la version mise à l'enquête publique rendent compte de la dernière version arrêtée du projet.***

De même, certains éléments de nature paysagère (« mail planté », arbres figurés dans les vues sur des talus situés hors du périmètre du projet...) apparaissent ne plus être d'actualité ou relever d'une présentation avantageuse du projet.

***L'Ae recommande que les éléments paysagers présentés dans le dossier, en particulier par ses plans et vues, soit revus, de sorte qu'ils traduisent ce que le maître d'ouvrage prévoit de réaliser effectivement.***

### **1.3. Procédures relatives au projet**

Le PEM de Morlaix fait l'objet d'une étude d'impact et d'une enquête publique dans le cadre des articles L.122-1 et suivants, et en application de l'article R.122-2, du code de l'environnement. Le projet relève en effet 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 ».

Le projet étant soumis à étude d'impact doit faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000 (article L.414-4 et R414-19-3° du code de l'environnement).

Le projet ne mentionne pas le besoin d'un dossier loi sur l'eau ni la réalisation d'une étude d'incidences au titre de la loi sur l'eau<sup>2</sup>. L'Ae rappelle que la réglementation en vigueur offre la possibilité que « l'étude d'impact [vaille] 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 Morlaix ne précise ni ne documente la situation du projet à cet égard.

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de clarifier préalablement à l'enquête publique le statut du dossier au regard de la loi sur l'eau.***

Le secteur sud du PEM étant situé dans la ZPPAUP<sup>3</sup> de Morlaix, le projet est soumis à l'avis de l'architecte des bâtiments de France (ABF)<sup>4</sup>.

### **1.4. Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae**

Selon l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont les suivants :

- la capacité effective du projet à répondre aux objectifs qu'il affiche, en termes de report modal au profit du rail et des modes de transport doux, à l'échelle de la ville de Morlaix ;
- la gestion des eaux, pour éviter que l'augmentation des surfaces imperméabilisées ne se traduise par un aléa inondation augmenté à l'aval et des pollutions, notamment liés aux eaux pluviales ;
- la maîtrise du bruit routier, une fois la nouvelle configuration mise en place.

---

<sup>2</sup> Article R.214-6 du code de l'environnement.

<sup>3</sup> Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager

<sup>4</sup> Au titre des articles L.641-1 et suivants du code du patrimoine.

## **2. Analyse de l'étude d'impact**

### **2.1. Analyse de l'état initial**

L'étude d'impact décrit l'état initial de façon proportionnée, aux remarques près ci-dessous.

#### **2.1.1. Bruit**

L'ambiance acoustique est effectuée à partir de mesures réalisées sur sept points dont le positionnement est décrit dans l'étude d'impact. Eu égard au changement de modalités de circulation routière qui a été indiqué aux rapporteurs lors de leur visite (mise à sens unique d'une partie de la rue Armand Rousseau, sur le parvis sud, étendant les impacts directs du projet sur la circulation automobile jusqu'à l'intersection des rues Gambetta et du docteur Prouff<sup>5</sup>), cet état initial mérite d'être complété sur le secteur sud, de manière à ce que les impacts du projet puissent ensuite être analysés sur l'ensemble de la zone pertinente.

***L'Ae recommande d'étendre les mesures de bruit et la modélisation de l'état acoustique initial, jusqu'au carrefour des rues Gambetta et du docteur Prouff (haut des « cent marches »).***

#### **2.1.2. Sols pollués**

L'étude d'impact indique qu'un diagnostic de pollution a été réalisé sur la partie nord du site, faisant apparaître une pollution en hydrocarbures, liée, selon l'étude, à la mauvaise qualité initiale des matériaux de remblais utilisés.

Par ailleurs, l'étude cite les éléments fournis par la base BASIAS<sup>6</sup> sur le secteur et notamment l'existence sur la partie sud d'un ancien dépôt de liquides inflammables de la SNCF (BRE2902617), au droit duquel aucun résultat d'analyse de sols ne figure dans le dossier. La SNCF a indiqué disposer d'une étude complète de la qualité des sols du site. Il semble utile qu'elle soit portée, ou au moins sa synthèse, à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête.

***L'Ae recommande de porter à la connaissance du public l'ensemble des données connues relatives à la qualité des sols du périmètre du PEM***

#### **2.1.3. Inventaires naturalistes**

Les inventaires floristiques ont été réalisés en septembre et en octobre 2012. Si le secteur, fortement anthropisé et artificialisé, ne se prête guère à la présence d'espèces végétales, il convient de signaler que la réalisation de ce type d'inventaire mérite d'être effectué sur des cycles saisonniers plus longs, en incluant notamment des prospections de printemps et d'été.

## **2.2. Recherche de variantes et choix du parti retenu**

D'après le dossier, le PEM de la gare de Morlaix vise à offrir aux usagers facilité et rapidité des échanges entre les différents modes de transport, tout en absorbant l'augmentation prévue du nombre de voyageurs (de 600 000 à 950 000 par an) et en favorisant le report modal depuis la voiture vers les autres modes. Il s'inscrit également dans le schéma de référencement urbain en cours d'élaboration, qui vise notamment à rendre le quartier de la gare attractif en termes d'offre

---

<sup>5</sup> Haut des « cent marches »

<sup>6</sup> Base des anciens sites industriels et activités de service. Cette base de données nationale, tenue par le BRGM (Bureau des recherches géologiques et minières) vise à recenser les anciens sites industriels, sans préjuger des pollutions qu'ils ont pu induire.

de logement. Plusieurs scénarios ont été élaborés, les principales variantes portant sur le choix du mode de traversée des voies (passerelle ou tunnel) et du mode de parking (au sol ou en silo, pour libérer des surfaces dans une optique de densification du bâti). Ce travail a permis de construire quatre scénarios, dont celui qui a été retenu. Les choix sont bien explicités par le maître d'ouvrage. Ont été privilégiés :

- l'intermodalité entre les piétons, cycles, taxis, bus et automobiles ;
- une ouverture de la gare au nord et au sud, afin de relier les deux quartiers et de permettre une meilleure répartition des accès voiture à la gare ;
- le respect d'un parti pris paysager et patrimonial rappelant le caractère maritime de Morlaix ;
- un coût du projet retenu inférieur à celui des autres variantes.

Ces trois dernières considérations ont conduit le maître d'ouvrage à privilégier la traversée en passerelle plutôt qu'en souterrain et à prévoir deux zones de stationnement équilibrées entre le nord et le sud.

### **2.3. Compatibilité avec les documents d'urbanisme**

D'après le dossier, le projet contribue aux orientations du schéma de cohérence territoriale qui présente le secteur de la gare comme un secteur à valoriser, et à la volonté de faire évoluer la gare vers un pôle d'échanges multimodal. Il est situé en zone Uru du PLU<sup>7</sup>, destinée à la réaffectation de constructions existantes et au renouvellement urbain, Il est ainsi compatible avec le PLU.

### **2.4. Impacts temporaires du projet, en phase chantier**

L'étude d'impact présente les mesures qui seront prises pour limiter les nuisances lors des travaux, notamment celles liées aux perturbations vis-à-vis des usagers de l'espace public et des riverains (circulation des engins de chantier, bruit, déchets, poussières). Les mesures temporaires se présentent sous forme de préconisations qui, dans leur rédaction actuelle, n'engagent pas réellement les maîtres d'ouvrage.

*L'Ae recommande de joindre au dossier d'enquête publique un engagement des maîtres d'ouvrage, présentant l'ensemble des mesures qu'ils s'engagent à respecter en phase de travaux afin de limiter les nuisances pour les riverains et les atteintes à l'environnement.*

### **2.5. Impacts permanents du projet, en phase d'exploitation**

#### **2.5.1. Déplacements**

Le développement des transports en commun et des « modes doux », en facilitant l'intermodalité, est un des objectifs affichés du projet de PEM. Il s'appuie pour la définition du projet sur une augmentation de l'ordre de 66% de la fréquentation de la gare par les voyageurs, dans la continuité de celle constatée ces dernières années. L'objectif affiché est de pouvoir accueillir 950 000 passagers en 2020 contre 600 000 actuellement tout en maintenant la possibilité pour les riverains de se garer sur le site.

---

<sup>7</sup> Adopté par le conseil municipal le 6 février 2014.



Le dossier présente la répartition actuelle des flux d'utilisateurs de la gare selon le mode de transport utilisé pour la rejoindre ou la quitter, et selon que la personne se rend à la gare pour prendre un train ou pour un autre motif (par exemple, déposer quelqu'un à la gare). Il présente ensuite trois hypothèses de distribution de ces personnes entre les différents modes, à l'échéance de 2020, notamment dans le but de dimensionner les parcs de stationnement. Les trois hypothèses diffèrent par les parts des différents modes, mais non par l'ampleur de l'augmentation globale prévue. Cette présentation qui se veut didactique pêche toutefois lorsqu'on essaie de comprendre ce dimensionnement qui, en dehors de l'hypothèse d'une absence complète de report modal de la voiture vers un autre mode de déplacement donne toujours des chiffres inférieurs à celui du nombre de places de stationnement effectivement prévues<sup>8</sup> pour les voitures.

Une présentation plus détaillée de ces données permettrait au lecteur de mieux comprendre les capacités proposées en termes de stationnement de véhicules à moteur, de deux roues, de vélos et de transports en commun.

Le projet ne prévoit actuellement aucun aménagement de dispositif de recharge de véhicules électriques. A titre d'information, l'Ae relève que l'article R.111-14-3 du code de la construction et du logement prévoit l'obligation d'équiper 10 % des places de stationnement de dispositifs permettant de déployer des systèmes de recharge, dans les parcs de stationnement des immeubles à vocation d'habitation<sup>9</sup>. Il a été indiqué aux rapporteurs que le projet présenté dans le dossier n'était pas abouti, et que les éléments correspondants étaient en cours de définition.

***L'Ae recommande d'explicitier le dimensionnement des parkings au regard des hypothèses de report modal, et d'indiquer le nombre et l'emplacement des dispositifs de recharge prévus pour les véhicules électriques.***

L'étude note, d'une part, que 20% des usagers du train se rendent à la gare à pied, et fait l'hypothèse, d'autre part, d'une augmentation des parts modales alternatives à la voiture relativement à ce qui serait advenu sans projet de PEM, sans pour autant que des actions en faveur des rabattements à pied vers la gare ne soient incluses au projet. L'état initial relevait pourtant que le « *réseau des venelles depuis le centre-ville [...], en partie constitué d'escaliers, offre un cheminement plus direct et sans circulation générale entre le pôle et le centre-ville. Il est cependant peu valorisé* ». L'Ae ne peut que souscrire à ce constat. En l'absence d'actions permettant d'améliorer l'accessibilité piétonne dans le cadre de ce projet, l'affirmation d'une part augmentée de ce mode du seul fait du réaménagement de la gare lui apparaît comme peu convaincant.

---

<sup>8</sup> Entre 486 et 510 places, calculé avec les données du dossier, pour 572 retenues dans le projet. Néanmoins, selon les informations apportées aux rapporteurs, le projet final devrait comporter 507 places.

<sup>9</sup> Pour les bâtiments tertiaires, c'est l'article R.111-14-2 de ce code qui s'applique, et le nombre à atteindre est alors 10% des places de stationnement imposées par le PLU.

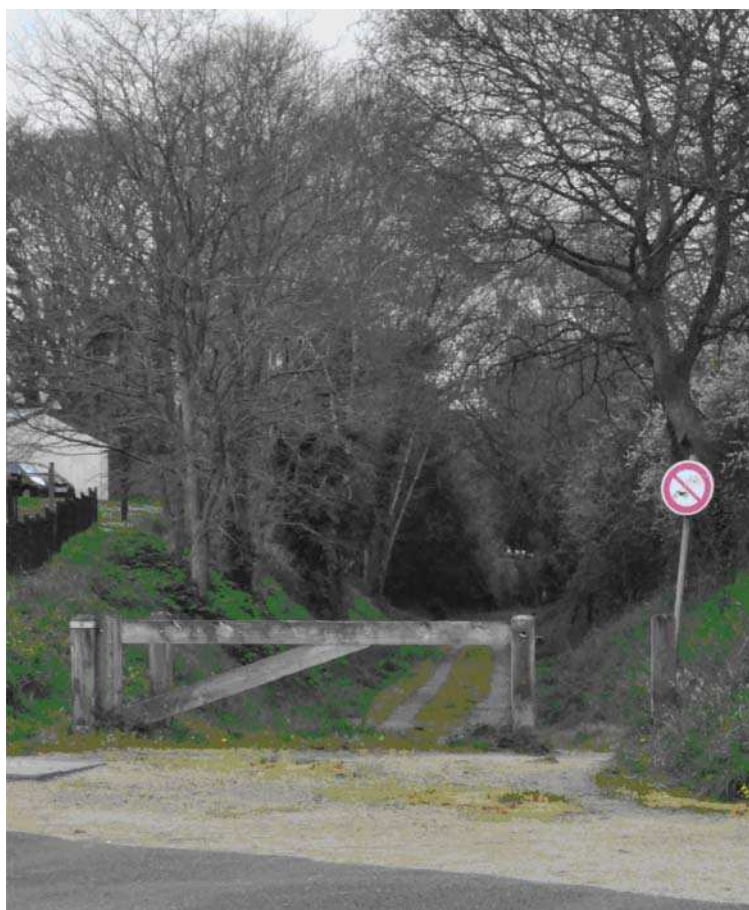


*À gauche, une des venelles montant du centre-ville. À droite, la fin d'itinéraire entre cette venelle et la gare.  
Photographies des rapporteurs*

De même, côté nord, l'étude d'impact se limite à noter la présence d'une « voie verte »<sup>10</sup>, qui reprend l'emprise d'une ancienne voie ferrée, et qui débouche à proximité du futur parvis nord, sans en tirer de conséquences en termes de possibilités de report modal. Elle ne relève en particulier pas la possibilité d'utiliser cette voie, après réalisation de la passerelle, par les piétons et cyclistes souhaitant rejoindre la gare depuis la partie nord de Saint-Martin-des-Champs.

---

<sup>10</sup> Une voie verte est en fait, rigoureusement, un objet défini par l'article R.110-2 du code de la route comme « *une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers* », auquel correspond un panneau de signalisation (C115), ce qui ne correspond pas à la situation actuellement observable sur le terrain.



*La « voie verte » présente côté nord, que la signalisation actuelle interdit en fait aux vélos, tout du moins à cette extrémité. Photographie des rapporteurs.*

Enfin, la passerelle est présentée comme un « franchissement des voies accessible aux modes doux ». Ce terme de « modes doux » semble réunir la marche et le vélo. Il apparaît cependant que le dimensionnement retenu à ce stade pour les ascenseurs de la passerelle ne permettra pas d'y embarquer de vélos, alors même que les trains desservant aujourd'hui la gare leur sont en grande majorité accessibles<sup>11</sup>.

***Le projet comportant un objectif de favoriser le report modal, l'Ae recommande que le dossier précise les actions prévues pour inciter à l'usage des venelles, de la « voie verte » située côté nord, et le statut de la passerelle vis-à-vis des vélos.***

## **2.5.2. Gestion des eaux pluviales**

La réalisation du PEM et de ses installations de stationnement entraînera, sans que l'étude d'impact ne la chiffre précisément, une augmentation des surfaces imperméabilisées au nord de la gare<sup>12</sup>.

Cette augmentation est susceptible d'avoir un effet d'une part sur la qualité des eaux, d'autre part sur les débits instantanés rejetés. Le plan de prévention du risque inondation (PPRI) de Morlaix prévoit cependant que les installations dans ce secteur ne doivent pas avoir une influence défavorable sur les secteurs en aval.

Le dossier indique la création d'un dispositif de rétention dimensionné à 500m<sup>3</sup>, mais ne précise ni son implantation ni l'existence d'un éventuel traitement de ces eaux. On peut noter d'ailleurs que pour l'évaluation des incidences Natura 2000, le dossier conclut à l'absence d'incidences du

<sup>11</sup> Gratuitement s'agissant des TER, sur réservation payante pour les TGV.

<sup>12</sup> Le secteur sud est, quant à lui, déjà imperméabilisé.

fait « de l'absence de rejets, sinon d'eaux pluviales traitées et régulées, vers le réseau hydrographique en relation avec ces zones Natura ».

***L'Ae recommande que soient précisées les caractéristiques du dispositif de rétention, et les modalités de traitement pratiquées avant rejet dans le réseau d'eaux pluviales.***

### **2.5.3. Sols pollués et risques sanitaires**

L'étude des sols présentée dans l'étude d'impact, pour sommaire qu'elle soit, fait apparaître une pollution par des hydrocarbures.

Il est prévu qu'une partie des remblais seront excavés, sans que l'on puisse en déterminer le volume ; et que les terres seront traitées conformément à la réglementation en fonction de leur contamination.

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.

***L'Ae recommande de présenter la stratégie de gestion et de traitement des terres excavées et des sols potentiellement pollués en fonction de leur usage.***

### **2.5.4. Bruit**

Le chapitre relatif aux impacts en matière de bruit considère bien l'ensemble des modifications susceptibles d'avoir un impact sonore<sup>13</sup>, sachant qu'il n'est pas prévu dans l'étude d'augmentation du bruit ferroviaire, l'augmentation du nombre de passagers se faisant à nombre de trains constant, par un taux de remplissage augmenté.

Il s'appuie sur l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

À partir des mesures effectuées sur sept points<sup>14</sup> indiqués comme représentatifs dans l'état initial, il a été effectué une modélisation du bruit sur l'ensemble du secteur, en utilisant les données de trafic issues de l'étude de circulation réalisée en septembre 2012<sup>15</sup>.

L'étude d'impact sonore prévisionnelle est fondée sur le projet tel que présenté dans le dossier. Or celui-ci, sur le secteur sud, a subi des modifications citées plus haut pour améliorer la sortie des bus et cars de la gare routière. Ces modifications induisent, de fait, une circulation routière plus importante sur les rues situées au sud-est de la gare. L'étude doit donc intégrer ces éléments sur ce secteur. Sur le secteur nord, il n'y a pas de modification du projet. L'étude prévisionnelle s'appuie donc sur des hypothèses correctes. Toutefois, les résultats obtenus pour le point 6<sup>16</sup> méritent d'être vérifiés, les augmentations de décibels acoustiques semblant, en première approche, peu cohérentes avec les résultats obtenus côtés sud, eu égard au nombre supplémentaire de véhicules attendus.

Par ailleurs, la conclusion du paragraphe de l'étude d'impact sur le bruit indique : « *l'impact sonore lié à la création du PEM sera peu significatif dans un contexte déjà marqué par le bruit routier. Le bruit produit par l'augmentation du trafic sera compensé par l'éloignement des parkings et l'aménagement des zones piétonnes. On ne prévoit aucun dépassement des objectifs acoustiques (augmentation de moins de 2dB (A)). Ainsi, il n'y aura pas de modification significative des niveaux de bruit* », alors que l'étude acoustique elle-même conclut simplement que « *l'impact sonore du PEM de Morlaix sera maîtrisé* ».

L'Ae rappelle que les arrêtés susvisés se réfèrent au décret 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres. Ce décret, par son article 2 précise qu' « *Est considérée comme significative [...] la modification ou la transformation d'une infrastructure existante [...] telle que la contribution sonore qui en*

---

<sup>13</sup> L'étude acoustique complète est présentée en annexe du document

<sup>14</sup> Du vendredi 19 octobre 2012 au lundi 22 octobre 2012.

<sup>15</sup> En prenant en compte les trafics en heure de pointe

<sup>16</sup> Seul point considéré pour la partie ouest de la rue Albert Legrand

*résulterait à terme, pour au moins une des périodes représentatives de la gêne des riverains mentionnées à l'article 4, serait supérieure de plus de 2 dB (A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification ou cette transformation. »*

***L'Ae recommande d'intégrer à l'étude d'impact sonore prévisionnelle les modifications du projet côté sud, de vérifier ses résultats côté nord, et d'en tirer les conséquences, après avoir précisé si la modification est significative.***

### **2.5.5. Paysage et patrimoine**

Le secteur sud du PEM est situé dans la ZPPAUP<sup>17</sup> de Morlaix. Il a été indiqué aux rapporteurs que l'avis de l'ABF avait été sollicité.

***Pour la bonne information du public, l'Ae recommande que l'avis de l'architecte des bâtiments de France et les éventuels aménagements du projet qui en découleraient soient présentés dans le dossier d'enquête publique.***

### **2.5.6. Maîtrise des risques**

Le PEM est susceptible d'être affecté par un aléa, qui n'est qu'évoqué par l'étude d'impact : le risque de tempêtes.

En ce qui concerne cet aléa, pour lequel l'étude souligne seulement que « *le risque tempête est présent sur tout le département* », le risque doit être examiné au regard du choix de mode de traversée, à savoir la passerelle. L'étude devrait préciser les mesures prises pour protéger l'ouvrage et ses usagers contre cet aléa significatif dans la région.

***L'Ae recommande, pour la bonne information du public, de rendre compte des mesures de prévention et de gestion du risque tempête, notamment pour la passerelle.***

## **2.6. Mesures de suivi**

Le dossier indique que le contrôle du chantier est décrit dans le volet environnemental du cahier des charges. Il est prévu de mettre en corrélation ce cahier des charges avec les plaintes ou inquiétudes des riverains.

***L'Ae recommande que le cahier de charges des travaux, et notamment son volet environnemental, soit porté à la connaissance des riverains.***

Pour la phase exploitation, seul est prévu un suivi de la passerelle. Eu égard aux enjeux identifiés dans le présent avis, ***l'Ae recommande que le dispositif de suivi soit complété afin de suivre les différents impacts potentiels du projet.***

## **2.7. Analyse des coûts et avantages pour la collectivité**

Conformément à l'article R.122-5 III du code de l'environnement, l'étude d'impact contient une analyse des coûts et avantages du projet pour la collectivité.

Cette partie fait référence aux trois hypothèses de parts modales précédemment citées. Elle utilise la première hypothèse, où le trafic croît sans que les parts modales ne soient modifiées, comme scénario de référence<sup>18</sup> ; et les deux autres hypothèses, où, en plus de l'augmentation de trafic, un report modal défavorable à la voiture a lieu, comme traduisant l'effet à attendre du projet.

---

<sup>17</sup> Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager

<sup>18</sup> C'est-à-dire, comme scénario décrivant ce qui se passerait en 2020 si le projet n'était pas réalisé.



L'Ae observe cependant que le projet présenté ne paraît pas de nature à induire, relativement au scénario de référence, un moindre usage de la voiture pour le rabattement vers la gare<sup>19</sup>. Il offre au contraire des places de stationnement supplémentaires, évitant ainsi, d'après le dossier, un phénomène de saturation de ces stationnements, saturation qui aurait mécaniquement conduit, indépendamment des inconvénients qu'elle représente, à une diminution de l'usage de la voiture pour les rabattements vers la gare.

L'hypothèse 3 va même jusqu'à supposer que « *l'amélioration des correspondances ferroviaires [par la passerelle ?] permet d'éviter le rabattement sur la gare de Morlaix en prenant directement le train depuis le lieu d'habitation de l'usager avec correspondance train-train à Morlaix* ». L'existence d'un tel effet, produit par le PEM indépendamment de l'augmentation prévue de l'utilisation des transports ferroviaires, paraît difficilement compréhensible.

À partir de ces hypothèses sont conduits différents calculs de monétarisation d'avantages, par différence entre l'hypothèse 1 d'une part et les hypothèses 2 et 3 d'autre part. Ne souscrivant pas aux scénarios mis en avant en termes d'effet du projet, l'Ae ne souscrit pas aux résultats des calculs.

***L'Ae recommande de revoir les calculs relatifs aux coûts et avantages pour la collectivité, en ne portant pas au crédit du PEM des évolutions qu'il ne semble pas en mesure d'induire.***

## **2.8. Appréciation globale des impacts du programme**

Le présent PEM étant un projet du plan « Bretagne et Pays de la Loire à grande vitesse » le public mériterait d'être éclairé sur les enjeux plus généraux auquel le PEM contribue dans ce cadre plus général. En particulier, le report modal prend tout son sens à l'échelle régionale.

***L'Ae recommande, pour la bonne information du public, de joindre au dossier d'enquête publique les éléments synthétiques permettant d'apprécier l'impact d'ensemble du projet « Bretagne et Pays de la Loire à grande vitesse », en termes de report modal et de ses conséquences pour l'environnement.***

Concernant le programme, au sens de l'article L.122-1-II du code de l'environnement, auquel se rattache éventuellement le projet de PEM, et dont l'étude d'impact doit, en application de l'article R.122-5-II-12°, fournir le cas échéant une « *appréciation des impacts* », l'étude d'impact comporte un chapitre intitulé « *Justification de l'absence d'un programme* ». Celui-ci indique que les réflexions menées autour d'un schéma de référence urbain du quartier de la gare sont « *directement liées au pôle d'échanges multimodal sans pour autant être rattachées à un même programme* ». Il est toutefois fait état à plusieurs reprises du schéma de quartier ; et le PLU qui vient d'être approuvé note que le secteur environnant le PEM correspond au site d'études de renouvellement urbain de la gare. Tout en comprenant qu'au stade actuel les réflexions ne sont pas suffisamment avancées pour pouvoir déterminer les incidences sur l'environnement des autres opérations qui pourront avoir lieu dans le secteur, l'Ae constate qu'elles pourraient faire partie du même programme, du fait de l'unité fonctionnelle attachée à l'aménagement et au développement de ce quartier. Elle souligne donc que l'étude d'impact du PEM doit comporter une appréciation des impacts de ces opérations sur l'environnement.

***L'Ae recommande que l'étude d'impact comporte, autant que possible, une appréciation des impacts des opérations de renouvellement urbain susceptibles d'être conduites à proximité immédiate et « directement liées au PEM ».***

L'Ae remarque par ailleurs que la ville de Morlaix semble projeter la réalisation d'un système de transports de personnes entre la gare et son centre-ville. Elle souligne que, le cas échéant, un tel projet participerait à la même unité fonctionnelle attachée à l'aménagement et au développement du quartier de la gare ; et qu'il serait même de nature à réduire la part modale de la voiture dans les déplacements liés à la gare.

---

<sup>19</sup> À l'exception des origines et destinations desservies par la « voie verte » depuis la gare, très minoritaires.

***L'Ae recommande, dans l'hypothèse où la ville de Morlaix projetterait la réalisation d'un système de transport de personnes entre la gare et son centre-ville, qu'une appréciation des impacts de ce projet soit, autant que possible, présentée dans l'étude d'impact du PEM.***

## **2.9. Résumé non technique**

Le résumé non technique est complet, en l'état du projet tel qu'il est présenté dans l'étude d'impact. Il devra être complété, d'une part en intégrant les modifications apportées au projet, et leurs incidences sur l'environnement, d'autre part en prenant en compte les observations du présent avis.

***L'Ae recommande de traduire dans le résumé non technique les modifications apportées à l'étude d'impact en conséquences des évolutions du projet et des recommandations du présent avis.***

\* \*  
\*