



**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 la  
création du pôle d'échanges multimodal de la gare  
SNCF de Saint-Brieuc (22)**

**n°Ae: 2014-65**

# 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 24 septembre 2014 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la création du pôle d'échanges multimodal de la gare SNCF de Saint-Brieuc (22).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Hubert, Perrin, Steinfelder, MM. Barthod, Chevassus-au-Louis, Galibert, Lafitte, Ledenvic, Letourneux, 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 : MM. Clément, Decocq, Roche, Vindimian.

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis par le président de la communauté d'agglomération de Saint-Brieuc, le directeur de l'agence Centre-Ouest de SNCF Gares & Connexions, le directeur régional Bretagne Pays-de-Loire de RFF, le dossier ayant été reçu complet le 27 juin 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 R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

Par courriers en date du 2 juillet 2014, l'Ae a consulté :

- le préfet de département des Côtes-d'Armor,
- la ministre chargée de la santé, et a pris en compte sa réponse en date du 27 août 2014,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de Bretagne.

Sur le rapport de Claire Hubert et Frédéric Cauvin, 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.**

---

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

# Synthèse de l'avis

Le projet de pôle d'échanges multimodal (PEM) de Saint-Brieuc (22), présenté par Saint-Brieuc agglomération, SNCF Gares et Connexions, et RFF (réseau ferré de France), ambitionne de regrouper sur 10,6 ha un ensemble, centré sur la gare, accueillant des transports en commun, des bâtiments à usage principal de bureaux et de commerces, ainsi que des parcs de stationnement pour les véhicules à moteur, les vélos, les bus et les taxis. La création d'une passerelle reliant les secteurs nord et sud de la gare, d'un nouveau parvis au sud et le réaménagement des principales voiries, des espaces publics et du bâtiment voyageur existant sont également prévus.

Le projet de PEM de Saint-Brieuc s'inscrit dans le cadre du projet « Bretagne - Pays de la Loire à grande vitesse », qui concerne notamment 11 projets de PEM en Bretagne<sup>2</sup>. Une augmentation du nombre annuel de voyageurs empruntant le train en gare de Saint-Brieuc de 1 200 000 actuellement à 2 100 000 envisagés à l'horizon 2020 est attendue. Le coût du projet est estimé à approximativement 18 M€ HT, hors aménagements immobiliers, tertiaires et logements.

Le dossier ne mentionne pas la nécessité de réaliser une étude d'incidences au titre de la « loi sur l'eau »<sup>3</sup>. Selon les informations recueillies par les rapporteurs au cours de leur visite, de récents résultats pourraient confirmer la nécessité de réaliser une demande d'autorisation à ce titre, compte tenu notamment des impacts probables du projet sur la nappe souterraine. Si, au vu de ces résultats, le projet de PEM devait évoluer de manière significative (l'impossibilité de réaliser des parkings souterrains pouvant par exemple nécessiter de revoir les aménagements prévus en surface), une nouvelle saisine de l'Ae sur un dossier actualisé serait nécessaire.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont

- la capacité effective du projet à répondre aux objectifs qu'il affiche en termes d'évolution des modes d'accès à la gare (évolutions des parts modales entre différents moyens de transport, accessibilité, etc.) ;
- la maîtrise du bruit routier et ferroviaire ainsi que des vibrations, une fois la nouvelle configuration mise en place et compte tenu des augmentations prévues de trafic.

L'Ae recommande principalement de :

- présenter des prévisions de trafic pour des échéances allant au-delà de 2020, en tenant notamment compte du débat public en cours relatif au projet de « Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire », et d'adapter l'étude d'impact en conséquence ;
- présenter les scénarios finalement retenus pour l'ensemble des aménagements prévus (aménagements routiers, type de bâtiments, etc.) ;
- mieux justifier les hypothèses de report modal utilisées dans le dossier, notamment pour l'accès à la gare ;
- reprendre l'analyse des impacts acoustiques du projet et prévoir des mesures permettant d'assurer le respect des seuils acoustiques fixés par la réglementation ;
- fournir un bilan des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre induites par le projet.

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

---

<sup>2</sup> Brest, Quimper, Morlaix, Guingamp, Saint-Brieuc, Saint-Malo, Rennes, Redon, Vannes, Auray, Lorient (source : <http://lgv-bpl.org/grand-projet-ferroviaire/projets-lgv/poles-echanges-multimodaux>).

<sup>3</sup> Article R.214-6 du code de l'environnement.

# Avis détaillé

## 1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

Le projet de pôle d'échanges multimodal (PEM) de Saint-Brieuc (22), présenté par Saint-Brieuc agglomération, SNCF Gares et Connexions, et RFF (réseau ferré de France), ambitionne de regrouper sur 10,6 ha un ensemble, centré sur la gare, accueillant des transports en commun, des bâtiments à usage principal de bureaux et de commerces ainsi que des parcs de stationnement pour les véhicules à moteur, les vélos, les bus et les taxis. La création d'une passerelle reliant les secteurs nord et sud de la gare, d'un nouveau parvis au sud et le réaménagement des principales voiries, des espaces publics et du bâtiment voyageur existant sont également prévus.

Le projet de PEM de Saint-Brieuc s'inscrit dans le cadre d'une augmentation attendue du nombre annuel de voyageurs empruntant le train en gare de Saint-Brieuc de 1 200 000 actuellement à 2 100 000 à l'horizon 2020. Le coût du projet est estimé à approximativement 18 M€ HT, hors aménagements immobiliers, tertiaires et logements.

### 1.1 Le plan « Bretagne – Pays de la Loire à Grande Vitesse »

L'étude d'impact du projet de PEM précise qu'il s'inscrit dans le cadre du projet « Bretagne - Pays de la Loire à grande vitesse », qui concerne notamment 11 projets de PEM en Bretagne<sup>4</sup>. Il comporte, outre les PEM, la rénovation des lignes existantes pour un milliard d'euros. La mise en service de la ligne à grande vitesse Le Mans – Rennes est prévue en 2017.

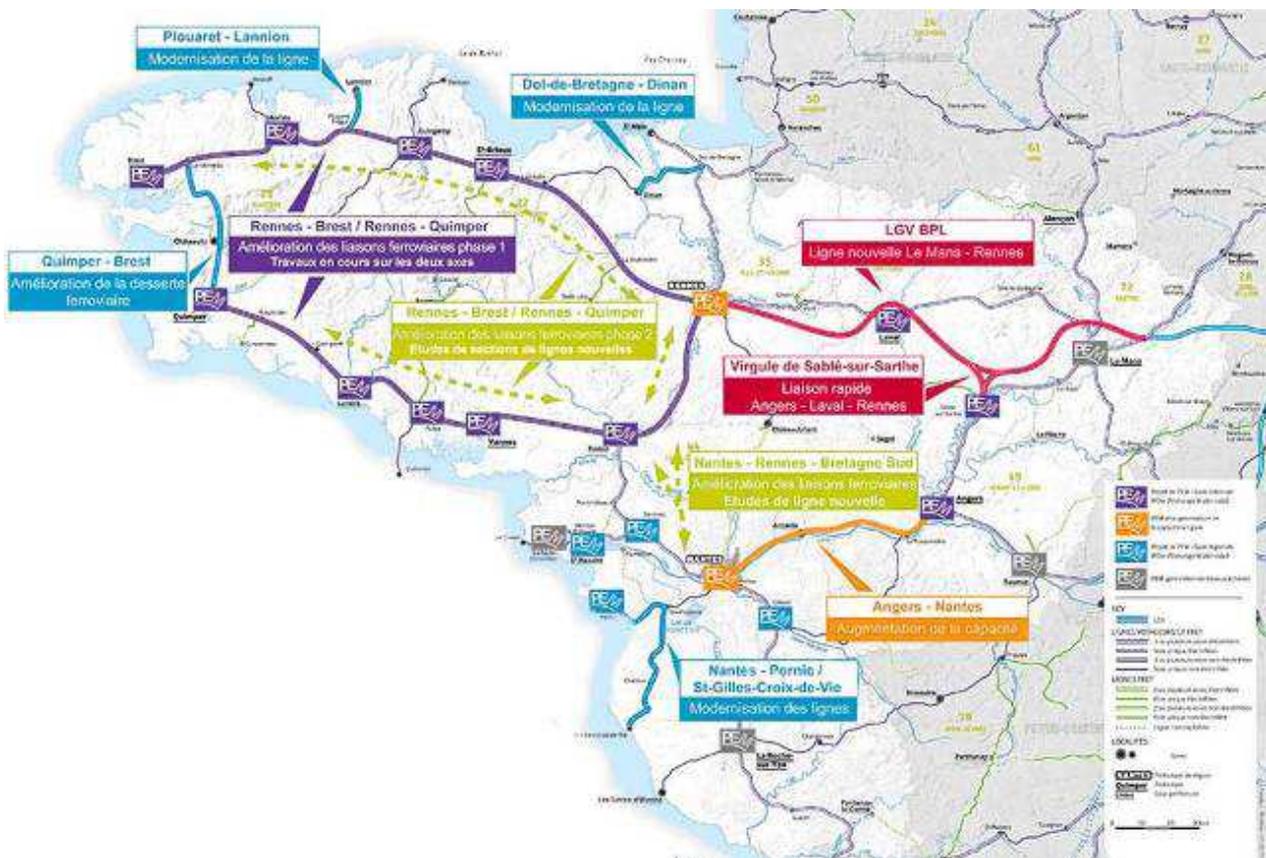


Figure 1 : Projet « Bretagne – Pays de la Loire à grande vitesse » Source <http://lgv-bpl.org/grand-projet-ferroviaire/projets-lgv>

<sup>4</sup> Brest, Quimper, Morlaix, Guingamp, Saint-Brieuc, Saint-Malo, Rennes, Redon, Vannes, Auray, Lorient (source : <http://lgv-bpl.org/grand-projet-ferroviaire/projets-lgv/poles-echanges-multimodaux>).

En outre, du 4 septembre 2014 au 3 janvier 2015, un projet dit de « Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire » (LNOBPL) fait l'objet d'un débat public : « *Ce projet consiste à aménager le réseau ferroviaire à l'ouest d'un axe Rennes - Nantes pour rendre le train plus performant pour les populations des deux régions, quels que soient les types de déplacements, à l'horizon 2030 et au-delà* »<sup>5</sup>. Il pourrait donc générer des évolutions des trafics à l'échelle des deux régions, pour des échéances allant au-delà de celles retenues dans le dossier.

**L'Ae recommande de présenter des prévisions de trafic pour des échéances allant au-delà de 2020, en tenant notamment compte du débat public en cours relatif au projet de « Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire », et d'adapter l'étude d'impact en conséquence.**

## 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

La gare de Saint-Brieuc comprend un bâtiment pour les voyageurs (BV) orienté vers le centre ville au nord et est séparée du sud par les voies ferrées. Une passerelle, non accessible pour les personnes à mobilité réduite (PMR), relie actuellement le nord et le sud des voies ferrées.

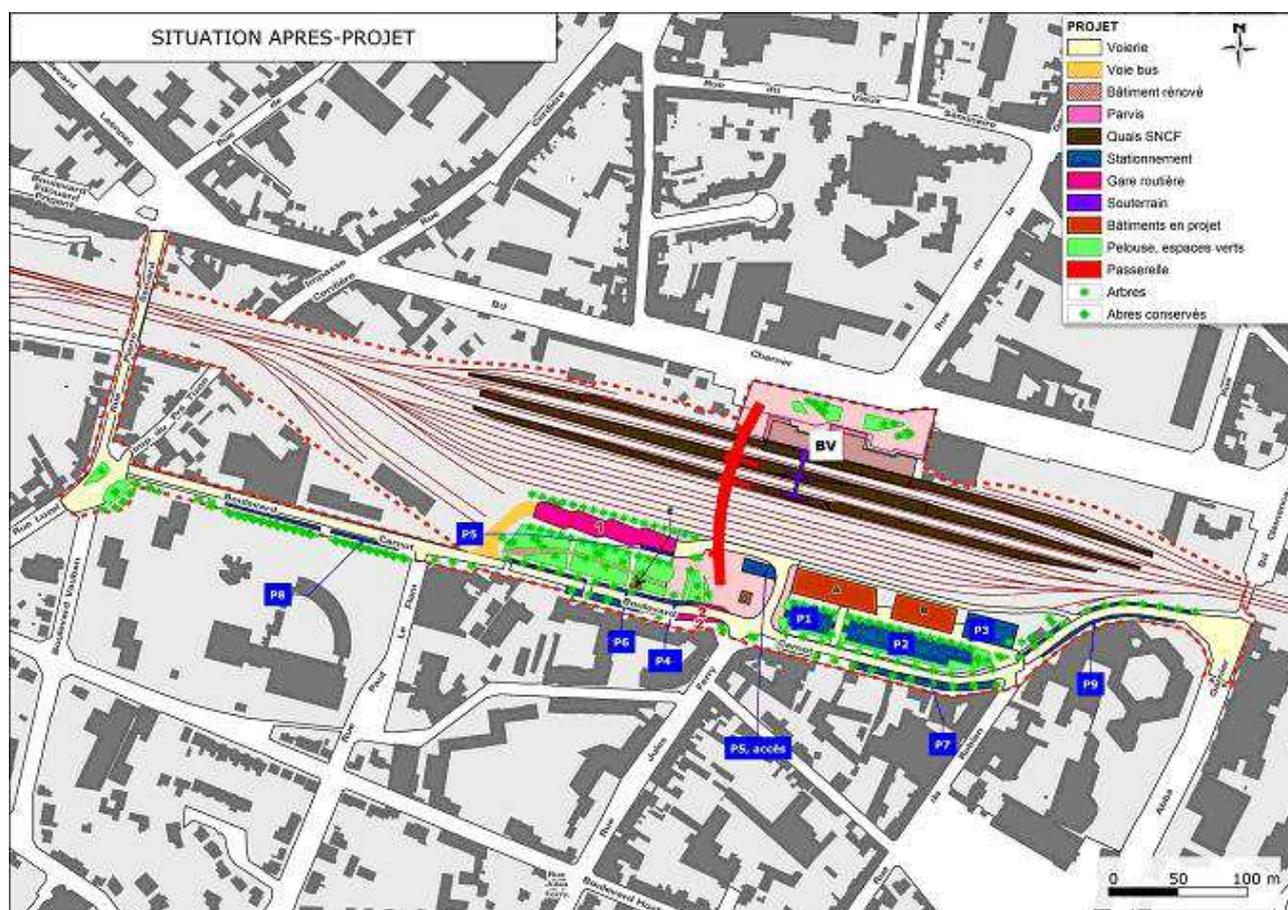


Figure 2 : représentation des principaux aménagements prévus dans le cadre du projet de PEM (source: étude d'impact, page 37)

Les aménagements prévus sont les suivants :

- au sud :
  - o la création d'une gare routière de sept quais et des arrêts de bus ;
  - o un ensemble de parkings de 470 places, dont un parking souterrain de 250 places ;
  - o des bâtiments d'une surface de plancher de 5 à 6 000 m<sup>2</sup> à usage principal de bureaux et de commerces ;
  - o un parvis avec un kiosque et des espaces verts ;

<sup>5</sup> <http://www.rff.fr/le-reseau/le-reseau-en-projets/liaisons-nouvelles-ouest-bretagne-pays-de-la-loire-lnobpl>

- le réaménagement du Boulevard Carnot et des carrefours associés ;
- au nord :
  - le réaménagement du bâtiment voyageurs,
  - l'aménagement de la place François Mitterrand ;
- une passerelle courbe pour relier le nord et le sud du faisceau ferré ;
- la mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite de tous les équipements ;
- des liaisons douces et des équipements pour favoriser les cycles.



Figure 3 : vue en perspective du projet de PEM de la gare de Saint-Brieuc (source: résumé non technique à noter que les bâtiments, dont des habitations à l'ouest, à droite sur l'image, ne sont pas représentés)

En cas de prévision de vent violent, c'est à dire vigilance orange (niveau 2 selon le référentiel de Météo-France) ou rouge (niveau 3), la passerelle pourra être fermée au public (soit 2 à 4 jours par an, selon les informations recueillies par les rapporteurs auprès du maître d'ouvrage).

Le dossier ne précise pas si la future passerelle sera accessible aux vélos, via les ascenseurs ou des dispositifs particuliers au niveau des escaliers.

Les rapporteurs ont remarqué sur place que plusieurs (entre 6 et 8) voies ferrées semblaient peu ou pas fréquentées. Les représentants de RFF et de la SNCF leur ont indiqué que ces voies étaient utilisées de façon intermittente pour le garage des trains de travaux<sup>6</sup>, et pour d'autres usages ponctuels. La suppression de certaines d'entre elles pourrait permettre de réduire la longueur de la passerelle et d'éloigner la circulation routière des bâtiments au sud de la gare<sup>7</sup>.

***Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de fournir des informations sur les raisons du maintien d'un nombre important de voies ferrées au sud de la gare, leur présence conditionnant l'aménagement du sud de la gare, notamment la longueur de la passerelle et la localisation de la circulation des voitures.***

<sup>6</sup> « Un train de travaux sert à l'entretien et à la réparation d'une voie ferrée, courant ou lourd (comme les opérations de Renouvellement Voie Ballast par exemple) » (wikipedia.org).

<sup>7</sup> En décalant le boulevard Carnot vers le nord par exemple.

### 1.3 Procédures relatives au projet

Le PEM de Saint-Brieuc 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, il doit faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000<sup>8</sup> (article L. 414-4 et R. 414-19-3° du code de l'environnement).

Le dossier ne mentionne pas la nécessité de réaliser une étude d'incidences au titre de la « loi sur l'eau »<sup>9</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 Saint-Brieuc ne précise ni ne documente la situation du projet à cet égard.

Selon les informations recueillies par les rapporteurs au cours de leur visite, de récents résultats pourraient confirmer la nécessité de réaliser une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, compte tenu notamment des impacts probables du projet sur la nappe souterraine.

Si, au vu de ces résultats, le projet de PEM devait évoluer de manière significative (l'impossibilité de réaliser des parkings souterrains pouvant par exemple nécessiter de revoir les aménagements prévus en surface), une nouvelle saisine de l'Ae sur un dossier actualisé serait nécessaire.

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

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

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

- la capacité effective du projet à répondre aux objectifs qu'il affiche en termes d'évolution des modes d'accès à la gare (évolutions des parts modales entre différents moyens de transport, accessibilité, etc.) ;
- la maîtrise du bruit routier et ferroviaire ainsi que des vibrations, une fois la nouvelle configuration mise en place et compte tenu des augmentations prévues de trafic.

## 2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est proportionnée aux enjeux du projet. Elle mériterait d'être améliorée sur certains points objets de recommandations détaillées dans le présent avis. Certains termes ou expressions devraient être définis<sup>10</sup>, un glossaire général pouvant s'avérer utile.

Le périmètre d'étude ajoute au périmètre du projet les quelques bâtiments inclus dans le triangle à l'est du projet entre l'impasse du Pré Tizon, la rue Pierre Semard et les voies ferrées. Il inclut également les bâtiments qui jouxtent les routes en limite du futur PEM.

L'étude d'impact mentionne que les hypothèses d'évolution de la fréquentation de la gare sont extraites du projet Bretagne à grande vitesse (« source CODRA conseil TTK 2008 ») et que la gare a

<sup>8</sup> 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)

<sup>9</sup> Article R.214-6 du code de l'environnement.

<sup>10</sup> Vitrophanie, boucle à induction magnétique sur attente, ressauts, etc.

accueilli en 2008 environ 1 200 000 voyageurs pour 2 100 000 environ prévus en 2020. L'évolution des modes d'accès à la gare est bien décrite mais peu justifiée. La part modale que représente la voiture individuelle passerait de 48% à 36%.

*Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de mieux justifier les hypothèses de report modal utilisées dans le dossier.*

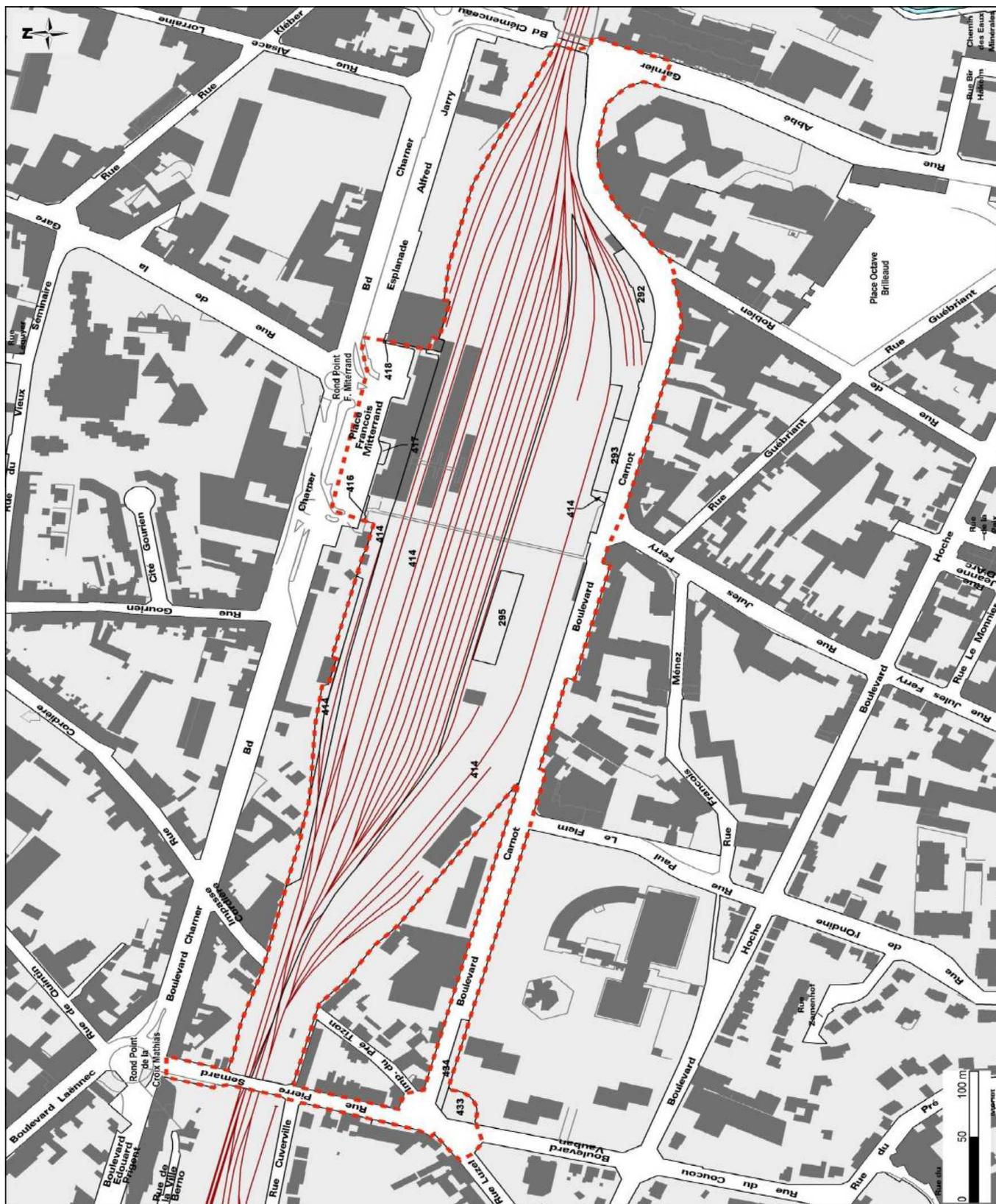


Figure 4 : Périmètre du projet de PEM (source : étude d'impact)

## 2.1 Analyse de l'état initial

### *Circulation*

Le trafic automobile est décrit par des tableaux et figures, aux heures de pointe du matin et du soir, pour les différents carrefours inclus dans le périmètre du projet. La capacité du réseau routier à accueillir ces circulations n'est pas clairement évaluée. La conclusion de cette étude fait apparaître une pointe du soir qui conduit certaines zones à être proches de la saturation<sup>11</sup> et une circulation qui reste fluide sur le boulevard Carnot au sud.

Huit des 18 lignes de bus en service sur l'agglomération de Saint-Brieuc passent à proximité immédiate de la gare.

En outre, les rapporteurs ont pu noter lors de leur visite que la passerelle sert bien de voie de circulation piétonne entre le quartier sud et le quartier nord tout au long de la journée, y compris en l'absence d'arrivée ou de départ de train.

### *Bruit*

Un constat sonore initial a été réalisé à partir de mesures en 10 points répartis sur des bâtiments situés le long des voies à la lisière du périmètre du projet de PEM (carte page 135). Ces mesures ont été prises sur une journée complète et le maître d'ouvrage indique que la norme NF S 31010 relative à la caractérisation et au mesurage des bruits de l'environnement a été utilisée. L'étude insiste sur le fait que les nuisances sonores dues au trafic routier, sont prépondérantes par rapport à celles du trafic ferroviaire. Les niveaux sonores atteints de jour peuvent être importants par endroit y compris à proximité de l'école située sur le boulevard Carnot (61 à 63 dB(A)). La nuit est calme sur le boulevard Carnot et le boulevard Charmer qui desservent la gare (46 à 52dB(A)). La rue Pierre Semard et la rue de l'abbé Garnier qui permettent de relier le centre à l'extérieur de la ville ont des niveaux sonores de nuit bruyants (respectivement de 60.5dB(A) et 57dB(A)).

L'Ae note que les cartes de bruit présentées ne sont pas précises (elles ne permettent pas de savoir quels sont les niveaux atteints au niveau de chaque bâtiment) et ne représentent que la situation en journée.

***L'Ae recommande de fournir des cartes de bruit sur les périodes 6h-22h et 22h-6h présentant les niveaux sonores atteints bâtiment par bâtiment.***

Par ailleurs, les données de trafic utilisées (page 118) ne semblent pas cohérentes avec celles de la partie « circulation routière » de l'état initial (page 92).

***L'Ae recommande de s'assurer de la cohérence des hypothèses de trafic utilisées dans l'étude acoustique avec celles présentées dans le reste de l'étude d'impact.***

L'Ae note également que les informations permettant de s'assurer du bon calage de la modélisation effectuée pour obtenir les cartes de bruit au regard des mesures *in situ* ne sont pas fournies.

### *Vibrations*

L'état initial est peu clair en terme de vibrations (seules des informations génériques sont fournies) et manque d'une conclusion chiffrée qui permettrait ensuite de traiter précisément les impacts vibratoires du projet (cf. partie 2.4.2 du projet).

***L'Ae recommande de compléter la partie de l'état initial relative aux vibrations.***

---

<sup>11</sup> Rue Pierre Semard dans le sens sud-nord (vers le rond-point de la Croix Mathias), Partie est du boulevard Charner dans le sens ouest-est (vers le boulevard Clémenceau), Rond-point Bd Charner/Bd Clémenceau/BD Waldeck Rousseau, Passage sous la voie ferrée dans les deux sens, Rue Abbé Garnier dans le sens sud-nord.

## Qualité de l'air

L'état initial de la qualité de l'air a été établi principalement à partir de données recueillies au niveau d'une station urbaine présente sur le site de l'école Balzac à Saint-Brieuc<sup>12</sup>. Le dossier ne permet pas de savoir dans quelle mesure les relevés effectués au niveau de cette station sont représentatifs du secteur concerné par le projet (contexte urbain dense, circulation importante, etc.).

L'Ae note que des dépassements des seuils de recommandation et d'information ont été observés au cours des dernières années pour l'ozone et les particules fines (21 jours en 2011).

**L'Ae recommande de justifier la représentativité de la station de mesure de la qualité de l'air, eu égard aux caractéristiques du périmètre d'étude.**

## 2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

D'après l'étude d'impact, le PEM de la gare de Saint Brieuc vise à accueillir dans des conditions optimales les voyageurs attendus à l'horizon de la mise en service de la nouvelle LGV et au-delà, à accompagner les hausses de trafic TER, à favoriser un accès rapide à la gare par les différents modes de transport (transports collectifs, modes doux, voitures, taxis), à favoriser le développement des transports collectifs et faciliter les échanges intermodaux au droit de la gare, à contribuer à l'élaboration d'un projet global d'aménagement et de développement du quartier de la gare, à faire du quartier gare une extension du centre-ville de Saint-Brieuc et à réussir une liaison urbaine avec les quartiers sud.

Plusieurs scénarios ont été élaborés, les principales variantes portant sur le choix du mode de traversée des voies (passerelle ou prolongement et réaménagement du tunnel existant), la configuration des nouveaux bâtiments côté sud ou encore les aménagements des carrefours routiers à proximité de la gare. Les choix effectués sont explicités. Cette présentation appelle les remarques suivantes :

- la réalisation d'une nouvelle passerelle a été retenue alors que ce choix apparaît avoir plus d'impact (positif ou négatif) sur le plan paysager et est évaluée comme moins bénéfique pour les piétons, la justification apportée consistant seulement à indiquer que l'extension du souterrain mettrait en péril la stabilité du bâtiment voyageurs et n'apporterait aucune plus-value architecturale au quartier, sans détail supplémentaire ;
- certaines caractéristiques du projet ne sont pas encore clairement définies, par exemple pour ce qui concerne l'usage des futurs bâtiments « *le scénario retenu qui a servi de base à l'étude d'impact et à l'étude acoustique pourra donc évoluer avant sa réalisation finale* », ou encore pour certains carrefours « *ces solutions feront l'objet d'une concertation spécifique* » ;
- il n'est pas clairement précisé si les bâtiments au sud de la gare accueilleront des logements : « *En fonction de la conjoncture ces bâtiments pourraient éventuellement accueillir également des logements* » ou encore « *il permet enfin d'insérer selon le CAR<sup>13</sup> du logement dans la programmation immobilière* », alors qu'il est indiqué « *Il n'en est pas prévu au programme* » (partie 1-11 de l'étude d'impact).

**L'Ae recommande de :**

- ***préciser les raisons, eu égard aux impacts sur l'environnement, du choix de réaliser une nouvelle passerelle,***
- ***présenter les scénarios retenus au moment de l'enquête publique pour l'ensemble des aménagements prévus, en précisant par exemple si le programme immobilier envisagé au sud de la gare prévoit la réalisation de logements.***

En outre, le nombre de places de stationnement prévues, notamment dans le parking souterrain, n'est pas justifié, au regard des prévisions de trafic ferroviaire et routier, ou encore des usages

<sup>12</sup> Il s'agit d'une station de mesure de l'association Air Breizh, organisme agréé par le ministère chargé de l'environnement pour la surveillance de la qualité de l'air en Bretagne.

<sup>13</sup> Comité d'Animation de Robien. Selon les informations recueillies oralement pas les rapporteurs, il s'agit d'un comité d'habitants et de riverains du quartier Robien.

futurs des nouveaux bâtiments. Les impacts du projet, notamment en terme de gestion des eaux (cf. partie 2.4 du présent avis), sont en partie conditionnés par les caractéristiques (surfaces concernées, profondeur du parking, etc.) des aménagements prévus.

***Eu égard aux impacts sur l'environnement, l'Ae recommande de mieux justifier le nombre de places de parking finalement retenu, notamment pour le dimensionnement du parking souterrain.***

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

Tous les travaux et aménagements portant sur les installations ferroviaires seront réalisés en zone UF correspondant au domaine public ferroviaire du plan local d'urbanisme (PLU). Le dossier précise toutefois qu'une modification du zonage sera nécessaire pour permettre la construction des immeubles prévus.

***L'Ae recommande de préciser les évolutions envisagées dans le zonage du plan local d'urbanisme ayant pour objectif de permettre la réalisation des immeubles prévus.***

## **2.4 Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts**

### **2.4.1 Impacts en phase chantier**

La durée totale prévue des travaux est de 24 mois.

#### *Circulation*

Les travaux auront un impact sur les conditions de circulation et les possibilités de stationnement. Des dispositions seront prises pour atténuer la gêne occasionnée. Il faut noter qu'il n'y aura pas de passerelle utilisable pendant une période de 18 mois.

#### *Bruit*

Certains travaux auront lieu la nuit, notamment pendant trois semaines pour le démontage de la passerelle existante. Des dispositions spécifiques seront mises en œuvre pour limiter le bruit des engins et appareils utilisés (usages limités des avertisseurs sonores, foreuses, marteaux piqueurs et vibreurs à béton équipés de silencieux). Une information des riverains est prévue et le calendrier précis de ces travaux est présenté dans l'étude d'impact.

### **2.4.2 Impacts en exploitation**

#### *Circulation*

L'évolution de la circulation routière est décrite (carte page 199) mais les hypothèses sous-jacentes ne sont pas précisées. Il en ressort qu'à l'horizon 2020 la circulation automobile baisserait de 10 à 20% en certains points pendant qu'elle augmenterait nettement rue l'abbé Garnier et rue Robien.

De fait, la circulation diminuerait dans les secteurs nord mais augmenterait assez significativement dans le secteur sud. Cette conclusion paraît logique puisque l'essentiel des places de stationnement se situera désormais au sud. Les aménagements futurs des carrefours concernés ne sont pas tous arrêtés (cf. partie 2.2 du présent avis), les prévisions de circulation en découlant pourraient en être modifiées.

***L'Ae recommande, avant l'enquête publique, de définir avec précision les aménagements routiers retenus et d'examiner plus en détail leurs conséquences en terme de circulation, celles-ci conditionnant les impacts du projet, notamment en matière de bruit et de qualité de l'air.***

## Bruit

Les impacts sonores du projet en phase d'exploitation sont liés au trafic ferroviaire d'une part et au trafic automobile d'autre part.

Concernant le trafic ferroviaire, le dossier indique que 72 trains circulent actuellement par jour et que 132 sont prévus à l'horizon 2020, soit une augmentation de 83%. L'Ae note que le dossier ne comprend aucune information sur l'évolution du trafic en termes de plage horaire, ni sur le type de trains (nombre de rames, types de locomotives, etc.), informations qui pourraient modifier sensiblement l'analyse de l'évolution du bruit ferroviaire.

Le dossier souligne que ce bruit restera toujours inférieur au bruit routier sauf lors du passage simultané de deux trains. Dans ce cas le bruit des trains augmenterait de 3dB. Le dossier conclut :

*« Au droit des immeubles pour lesquels le bruit généré par le trafic routier est nettement prépondérant par rapport au bruit ferroviaire, l'augmentation du trafic ferroviaire n'aura pas d'influence sur les niveaux sonores moyens globaux.*

*Au droit des immeubles pour lesquels le bruit généré par le trafic routier est moins prépondérant, il se peut que dans certains cas, l'augmentation du trafic ferroviaire ait une influence sur les niveaux sonores moyens globaux.*

*L'augmentation de trafic ferroviaire est susceptible d'avoir une influence sonore sur les habitations pour lesquelles le bruit de trafic routier n'est pas prépondérant, notamment au droit des habitations de l'impasse du Pré Tizon ».*

***L'Ae recommande d'apporter des éléments plus précis pour évaluer la contribution de chacune des sources sonores, en particulier dans le cas où le trafic ferroviaire augmenté deviendrait prépondérant par rapport au trafic routier en 2020, pour tout point du périmètre d'étude et en particulier pour l'école du boulevard Carnot. L'Ae recommande de réévaluer l'impact sonore du projet en conséquence.***

La circulation automobile va croître au sud de la gare et la mise à double voie du boulevard Carnot est proposée. Cette dernière génèrera au niveau de certaines habitations et d'une école un bruit supplémentaire estimé à +3dB dans une zone déjà bruyante. La mesure de réduction envisagée est de mettre la circulation de ce boulevard à 30 km/h et de prévoir un revêtement de la chaussée plus silencieux. Le dossier n'est pas clair sur le fait de savoir si les +3dB annoncés incluent ou non la prise en compte de cette mesure de réduction.

Côté nord, le trafic devrait diminuer.

Le dossier indique que le projet n'est pas concerné par la réglementation relative au bruit qui impose notamment, lorsque cela est nécessaire, de traiter les zones concernées par des augmentations de niveaux acoustiques. Pourtant, le projet présenté modifie les voies et les carrefours sur tout le périmètre et ces modifications apparaissent significatives, notamment pour le boulevard Carnot (supérieures à 2dB<sup>14</sup> en certains points). Il appartient au maître d'ouvrage de veiller à ce que des solutions permettant d'éviter et de réduire les impacts sonores du projet en conformité avec la réglementation soient mises en oeuvre.

***L'Ae recommande de reprendre l'analyse des impacts acoustiques du projet, en prenant en compte le bruit routier et le bruit ferroviaire et en distinguant bien l'impact du projet des mesures éventuelles de réduction envisagées. Elle recommande par ailleurs de prévoir des mesures permettant d'assurer le respect des seuils acoustiques fixés par la réglementation.***

Par ailleurs la construction de nouveaux bâtiments le long des voies influe directement sur le bruit le long du boulevard Carnot. Il a été indiqué aux rapporteurs que ces constructions pourraient ne pas être réalisées. Il conviendrait alors de modifier l'étude acoustique en conséquence.

---

<sup>14</sup> Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, articles L571-9 et suivants, et articles R. 571-44 et suivants du code de l'environnement.

***L'Ae recommande de fournir les résultats de modélisation des impacts acoustiques du projet en prenant en compte les divers scénarios possibles, notamment en matière de construction de bâtiments.***

#### *Vibrations*

L'étude d'impact se borne à indiquer que les vibrations seront moindres au sud car deux voies ferrées seront supprimées.

***L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact sur l'évolution des vibrations en fonction des résultats de l'état initial et des éléments complémentaires qui sont à apporter sur la nature de l'évolution de la circulation ferroviaire.***

#### *Eaux*

Les impacts des aménagements sur l'eau tels que décrits dans le dossier portent principalement sur :

- une diminution des surfaces imperméabilisées de l'ordre de 5 000 m<sup>2</sup>, et donc un impact a priori positif en termes de gestion des eaux pluviales ;
- une augmentation des besoins en eau potable et de traitement des eaux usées (du fait de la réalisation des nouveaux bâtiments, de l'augmentation des flux de voyageurs, etc.), ces eaux usées devant être collectées par un réseau de canalisation et traitées à la station d'épuration communale implantée dans le bas de la vallée de Gouédic.

A ce stade, aucune estimation quantitative précise de ces besoins n'est fournie<sup>15</sup>.

Par ailleurs, la réalisation du parking souterrain et éventuellement des futurs bâtiments nécessitera des aménagements spécifiques (système de drainage ou de pompage des eaux souterraines pendant les travaux, dispositif de recueil et d'évacuation des eaux dans les parkings, mise en place de débourbeurs déshuileurs, etc.) dont seulement certaines caractéristiques sont présentées dans le dossier. Ces éléments devront être précisés dans le cadre des procédures au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques à venir.

#### *Qualité de l'air*

Les impacts du projet sur la qualité de l'air dans la zone d'étude ne sont pas quantifiés. Le développement de l'offre de transport en commun (notamment via le projet « Transport est - ouest », cf. partie 2.4.3 du présent avis) et les facilités accrues d'utilisation de modes de transport alternatifs à la voiture individuelle pourraient, si ces évolutions sont confirmées, contribuer à limiter l'impact de l'augmentation de la fréquentation de la gare. L'Ae note toutefois que, compte tenu des augmentations de trafic annoncées, l'évolution des émissions atmosphériques n'apparaît pas claire<sup>16</sup>.

***L'Ae recommande de fournir une estimation quantitative des évolutions des émissions et des concentrations en polluants atmosphériques générées par le présent projet dans l'aire d'étude.***

#### *Consommation énergétique et émissions de gaz à effet de serre*

Le dossier mentionne des ratios de consommation énergétique par mètre carré (en lien avec la réglementation thermique 2012) ou encore d'émissions de gaz à effet de serre par type d'énergie ou par usage (chauffage, éclairage, etc.). Le bilan des consommations énergétiques et des émissions

<sup>15</sup> Sur le traitement des eaux usées par exemple, il est indiqué que la capacité de traitement de la station est de 140 000 équivalent-habitants (EH) et la charge reçue est actuellement de 110 000 EH. Ces chiffres ne sont pas mis en relation avec l'augmentation des besoins envisagés à l'échéance de réalisation du projet. Pour l'eau potable, le besoin est estimé à 4200 m<sup>3</sup>/an mais ce résultat dépend fortement de l'occupation future des immeubles qui n'est pas complètement arrêtée à ce jour (cf. partie 2.2 du présent avis).

<sup>16</sup> L'augmentation des flux de circulation pouvant compenser les diminutions éventuelles des émissions liées à l'amélioration des technologies.

de gaz à effet de serre induites par le projet et les engagements des maîtres d'ouvrage en la matière ne sont pas présentés<sup>17</sup>, en particulier pour le bâtiment-voyageurs.

***L'Ae recommande de fournir un bilan des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre induites par le projet.***

### **2.4.3 Appréciation globale des impacts du programme et impacts cumulés du projet avec d'autres projets connus**

Le présent PEM étant un projet du programme « Bretagne et Pays de la Loire à grande vitesse », le public pourrait être éclairé sur les enjeux plus généraux auquel le PEM contribue dans ce cadre. En particulier, une partie du report modal envisagé 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 les impacts du programme « Bretagne et Pays de la Loire à grande vitesse », notamment en termes de report modal et de ses conséquences pour l'environnement.***

L'Ae remarque par ailleurs qu'un projet de liaison est-ouest par bus à haut niveau de service dans l'agglomération de Saint-Brieuc est envisagé (projet TEO pour « Transport est - ouest »). Un avis de l'autorité environnementale (le préfet de région dans ce cas) a été émis le 1<sup>er</sup> mars 2012 sur la première section de cette liaison, le projet « Armor - Cité », qui traversera la ville de Saint-Brieuc d'est en ouest. Selon cet avis, le projet TEO « s'inscrit dans la perspective de la réalisation de la LGV Bretagne - Pays de la Loire, de la modernisation de la ligne Rennes - Brest et la création d'un pôle d'échanges multimodal à la gare SNCF de Saint-Brieuc » et permettra de desservir le secteur de la gare de Saint-Brieuc, les travaux étant prévus sur la période 2012-2014 pour la section « Armor - Cité ». Cet avis recommandait notamment de porter une attention particulière :

- aux nuisances sonores en deux points du tracé, ainsi qu'à celles induites par le chantier ;
- aux émissions de poussières générées par les travaux ;
- aux impacts du chantier sur les conditions de circulations et les déplacements dans les secteurs perturbés.

Le dossier ne précise pas l'état d'avancement du projet TEO et indique que les projets de PEM et « Armor-Cité » n'auront pas d'impacts cumulés négatifs sur l'environnement. Au vu des éléments rappelés ci-dessus et des recommandations émises dans le présent avis (portant notamment sur le bruit et les conditions de circulation) l'Ae estime qu'une présentation plus détaillée des projets TEO et « Armor-Cité » est nécessaire. Une description plus précise des caractéristiques de ces projets et de leur état d'avancement ainsi qu'une analyse plus approfondie de leurs impacts cumulés avec celui de PEM doivent également être présentées. En particulier, l'Ae note qu'ils pourraient être de nature à réduire la part modale de la voiture dans les déplacements liés à la gare et donc contribuer aux objectifs du PEM.

***L'Ae recommande de détailler les caractéristiques du projet TEO, en particulier de sa section « Armor-cité », et d'en préciser l'état d'avancement. Elle recommande d'étudier plus précisément les impacts cumulés de ce projet avec celui du PEM de Saint-Brieuc.***

## **2.5 Analyses coûts avantages**

Comme le pétitionnaire le précise au début de son dossier (page 23), l'étude d'impact doit comprendre, en outre, une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité (article R. 122-5 III du code de l'environnement). Une telle analyse n'est pas fournie, l'étude tentant néanmoins d'isoler les coûts associés à la préservation de l'environnement. L'assainissement des eaux est évalué à plus de 300 k€. L'Ae note qu'il s'agit dans ce cas d'une mesure obligatoire.

---

<sup>17</sup> Le dossier mentionnant par exemple l'utilisation d'éclairage de type LED dans le parking souterrain sans que les consommations correspondantes ne soient précisées.

***L'Ae recommande de fournir une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité.***

## **2.6 Suivi des mesures et de leurs effets**

L'Ae rappelle que le suivi prévu par l'article R. 122-5 II 7° du code de l'environnement a pour vocation de s'assurer du suivi des mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les impacts négatifs du projet sur l'environnement et de leurs effets. L'article R. 122-14 du même code précise que la décision de l'autorité compétente pour autoriser ou approuver le projet mentionne les modalités du suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation et de leurs effets sur l'environnement et la santé humaine, ce suivi faisant l'objet d'un ou plusieurs bilans réalisés selon un calendrier que déterminera cette même autorité.

L'étude d'impact présente, sur une page, les principales mesures de suivi et de suivi de leurs effets. Elles concernent principalement la qualité des eaux et de l'air, les émissions de gaz à effet de serre ou encore les nuisances en phase chantier.

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de mettre à disposition du public les résultats des mesures de suivi qui seront mises en œuvre dans le cadre du projet et du suivi de leurs effets.***

## **2.7 Résumé non technique**

Le résumé non technique est clair mais ne reprend pas l'ensemble des éléments importants présentés dans l'étude d'impact (esquisse des principales solutions de substitution, modalité de suivi des mesures et du suivi de leurs effets, etc.).

***L'Ae recommande de compléter le résumé non technique en y présentant l'ensemble des principaux points abordés dans l'étude d'impact et d'y prendre en compte les conséquences des recommandations du présent avis.***