



## **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 Lorient (56)**

**n° Ae : 2014-90**

# 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 17 décembre 2014 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare de Lorient (56).

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

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du Morbihan, le dossier ayant été reçu complet le 9 octobre 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.

L'Ae a consulté, par courriers en date du 15 octobre 2014 :

- le préfet de département du Morbihan, et a pris en compte sa contribution en date du 11 décembre 2014,
- la ministre en charge de la santé,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de Bretagne.

Sur le rapport de Thierry Galibert et Maxime Gérardin, et 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, de l'autorité décisionnaire 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. La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (article L.122-1 IV du code de l'environnement).**

---

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

# Synthèse de l'avis

Le projet de pôle d'échanges multimodal de la gare de Lorient (56) consiste en la reconfiguration complète de la gare, sous les maîtrises d'ouvrage de Gares et connexions (branche du groupe SNCF), de Réseau ferré de France (RFF) et de Lorient agglomération. Il s'inscrit, pour un montant de 58 millions d'euros (HT), dans le plan « Bretagne à grande vitesse » (BGV) qui accompagne la mise en service de la LGV « Bretagne – Pays de Loire » et prévoit la transformation des principales gares bretonnes en « pôles d'échanges multimodaux ».

Il comprend essentiellement la réduction de la largeur du faisceau ferroviaire, la construction d'une nouvelle passerelle piétonne franchissant les voies et celle d'un nouveau bâtiment voyageurs, au sud, destiné à devenir le principal accès à la gare, permettant en outre l'accès de plain-pied à un « quai TER », qui ajoute une quatrième voie à quai aux trois existantes.

Le principal enjeu relevé par l'Ae est l'amélioration du fonctionnement urbain de la gare de Lorient, en lien avec les réseaux de transport en commun qui la desservent, dans un esprit de réduction des impacts environnementaux de l'organisation urbaine et des transports. La présence sur les anciennes emprises ferroviaires de sols pollués, ainsi que les éventuels impacts acoustiques des modifications du bâti à proximité des voies, sont également des enjeux à prendre en compte.

L'étude d'impact est globalement lisible et bien illustrée, bien qu'elle ne rende pas toujours complètement compte de toute la démarche qui a été celle des maîtres d'ouvrage dans l'élaboration de leur projet.

L'Ae recommande de préciser les aménagements prévus pour le futur parvis de la gare, et de vérifier leur compatibilité avec les pollutions des sols présentes.

Elle recommande, en outre, pour la complète information du public, de préciser le devenir de la passerelle actuelle, faire figurer au dossier d'enquête publique les enseignements que les maîtres d'ouvrage tirent des modélisations acoustiques complémentaires en cours ainsi que de présenter les hypothèses sur lesquelles repose la prévision d'une très forte augmentation du nombre de passagers ferroviaires entre 2010 et 2020, cette prévision devant être ajustée selon les dernières données disponibles.

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

# Avis détaillé

## 1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

La gare de Lorient, reconstruite après la guerre sur le même emplacement que celui de la gare historique, présente la particularité d'être placée « dos à la ville » : le bâtiment « voyageurs » se trouve au nord du faisceau ferroviaire, alors que le centre-ville se trouve au sud. Le projet présenté consiste en la reconfiguration complète de la gare, sous les maîtrises d'ouvrage de Gares et connexions (branche du groupe SNCF), de Réseau ferré de France (RFF) et de Lorient agglomération.

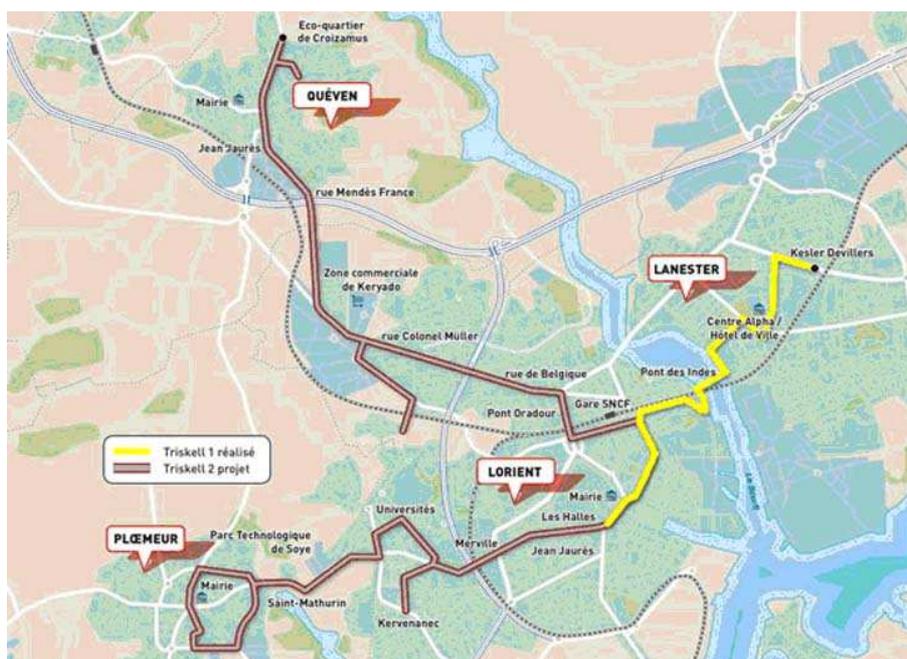
### 1.1 Contexte : les programmes de rattachement du projet

#### 1.1.1 Projets urbains centrés sur la gare de Lorient

L'étude d'impact présentée relève, à juste titre, que le projet forme un ensemble cohérent avec deux autres projets majeurs à l'échelle de l'agglomération : la zone d'aménagement concertée (ZAC) « Quartier de la gare » et la phase 2 du projet de transport en commun en site propre (TCSP), dit le Triskell.

La ZAC de la gare couvre les emprises anciennement ferroviaires situées de part et d'autre du faisceau de voies, à proximité de la gare. Elle a été créée en décembre 2012. Elle prévoit des constructions mêlant logements, bureaux et activités, pour un total prévu de 102 000 m<sup>2</sup>.

Le projet « Triskell », formé de trois branches de voies de bus en site propre, avec priorité aux bus aux carrefours, dessert l'agglomération selon une disposition en étoile autour de la gare. Il comprend également des aménagements urbains (pont, espaces piétonniers, etc). Une première phase a été réalisée (branche de Lanester et branche vers le centre de Lorient). La phase 2 du projet comprend une troisième branche vers Quéven, et le prolongement vers Ploemeur de la branche desservant le centre de Lorient.



Le projet Triskell. En jaune la 1<sup>ère</sup> phase déjà réalisée, en gris la seconde phase. Source [www.caplorient.com](http://www.caplorient.com)

## 1.1.2 Le plan « Bretagne à grande vitesse »

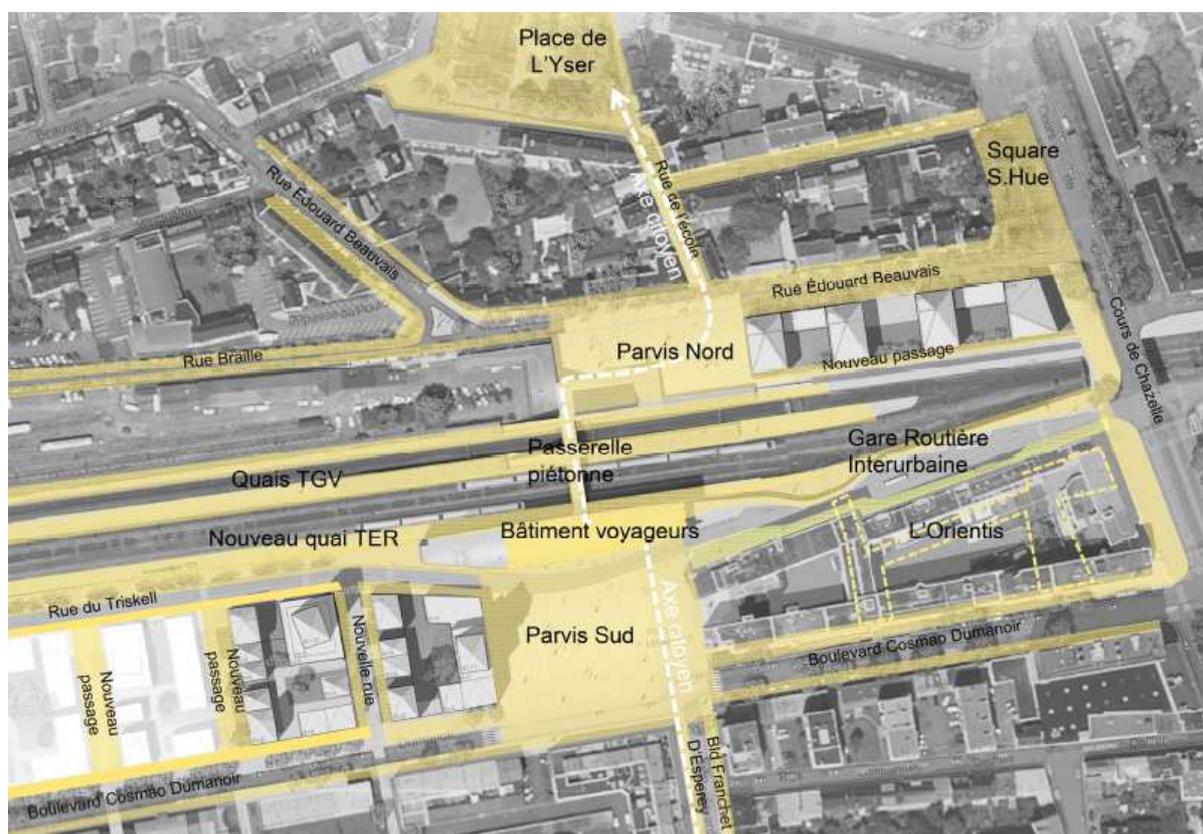
La ligne à grande vitesse (LGV) « Bretagne – Pays de la Loire » (BPL), reliant Le Mans à Rennes, qui est actuellement en cours de construction, doit notamment abaisser de 37 minutes les temps de parcours entre Paris et Rennes. Les maîtres d'ouvrages du projet de gare ont indiqué oralement aux rapporteurs que le 15 mai 2017, date annoncée de sa mise en service, constitue un objectif important : la gare et la seconde phase du Triskell devront être opérationnels à cette date.

Le plan « Bretagne à grande vitesse » (BGV) accompagne la mise en service de la LGV. Il prévoit la transformation des principales gares bretonnes en « pôles d'échanges multimodaux », et des aménagements des voies existantes, sur les axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper. D'après le dossier, « à l'horizon 2017, Lorient ne sera plus qu'à 2h40 de Paris » (p.77 de l'étude d'impact). Il est aussi indiqué que le gain de temps permis par les travaux de modernisation de voies serait de 8 minutes entre Rennes et Lorient, et que le gain total serait ainsi de 45 minutes entre Paris et Lorient. Il est ensuite indiqué que la réalisation des aménagements permettant les 8 minutes de gain de temps « a été achevée fin 2013 », ce qui laisse entendre que seules les 37 minutes apportées par la LGV entre Paris et Rennes restent à gagner.

L'Ae relève cependant que les temps de parcours actuels entre Paris et Lorient sont, pour les plus rapides des quelques trains ne marquant pas d'arrêt à Rennes<sup>2</sup>, de l'ordre de 3h40<sup>3</sup>. Il n'est donc pas évident de comprendre comment « Lorient ne sera plus qu'à 2h40 de Paris ».

***Pour la correcte information du public, l'Ae recommande que les temps de parcours affichés dans le dossier à l'horizon 2017 soient vérifiés, et correspondent à ceux dont les passagers pourront effectivement bénéficier sur la plupart des trains proposés.***

## 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés



*Vue globale des aménagements prévus. Les îlots bâtis à l'est du parvis nord et à l'ouest du parvis sud correspondent à des constructions de la ZAC, non encore réalisées au jour du présent avis. Source étude d'impact, p.13.*

<sup>2</sup> Soit, actuellement, de l'ordre d'un train par semaine en hiver et un par jour en été.

<sup>3</sup> Un peu plus dans l'autre sens, de Lorient vers Paris.

Le principal élément du projet est la construction d'un nouveau bâtiment voyageur, du côté sud des voies. À cet effet, il est prévu :

- la réduction de la largeur des emprises ferroviaires, par libération de leur partie sud,
- la construction, sur les emprises ainsi libérées, du nouveau « bâtiment voyageurs », destiné à devenir le principal accès à la gare, et permettant en outre l'accès de plain-pied à un « quai TER », qui ajoute une quatrième voie à quai aux trois déjà existantes,
- la construction d'une nouvelle passerelle piétonne franchissant les voies, destinée, outre son usage lié à la gare, à créer un itinéraire piéton entre quartiers (« axe citoyen » figuré en pointillé blanc sur la vue ci-dessus),
- l'implantation d'un arrêt de bus à l'extrémité est de ce bâtiment, sur la voie de la seconde phase du Triskell, laquelle longe la façade sud de la future gare, et, un peu plus à l'est, la re-construction de la gare des bus interurbains, sur son emplacement actuel,
- la destruction, au nord, du bâtiment voyageur actuel, remplacé par une construction ouverte plus modeste.

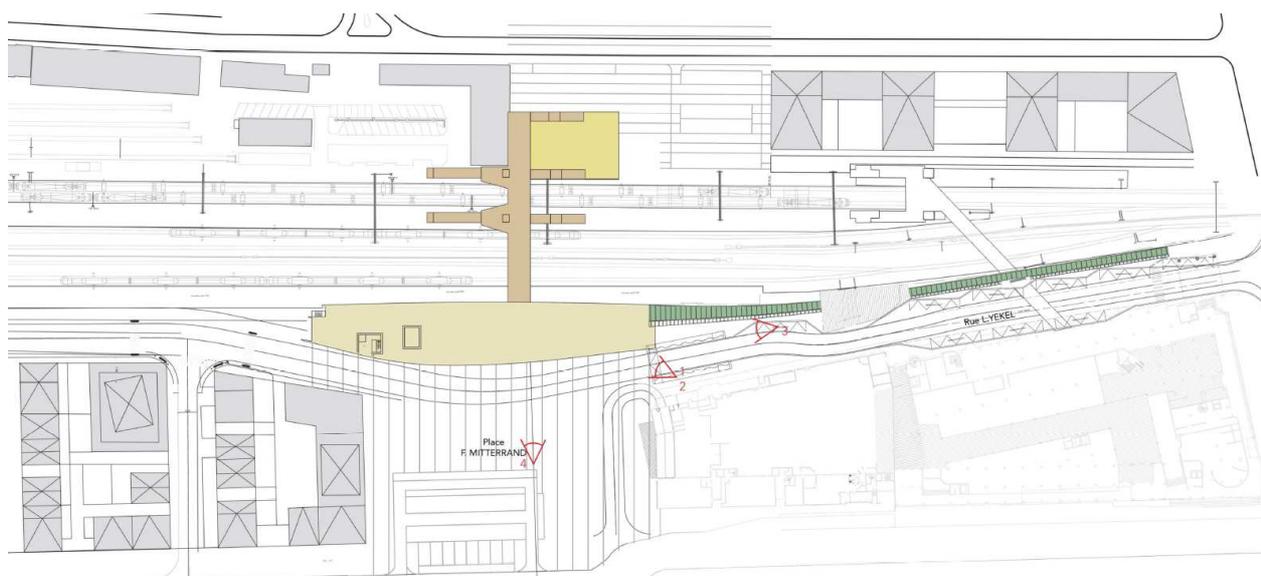
Il est prévu, en lien avec le projet de ZAC, qu'un parvis soit dégagé au sud du bâtiment « voyageurs ». Ceci suppose la destruction des bâtiments accolés à l'ouest à l'ensemble « l'Orientis »<sup>4</sup>, à savoir un centre de tri de la poste et des bureaux des services des impôts. L'actuel bureau de poste sera transféré vers la partie ouest du bâtiment « voyageurs », qui comprend par ailleurs une surface commerciale.

La construction de parkings à voitures et vélos est prévue dans le cadre de la ZAC, à l'intérieur des futurs îlots les plus proches de la gare.

Le coût de l'ensemble est estimé à 58 M€ HT, aux conditions économiques de 2011 (p. 124).

Il n'est pas précisé le devenir de la passerelle actuelle, qui relie l'extrémité est des quais à la partie gare routière du bâtiment « l'Orientis ».

***L'Ae recommande que soit précisé si la passerelle actuelle sera ou non conservée, ou, dans l'hypothèse où ce choix reste à faire, quels en seront les facteurs déterminants.***



Plan masse du projet. Source étude d'impact, p.114.

<sup>4</sup> Complexe commercial et de bureaux dont on notera qu'il avait été construit à l'occasion de la mise en service de la LGV Atlantique, en 1989.

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

Le projet est localisé à l'intérieur de la ZAC. Il nécessite notamment l'obtention d'un permis de construire<sup>5</sup>, ainsi qu'une déclaration au titre de la « loi sur l'eau »<sup>6</sup>.

S'agissant d'une gare de voyageurs, le projet est soumis à étude d'impact<sup>7</sup>. Une partie des maîtres d'ouvrages étant des établissements publics de l'Etat placés sous la tutelle de la ministre en charge de l'environnement, l'avis doit être rendu par l'Ae du CGEDD<sup>8</sup>.

Cette étude d'impact comprend une évaluation d'incidences sur les sites Natura 2000<sup>9</sup>, qui n'appelle pas d'observations de l'Ae.

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

La gare de Lorient occupe une position particulière à l'échelle de l'agglomération. Pour l'Ae, son bon fonctionnement urbain, en lien avec les quartiers avoisinants, dont la ZAC projetée, et avec les réseaux de transport en commun qui la desservent, est un enjeu important dans un esprit de réduction des impacts environnementaux de l'organisation urbaine et des transports.

À l'échelle de la réalisation du projet, la présence sur les anciennes emprises ferroviaires de sols pollués est un enjeu à prendre en compte, ainsi que les éventuels impacts acoustiques des modifications du bâti à proximité des voies.

## **2 Analyse de l'étude d'impact**

L'étude d'impact est globalement lisible et bien illustrée. La visite sur site des rapporteurs, et les échanges avec les maîtres d'ouvrage, ont cependant permis de constater qu'elle ne rend pas toujours complètement compte de toute la démarche qui a été celle des maîtres d'ouvrage dans l'élaboration de leur projet. Les rapporteurs de l'Ae ont cependant pu percevoir, dans leurs échanges avec les maîtres d'ouvrage, que le projet a fait l'objet d'une véritable démarche d'élaboration ; l'étude d'impact n'en rend pas toujours totalement compte.

### **2.1 Appréciation globale des impacts des programmes dans lesquels s'inscrit le projet**

#### **2.1.1 Projets urbains à Lorient**

Comme cela a déjà été relevé, le périmètre choisi pour l'étude (ZAC, gare et Triskell) est pertinent. L'appréciation des impacts présente cependant un nombre important d'items, sans qu'il soit facile d'en retirer des enseignements majeurs.

En tout état de cause, les rapporteurs de l'Ae ont pu percevoir, lors de leur visite, la cohérence entre les trois projets, notamment dans le traitement, non présenté dans l'étude d'impact, d'infrastructures routières anciennes qui n'apparaissent plus correspondre aux orientations actuelles en matière d'aménagement urbain (pont d'Oradour, carrefour entre le boulevard d'Oradour et la rue Paul Guieysse).

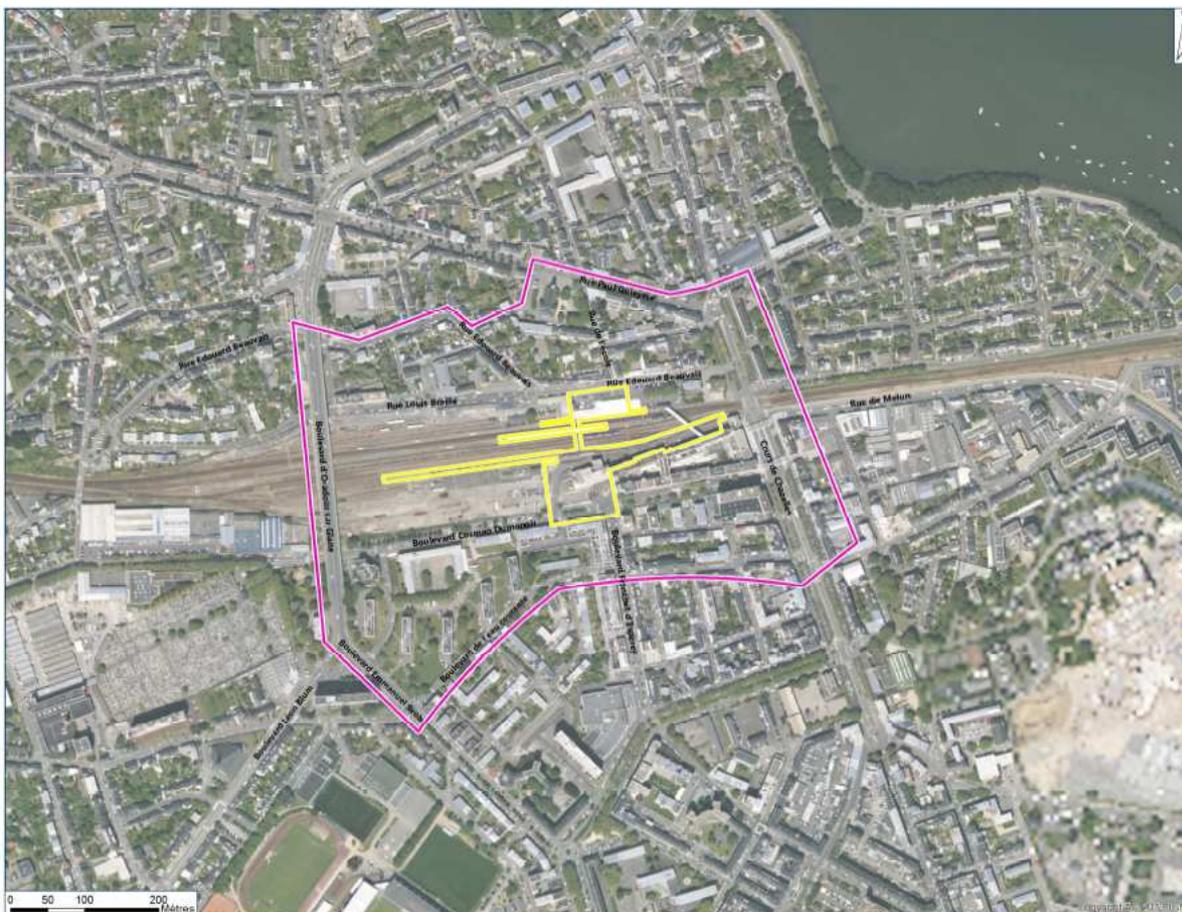
<sup>5</sup> Articles L. 421-1, et R. 421-1 et suivants du code de l'urbanisme.

<sup>6</sup> Articles L. 214-1 et suivants, et R. 214-1 et suivants du code de l'environnement.

<sup>7</sup> Rubrique 5° b) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement.

<sup>8</sup> Article R.122-6 II 2° de ce même code.

<sup>9</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). En France, le réseau Natura 2000 comprend 1 753 sites.



Photographie aérienne des abords du projet. Le contour jaune signale le périmètre du projet de gare, et le contour fuchsia l'« aire d'étude » retenue. Source étude d'impact.

### 2.1.2 Plan « Bretagne à grande vitesse »

L'étude d'impact ne comporte pas d'appréciation des impacts environnementaux du programme BGV. Pour l'Ae, ceci n'est pas rédhibitoire, tant l'interdépendance fonctionnelle entre les différents éléments de ce programme semble faible. Cependant, c'est à l'échelle de ce plan que sont élaborées les prévisions de trafic reprises par le dossier : elles prévoient un quasi-doublement du nombre de passagers ferroviaires entre 2010 et 2020 (p.140)<sup>10</sup>. Il serait donc utile que les hypothèses et méthodes correspondantes soient présentées, et que ces prévisions soient comparées aux données observées sur les toutes dernières années.

***L'Ae recommande, pour la complète information du public, que soient présentées les hypothèses sur lesquelles repose la prévision d'une très forte augmentation du nombre de passagers ferroviaires entre 2010 et 2020, et que cette prévision soit ajustée selon les dernières données disponibles.***

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

L'« esquisse des principales solutions de substitution examinées » explique clairement quelles options de positionnement du nouveau bâtiment et de la passerelle ont été étudiées, et les raisons qui ont conduit au choix final. Elle présente également pourquoi une passerelle a été retenue, plutôt qu'un passage souterrain.

Il est également indiqué, p.112, que les études menées en 1991 sur l'éventuelle suppression du passage à niveau juste à l'est de la gare ont « conclu à un coût démesuré » et à des solutions « peu satisfaisantes sur le plan urbain », justifiant son maintien. Il apparaît, selon le dossier d'étude

<sup>10</sup> Et aussi p. 29 de l'annexe 1, qui indique comme source « SNCF Gares & Connexions (2010) ».

d'impact, peu accidentogène (p. 99) malgré l'important trafic qui l'emprunte. L'Ae n'a pas de remarques à formuler sur ces explications.

## **2.3 Analyse de l'état initial de l'environnement et de la prise en compte des impacts du projet**

L'Ae s'attache ici aux points qui lui semblent les plus importants ; elle ne revient pas de manière exhaustive sur l'ensemble des raisonnements présentés.

### **2.3.1 Déplacements**

Les analyses présentées permettent de bien comprendre la situation quant aux usages de déplacement liés à la gare (destinations des usagers de la gare et parts modales de rabattement<sup>11</sup>, p.78, état des flux piétons en gare y compris pour motif de traversée, p.88).

L'étude d'impact présente (p. 141) l'évolution des parts modales projetée entre 2010 et 2020 : une diminution substantielle de la part de la voiture, une augmentation de la part des transports en commun et surtout de l'ensemble marche et vélo. Il s'agit d'une prolongation de la tendance observée sur la décennie passée<sup>12</sup>, traduisant l'idée que la mise en service de la seconde phase du projet Triskell permettra la poursuite d'une évolution attribuée, par le dossier, à la première phase. La combinaison de ces évolutions de parts modales avec la forte augmentation prévue du nombre de passagers ferroviaires conduit à prévoir une augmentation de l'usage de l'ensemble des modes de rabattement (p.142), dans des proportions néanmoins différentes selon ces modes<sup>13</sup>.

Ces calculs sont utilisés pour dimensionner les parkings prévus dans le cadre de la ZAC.

***Puisque le projet s'inscrit dans un contexte d'évolutions fortes des pratiques de déplacement, l'Ae recommande de vérifier, avant la réalisation des îlots de la ZAC comprenant les parkings associés à la gare, que les calculs de dimensionnement effectués sont bien cohérents avec les évolutions les plus récentes.***

Une telle vérification sera d'autant plus souhaitable que les parkings prévus occupent pour partie (côté sud) des volumes qui pourraient nécessiter l'excavation de matériaux pollués (cf § 2.3.4).

La partie d'« analyse spécifique aux infrastructures de transport » tente d'isoler l'effet propre du projet de gare, par le calcul de la différence entre, d'une part ce qui se passera avec l'ensemble des projets réalisés, et d'autre part, ce qui se passerait si tous les projets étaient réalisés à l'exception de la gare. Il est, à cet effet, supposé (p.172) que le projet de reconfiguration de la gare ne modifie pas le nombre des passagers qui l'empruntent, mais influe légèrement sur les parts modales aux dépens de la voiture. Pour l'Ae, il semble que le projet est au contraire susceptible d'attirer un peu plus d'habitants de l'agglomération vers le train, en rendant la gare plus pratique et plus accueillante, mais qu'il ne favorise pas particulièrement, en lui-même, le report des rabattements depuis la voiture vers d'autres modes<sup>14</sup>. En tout état de cause, l'effet propre du projet de gare semble faible en regard des différentes évolutions anticipées à plus large échelle : l'enjeu réside donc sûrement davantage dans la bonne anticipation de ces évolutions que dans l'estimation de l'effet propre du projet.

---

<sup>11</sup> Dans le cas de déplacements dont le mode principal est le train, les "rabattements" désignent les trajets que l'utilisateur effectue, d'une part entre son point de départ et la gare où il prend le train, et d'autre part entre la gare où il quitte le train et son point d'arrivée.

<sup>12</sup> On notera que ces évolutions sont substantielles, ce qui constitue un résultat remarquable.

<sup>13</sup> Notamment, le nombre de trajets de voitures en lien avec la gare augmenterait de plus de 50%, malgré un passage de 36% à 29% de part modale.

<sup>14</sup> En témoignent les différents parkings prévus, et l'ajout au système de dépose actuel (côté nord) d'un second point de dépose (côté sud).

### 2.3.2 Nuisances du trafic routier

Le dossier présente une analyse, examinant comment les augmentations<sup>15</sup> du nombre de rabattements en voiture vers la gare peuvent se répartir sur les différentes artères de l'agglomération, et ce que ce surcroît de trafic représenterait en comparaison du trafic déjà présent. Les augmentations obtenues sont, au plus, de l'ordre de 10% localement en 2030, dans des hypothèses pessimistes. Ceci n'appelle pas de remarque de l'Ae.

### 2.3.3 Bruit

L'analyse rapportée ci-dessus permet à l'étude d'impact de démontrer (p.145) que l'effet sur le bruit routier des évolutions liées à la gare est faible. Il est de plus indiqué qu'une modélisation acoustique plus précise est en cours. Il a été indiqué aux rapporteurs de l'Ae que cette modélisation intègre également le bruit ferroviaire. L'Ae relève que cette modélisation devra tenir compte des destructions de bâtiments prévues (extrémité de « l'Orientis », bâtiment voyageurs actuel côté nord), lesquelles peuvent exposer au bruit ferroviaire les habitations présentes.

***L'Ae recommande que les résultats des modélisations acoustiques, ainsi que les enseignements que les maîtres d'ouvrage en tirent, figurent au dossier d'enquête publique.***

### 2.3.4 Pollution des sols

L'état initial indique (p.40) que les investigations menées ont mis en évidence des pollutions aux hydrocarbures incompatibles avec une mise en décharge des matériaux correspondants. L'Ae souligne qu'il pourrait être souhaitable que la gestion des matériaux éventuellement excavés soit cohérente, entre le présent projet et la réalisation des îlots de la ZAC. En outre, le volume des terres à excaver et les filières de traitement utilisées selon leur qualité ne sont pas définis dans le dossier.

***L'Ae recommande que soient précisés les volumes de matériaux à excaver, et les filières de traitement qui seront sollicitées.***

Par ailleurs, le futur parvis de la gare, dont l'aménagement précis n'est pas défini à ce jour, prendra lui aussi place sur l'ancienne emprise ferroviaire.

***L'Ae recommande que soient précisés les aménagements prévus pour le parvis, et que soit vérifiée la compatibilité des usages prévisibles avec les pollutions des sols constatées.***

### 2.3.5 Eaux pluviales

Il est indiqué (p.138) que des dispositifs de tamponnement des eaux pluviales seront mis en place, pour respecter les débits de fuite inscrits au plan local d'urbanisme (PLU).

***L'Ae recommande que le dimensionnement et l'implantation des bassins de rétention prévus soient précisés.***

## 2.4 Résumé non technique

Le résumé non technique est accessible et suffisamment documenté pour assurer la correcte information du public.

***L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.***

---

<sup>15</sup> Augmentations totales, et non seulement leur fraction imputable au projet de gare.