



## **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'échange multimodal de Saint-Brieuc (22)**

**n°Ae: 2015-81**

# 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 2 décembre 2015, à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la création du pôle d'échange multimodal de Saint-Brieuc (22).*

*Étaient présents et ont délibéré : Mme Bour-Desprez, Fonquernie, Guth, Hubert, Perrin, Steinfeld, MM. Barthod, Clément, Ledenic, Lefebvre, Letourneux, Muller, Orizet, Roche, Ullmann, Vindimian.*

*En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

*Était absent ou excusé : M. Galibert.*

\* \*

*L'Ae a été saisie pour avis par le président de Saint-Brieuc Agglomération et SNCF Réseau, le dossier ayant été reçu complet le 17 septembre 2015.*

*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 3 mois.*

*L'Ae a consulté par courriers en date du 21 septembre 2015 :*

- le préfet de département des Côtes-d'Armor,*
- la ministre chargée de la santé,*
- la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne, et a pris en compte sa réponse en date du 26 octobre 2015.*

*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, 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 (cf. 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 (PEM) de Saint-Brieuc (22) présenté par Saint-Brieuc agglomération et SNCF Réseau ambitionne de regrouper, sur une surface de 10,5 ha autour de la gare ferroviaire de Saint-Brieuc, une gare routière, un ensemble de parkings dont un parking silo, un parvis avec un kiosque pour la vente de billets et des espaces verts. Des réaménagements de la voirie et la création d'une passerelle au-dessus des voies ferrées reliant les secteurs nord et sud de la gare sont également prévus.

Le projet vise à accompagner une augmentation attendue du nombre annuel de voyageurs empruntant le train en gare de Saint-Brieuc, prévoyant d'évoluer de 1 200 000 actuellement à approximativement<sup>2</sup> 2 100 000 à l'horizon 2030. Le coût du projet est évalué à environ 15,3 M€ HT.

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 :

- fournir une appréciation des impacts de l'ensemble des projets constituant, avec le PEM, la même unité fonctionnelle ;
- justifier les hypothèses de report modal utilisées dans le dossier ;
- préciser si des points noirs du bruit existent dans l'aire d'étude et, le cas échéant, quelles sont les dispositions mises en œuvre pour les résorber ;
- s'engager clairement sur les mesures qui seront mises en œuvre pour réduire les impacts acoustiques du projet ;
- fournir un bilan complet des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre induites par le projet, ce bilan devant notamment inclure la phase chantier.

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

---

<sup>2</sup> L'étude d'impact mentionnant par endroit une estimation à 2 160 000.

# 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 et SNCF Réseau ambitionne de regrouper, sur une surface de 10,5 ha autour de la gare ferroviaire de Saint-Brieuc, une gare routière, un ensemble de parkings dont un parking silo, un parvis avec un kiosque et des espaces verts. Des réaménagements de la voirie et la création d'une passerelle au-dessus des voies ferrées reliant les secteurs nord et sud de la gare sont également prévus.

Le projet de PEM de Saint-Brieuc vise à accompagner une augmentation attendue du nombre annuel de voyageurs empruntant le train en gare de Saint-Brieuc, prévoyant d'évoluer de 1 200 000 actuellement à approximativement<sup>3</sup> 2 100 000 à l'horizon 2030. Le coût du projet est évalué à environ 15,3 M€ HT.

Un premier projet de PEM à Saint-Brieuc<sup>4</sup> a fait l'objet d'un avis de l'Ae. Le projet a évolué et le présent avis porte sur le projet modifié :

- il comprend maintenant la réalisation d'un parking silo à la place du parking souterrain initialement prévu, cette option ayant été abandonnée suite à la découverte d'une nappe d'eau souterraine à l'emplacement prévu pour le parking<sup>5</sup> ;
- le réaménagement du bâtiment « voyageurs », initialement inclus dans le projet de PEM, est en cours et ne fait plus partie des opérations prévues dans le cadre du dossier ;
- les constructions qui étaient initialement envisagées au sud des voies ferrées ne sont plus prévues dans le cadre de ce projet<sup>6</sup> mais reportées à une phase ultérieure.

### ***1.1 Contexte et programme de rattachement du projet***

Le projet de PEM s'inscrit dans le cadre :

---

<sup>3</sup> L'étude d'impact mentionnant par endroit une estimation à 2 160 000.

<sup>4</sup> Le premier avis avait été délibéré le 24 septembre 2014 (avis Ae n°2014-65).

<sup>5</sup> Dans son avis de 2014, l'Ae avait bien identifié cette question et avait noté que si 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.

<sup>6</sup> « *Entre le faisceau ferré et les parkings aériens il est prévu un espace en pelouse, cet ensemble sera rétrocédé ultérieurement au secteur privé pour un projet de promotion immobilière, le nombre de places de parking dédiées au PEM devant être conservé dans ce projet* » (source : étude d'impact).

- du schéma régional multimodal des déplacements et des transports (SRMDT) de Bretagne<sup>7</sup> qui « propose » notamment l'aménagement de dix pôles d'échanges dont celui de Saint-Brieuc ;
- du projet « Bretagne à grande vitesse » (BGV) qui comprend la mise en place de la ligne à grande vitesse (LGV) Bretagne – Pays de la Loire entre Le Mans et Rennes dont la construction devrait s'achever en 2017 et la modernisation des axes Rennes – Brest et Rennes – Quimper, les travaux étant engagés depuis 2004 et devant se poursuivre jusqu'en 2017 ;
- du projet « liaisons nouvelles ouest Bretagne – Pays de la Loire » (LNOBPL), dont le débat public s'est déroulé récemment, du 4 septembre 2014 au 3 janvier 2015.

Le PEM de Saint-Brieuc est également inscrit dans le contrat de plan État-Région 2015-2020.

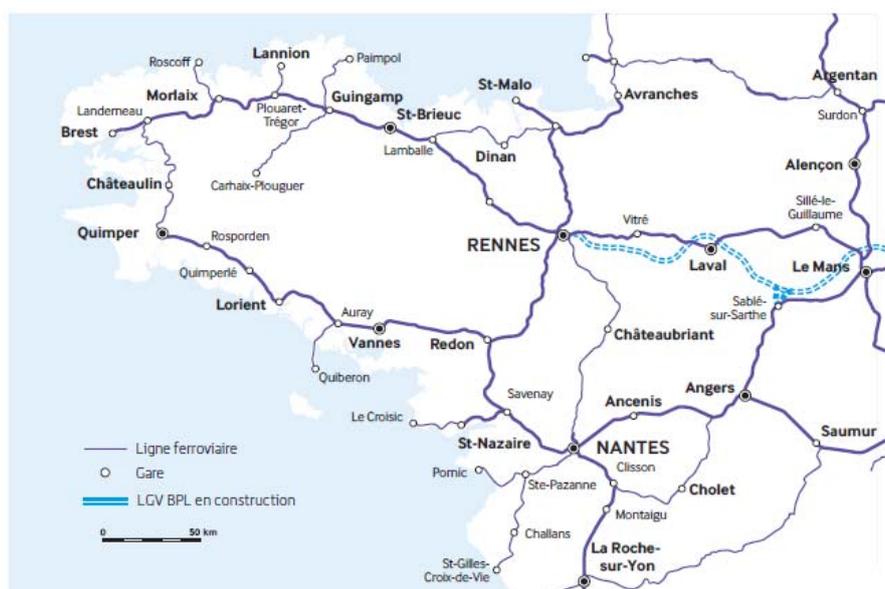


Figure 1 : le réseau ferroviaire actuel (source : synthèse du dossier de présentation du projet, <http://lnobpl.debatpublic.fr/documents-du-porteur-du-projet>)

Le projet BGV permettra, de gagner 37 minutes de trajet entre Paris et Rennes et, selon le dossier, toutes les gares concernées bénéficieront de gains de temps avec Paris qui iront de 37 minutes à 60 minutes environ. Le projet LNOBPL s'inscrit dans la continuité de ces évolutions. Il vise, à l'horizon 2030, à répondre à cinq objectifs : « améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne en mettant Brest et Quimper à 3 heures de Paris, irriguer les territoires par un maillage interrégional, rapprocher les deux capitales régionales Nantes et Rennes, desservir le futur aéroport du Grand Ouest<sup>8</sup>, dégager des

<sup>7</sup> « La Région Bretagne a adopté en décembre 2008 son Schéma Régional Multimodal des Déplacements et des Transports (SRMDT), ce schéma s'articule autour de 4 orientations : améliorer l'accessibilité de la Bretagne pour renforcer son attractivité économique ; garantir l'équité sociale et territoriale ; encourager les modes de transports alternatifs à la route ; partager entre autorités organisatrices de transports des outils de connaissance et d'évaluation performants » (source : étude d'impact)

<sup>8</sup> Ou aéroport de « Notre Dame des Landes »

possibilités d'évolution à long terme du réseau (voyageurs et fret) ». Les trafics prévus dans ce cadre à l'horizon 2030 ont servi de base aux études présentées dans le dossier. L'augmentation du nombre de voyageurs devrait principalement être la conséquence d'une augmentation de la capacité des trains et des taux de remplissage. De nouveaux TER à deux étages ont par ailleurs été mis en service en 2014, avec une capacité supérieure de l'ordre de 25% par rapport aux rames classiques.

L'Ae n'ayant été saisie ni du projet BGV, ni du dossier relatif à la LNOBPL, elle ne peut pas se prononcer sur les prévisions de trafic retenues dans le cadre de ces projets.

#### PRINCIPALES RELATIONS FERROVIAIRES POSSIBLES APRÈS LA MISE EN SERVICE DE LNOBPL

Nombre de trains voyageurs envisageables par heure et par sens (valable pour tous les scénarii)

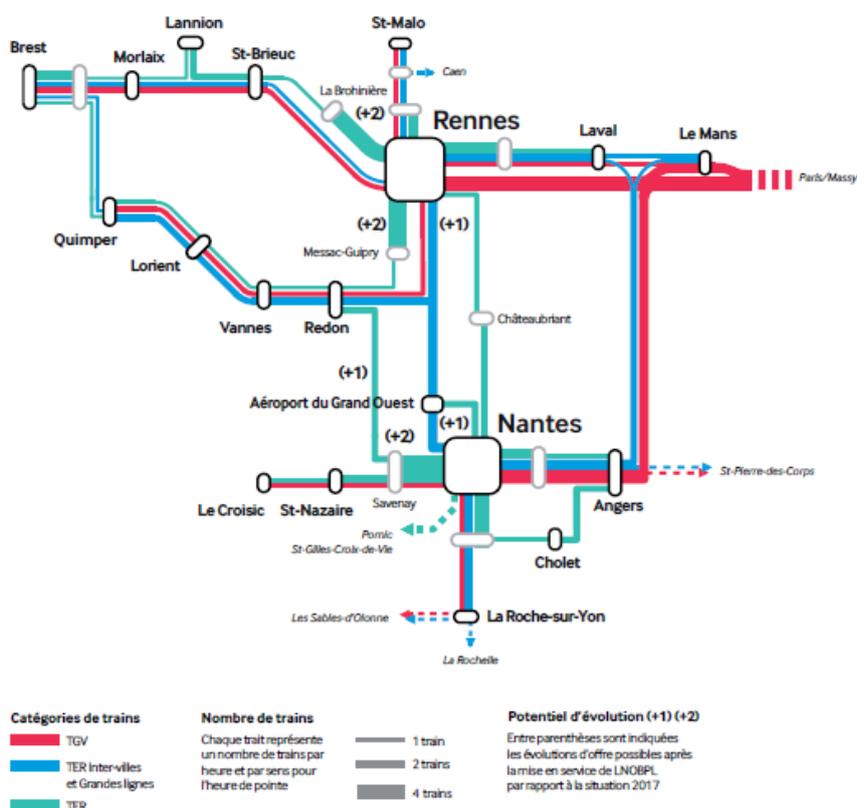


Figure 2 : Principales relations ferroviaires possibles après la mise en service de LNOBPL (source : synthèse du dossier de présentation du projet, <http://lnobpl.debatpublic.fr/documents-du-porteur-du-projet>)

## 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

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

- o au sud :
  - une gare routière de sept quais et des arrêts bus en rez-de-chaussée d'un parking silo de 241 places de quatre étages,
  - des emplacements réservés au stationnement en complément du parking silo, portant à environ 470 le nombre de places prévues pour les voitures,

- un parvis sur lequel un kiosque pour la vente de billet sera installé, et des espaces verts,
- le réaménagement du boulevard Carnot et des carrefours associés ;
- au nord, l'aménagement de la place François Mitterrand ;
- une passerelle courbe pour relier le nord et le sud du faisceau ferré d'une longueur totale de 134 mètres, escaliers compris ;
- la mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) de tous les équipements ;
- des « liaisons douces » et des équipements pour favoriser la circulation et le stationnement des cycles.

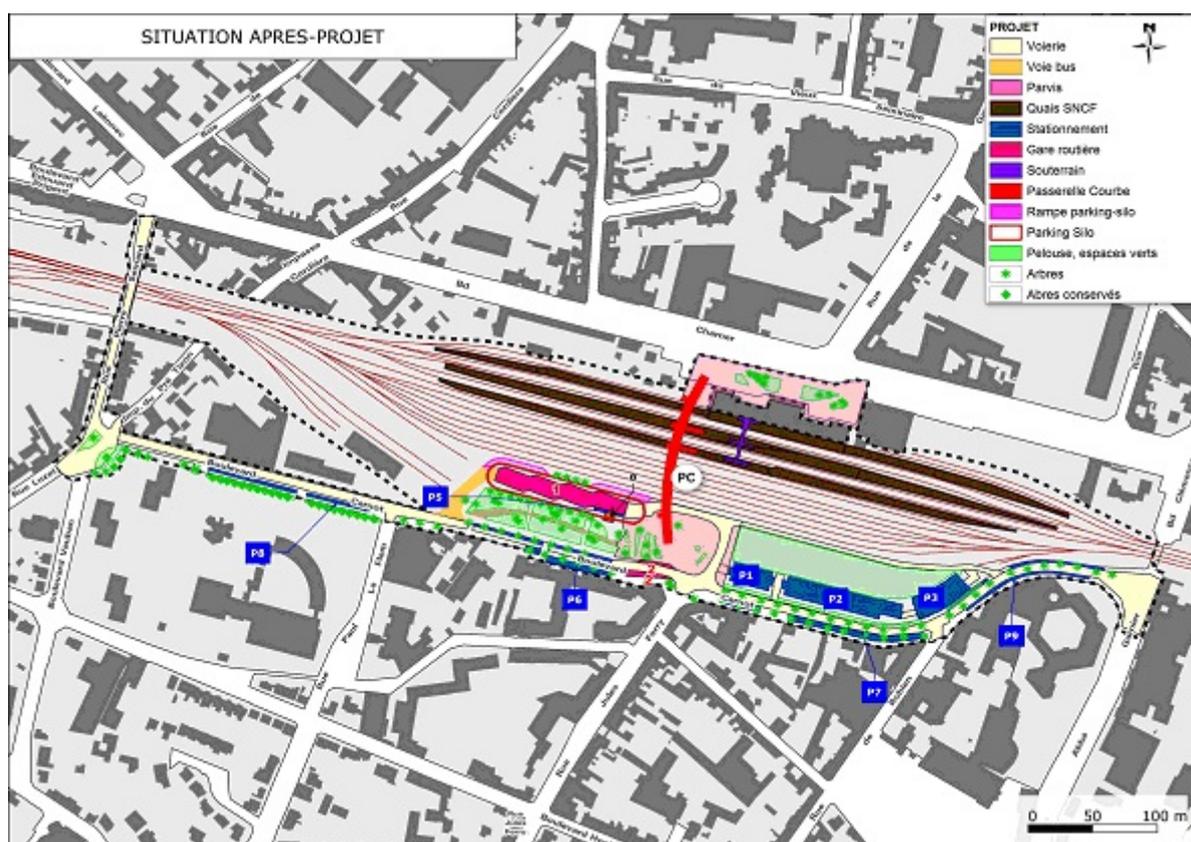


Figure 3 : représentation des principaux aménagements prévus dans le cadre du projet de PEM (source: étude d'impact)

En cas de vent violent, correspondant à un niveau de vigilance orange (niveau 2 selon le référentiel de Météo-France) ou rouge (niveau 3), la passerelle pourra être fermée au public (en moyenne 2,7 jours par an).

Selon les informations communiquées aux rapporteurs au cours de leur visite, la future passerelle sera accessible aux vélos, via les ascenseurs et des glissières au niveau des escaliers.

***L'Ae recommande de préciser clairement, dans le dossier, les dispositifs prévus afin de rendre la passerelle accessible aux vélos et aux personnes à mobilité réduite.***



Figure 4 : représentation du parking silo au sud (source : étude d'impact)

Les rapporteurs ont remarqué que plusieurs voies ferrées (entre six et huit) semblaient peu ou pas fréquentées. Les représentants de SNCF Réseau, présents au cours de la visite des rapporteurs, ont indiqué que ces voies étaient utilisées de façon ponctuelle pour le garage des trains de travaux<sup>9</sup>, et pour d'autres usages ponctuels. L'Ae relève que l'espace disponible au sud de la gare pour les aménagements du présent projet ou pour d'autres aménagements futurs dépendra fortement du choix du nombre de voies de service à conserver. Ce choix doit donc être justifié rigoureusement, en tenant compte notamment de l'ensemble des faisceaux de service disponibles sur le réseau, en particulier dans les autres gares proches.

***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 routière.***

L'étude d'impact présente des éléments du contrat de pôle d'échange multimodal signé entre les différents partenaires (la communauté d'agglomération et la ville de Saint-Brieuc, le conseil régional de Bretagne, le conseil départemental des Côtes-d'Armor, SNCF Gares & Connexions, RFF et l'État notamment). Il prévoit notamment, en plus des aménagements présentés dans le cadre du présent dossier, le réaménagement du bâtiment voyageurs existant et des aménagements pour une gare routière interurbaine au nord. En outre, la réalisation de bâtiments à usage de bureaux et de commerces au sud-est du faisceau de voies est envisagée, sans pour autant être intégrée dans le présent projet. Pour l'Ae, ces différents aménagements s'inscrivent dans une même stratégie (celle du contrat de pôle) ou sont dépendants les uns des autres : ils font donc partie d'un projet d'ensemble unique<sup>10</sup> dont les impacts auraient dû être appréciés.

<sup>9</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>10</sup> Ou d'un même « programme » au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement.



Le projet étant soumis à étude d'impact, il doit faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000<sup>13</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>14</sup>. L'Ae rappelle que la réglementation 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 la situation du projet à cet égard.

***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.***

En outre, le dossier ne précise pas si d'autres autorisations (permis de construire pour le parking silo notamment) sont nécessaires pour la réalisation du projet. Il en est de même pour ce qui concerne le réaménagement en cours du bâtiment voyageurs qui était pourtant intégré à la première version du projet de PEM sur laquelle l'Ae a émis un avis.

***L'Ae recommande de préciser les autorisations nécessaires à la réalisation de l'ensemble des projets constituant une même unité fonctionnelle.***

#### ***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.

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 accueilli en 2008 approximativement 1 200 000 voyageurs pour 2 100 000 environ prévus en 2030. L'évolution des modes d'accès à la gare est bien décrite

---

<sup>13</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>14</sup> Article R. 214-6 du code de l'environnement.

mais non justifiée. La part modale que représente la voiture individuelle passerait de 48% à 36%<sup>15</sup> en 2030.

*L'Ae recommande de justifier les hypothèses de report modal utilisées dans le dossier.*

## **2.1 Analyse de l'état initial**

### **2.1.1.1 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 conclusion de cette étude fait apparaître une pointe du soir qui conduit certaines zones à être proches de la saturation<sup>16</sup> et une circulation qui reste fluide sur le boulevard Carnot au sud. La plupart des données utilisées pour réaliser cet état initial datent d'une étude de 2009. Une actualisation de ces données aurait été utile dans le cadre de la présente demande, afin par exemple de comparer les estimations de trafic réalisées à cette époque avec la situation réellement constatée.

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

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. La passerelle apparaît donc jouer un rôle structurant pour les circulations piétonnes dans le quartier de la gare.

### **2.1.1.2 Bruit et vibrations**

Un état sonore initial a été dressé à partir de mesures en juin 2015 réalisées en six points répartis dans l'aire d'étude. Ces mesures ont permis le calage d'un modèle numérique à partir duquel des cartes de l'environnement sonore initial, de jour et de nuit, ont été réalisées. L'étude insiste sur le fait que les nuisances sonores dues au trafic routier sont prépondérantes par rapport à celles du trafic ferroviaire (ce qui est confirmé par les résultats présentés).

Les niveaux sonores atteints de jour peuvent être importants (supérieurs à 70 dB(A)<sup>17</sup> au niveau de certains bâtiments en bordure de voirie). La nuit est plus calme même si, pour

---

<sup>15</sup> La part des usagers y accédant à pied ou à vélo passerait de 33 % à 37 % et celles des transports en commun de 18 % à 25 %.

<sup>16</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.

<sup>17</sup> « Une valeur exprimée en dB (A) indique une évaluation en décibels d'un niveau sonore avec la pondération A de la norme CEI 61672-1 « Electroacoustique - Sonomètres ». La pondération est établie pour tenir compte de la sensibilité moyenne de l'oreille des personnes ayant une audition considérée comme normale, pour chaque bande de fréquences » (source : wikipedia.org).

quelques bâtiments du boulevard Charner par exemple, les niveaux sonores peuvent être supérieurs à 60 dB(A).

L'état initial ne fait pas état de l'éventuelle existence de points noirs du bruit, dans le secteur d'étude<sup>18</sup>.

***L'Ae recommande de préciser si des points noirs du bruit existent dans l'aire d'étude et, le cas échéant, quelles sont les dispositions mises en œuvre pour les résorber.***

Le volet vibratoire de l'étude d'impact a été complété depuis la première version du dossier soumise à l'avis de l'Ae en 2014. En particulier, des mesures ont été effectuées au passage de certains trains. Des dépassements des seuils de perception tactile utilisés dans l'étude<sup>19</sup> ont été constatés au niveau des rez-de-chaussée du bâtiment où les mesures ont été effectuées. L'étude d'impact indique néanmoins que les vitesses vibratoires relevées restent inférieures aux recommandations de la norme ISO 2631-2 concernant les résidences en période nocturne (sans pour autant préciser ces niveaux). Par ailleurs, en termes de bruits solidiens<sup>20</sup>, l'étude d'impact indique que les niveaux sonores atteints peuvent être une source de nuisance pour les résidents<sup>21</sup>. L'Ae note également qu'aucune mesure n'a été effectuée au moment du passage d'un train de fret (7 trains par jour de ce type en 2015 contre 10 trains par jour prévus en 2030).

***L'Ae recommande de préciser l'impact vibratoire du passage de trains de fret, d'évaluer comment ces nuisances vont évoluer et de prévoir, le cas échéant, les mesures nécessaires pour les prendre en compte.***

### 2.1.1.3 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>22</sup> à environ 200 mètres à l'est de la gare. L'Ae note que des dépassements des

---

<sup>18</sup> Bâtiments (d'habitation, établissements d'enseignement, de santé, etc.) exposés en façade :

- à plus de 70 dB(A) de bruit routier – ou 73 dB(A) de bruit ferroviaire – en période de jour (6h–22h),
- ou à plus de 65 dB(A) de bruit routier – 68 dB(A) de bruit ferroviaire – en période de nuit (22h–6h),
- et répondant de plus au critère d'antériorité (bâtiments autorisés avant 1978 ou avant l'infrastructure ou avant le classement de l'infrastructure

Pour plus de détails : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Bruit-des-transports-terrestres-.html>

<sup>19</sup> « 60 dBv (réf. 5x10–8 m/s) ».

<sup>20</sup> « Une paroi soumise à un choc entre en vibration et fait vibrer l'air des locaux voisins. Les bruits solidiens comprennent : Les bruits d'impact (bruits de pas, déplacement de meubles, chutes d'objets, ...) ; Les bruits d'équipement, collectifs (ascenseur, chaufferie, ...) ou individuels (chasse d'eau, robinetterie, ...) » (source : bruit.fr).

<sup>21</sup> « La régénération acoustique qui serait obtenue dans un local du type d'un bâtiment en structure béton lors du passage des trains est estimée entre 40 dB(A) et 45dB(A) (hypothèse pour le TER le plus générateur de vibrations) ».

<sup>22</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.

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).

#### 2.1.1.4 Paysage

Le site du projet est en partie localisé dans l'aire de protection de la Croix Mathias, inscrite au titre des monuments historiques, qui se trouve sur le rond-point situé à l'extrémité ouest du boulevard Charner. Selon l'article L. 621-31 du code du patrimoine, « *lorsqu'un immeuble est adossé à un immeuble classé ou situé dans le champ de visibilité d'un édifice classé ou inscrit au titre des monuments historiques, il ne peut faire l'objet, tant de la part des propriétaires privés que des collectivités et établissements publics, d'aucune construction nouvelle, d'aucune démolition, d'aucun déboisement, d'aucune transformation ou modification de nature à en affecter l'aspect, sans une autorisation préalable* ». A ce titre, l'architecte des bâtiments de France sera conduit à se prononcer sur le projet, en particulier pour ce qui concerne la passerelle et le parking silo.

La situation des futurs bâtiments au regard de cette réglementation pourrait être mentionnée dans le dossier<sup>23</sup>.

## 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 Briec 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-Briec 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) ou encore sur les aménagements des carrefours routiers à proximité de la gare. Cette présentation appelle les remarques suivantes :

- la réalisation d'une nouvelle passerelle a été retenue alors que ce choix apparaît avoir plus d'impact sur le plan paysager et est évaluée comme moins bénéfique pour les piétons : le dossier justifie ce choix en indiquant que l'extension du souterrain mettrait en péril la stabilité du bâtiment voyageurs et n'apporterait aucune plus-value architecturale au quartier ;

---

<sup>23</sup> Les rapporteurs ont été informés de la volonté de la communauté d'agglomération d'associer l'architecte des bâtiments de France à ces aménagements y compris dans les cas où ils ne se situeraient pas dans le champ de visibilité d'un monument historique.

- certaines caractéristiques du projet ne sont pas encore clairement définies, notamment pour le carrefour Carnot/Garnier : la solution retenue « *fera l'objet d'une concertation spécifique avec les riverains et les usagers* ».
- le nombre de places de stationnement prévues, notamment dans le parking silo, n'est pas argumenté, au regard des prévisions de trafic ferroviaire et routier, ou encore des usages futurs des nouveaux bâtiments envisagés au sud des voies et non inclus dans le présent projet.

L'Ae note également que les constructions initialement prévues dans le projet sur lequel elle a émis un avis en 2014 ne sont plus intégrées au présent dossier. Or, l'Ae constate qu'une partie des impacts environnementaux bénéfiques affichés par les maîtres d'ouvrage (réalisation de pelouse sur le secteur concerné) pourraient être remis en cause par ces aménagements.

***L'Ae recommande de :***

- ***présenter les scénarios retenus pour l'ensemble des aménagements prévus.***
- ***de mieux justifier le nombre de places de stationnement finalement retenu, notamment pour le dimensionnement du parking silo.***

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

Les zones du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Saint-Brieuc concernées par le projet sont précisées. Le dossier pourrait utilement rappeler les dispositions spécifiques applicables à ces secteurs. Par exemple la hauteur des bâtiments y est limitée à 15 mètres, ce qui ne représente *a priori* pas de difficulté vis-à-vis du parking (qui aura une hauteur de 15 mètres) mais qui pourrait rendre nécessaire des procédures spécifiques de mise en compatibilité du PLU pour les immeubles envisagés au sud-est<sup>24</sup>.

### ***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.

##### **2.4.1.1 Circulation automobile**

Les travaux auront un impact sur les conditions de circulation et les possibilités de stationnement. Des dispositions seront prises pour atténuer la gêne occasionnée, sans pour autant que les plans provisoires de stationnement ou de circulation ne soient présentés. Il faut noter qu'il n'y aura pas de passerelle utilisable pendant une période de

---

<sup>24</sup> Les rapporteurs ayant été informés du fait que des bâtiments en R+8 dépassant cette limite de 15 mètres pouvaient être envisagés.

18 mois. Les rapporteurs ont été informés du fait qu'une étude spécifique sur la façon de compenser la gêne occasionnée pour les piétons était en cours.

#### 2.4.1.2 Bruit et vibrations

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 phasage des travaux est présenté dans l'étude d'impact.

#### 2.4.1.3 Eaux souterraines

Depuis la première version du projet soumis à l'avis de l'Ae, des études hydrogéologiques ont mis en évidence la présence d'une nappe d'eau souterraine conduisant à abandonner l'idée de réaliser un parking souterrain au profit d'un parking silo. À ce stade, les caractéristiques de la passerelle, notamment en termes de mode de réalisation, de fondation, etc. n'ont pas significativement évolué depuis la première version du dossier. Une attention particulière apparaît néanmoins nécessaire dans le cadre des procédures à venir afin de s'assurer que les caractéristiques techniques retenues pour cet ouvrage sont bien compatibles avec la présence de la nappe d'eau souterraine. Il en est de même pour ce qui concerne les fondations du parking silo.

#### 2.4.1.4 Déchets

Les volumes de déblais et de remblais ne sont pas précisés.

Des études de la qualité des sols dans la zone d'étude ont été réalisées. Elles ont mis en évidence un risque possible de présence d'amiante, notamment dans la chaussée du boulevard Carnot, ainsi que des teneurs ponctuellement élevées en métaux lourds dans les échantillons prélevés. L'étude d'impact compare les teneurs mesurées aux valeurs utilisées dans l'arrêté du 28 octobre 2010 relatif à l'acceptation des terres en décharge inerte, arrêté néanmoins abrogé le premier janvier 2015. Les caractéristiques précises des matériaux mobilisés devront faire l'objet d'études complémentaires afin d'assurer le respect des différentes réglementations s'appliquant dans ce cas.

### 2.4.2 Impacts en phase exploitation

Les impacts du projet en phase exploitation sont en partie évalués à partir de projection de trafic à l'horizon 2030. Ces projections sont notamment tirées des dossiers relatifs aux projets BGV et LNOBPL. Pour l'Ae une actualisation de ces données et des projections à long terme (20 ans) auraient utilement pu être réalisées et utilisées dans le cadre du présent dossier.

#### 2.4.2.1 Circulation

L'évolution de la circulation routière est décrite mais les hypothèses sous-jacentes ne sont pas précisées. Il en ressort qu'à l'horizon 2030 la circulation automobile quotidienne diminuerait de 39 % en certains points alors qu'elle augmenterait nettement rue de l'abbé Garnier et rue Robien. L'Ae note néanmoins que les choix d'aménagement routier ne sont pas examinés au regard de leur capacité à contribuer aux objectifs de parts modales affichés (cf. recommandation en début de partie 2. du présent avis).

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. L'Ae note que 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.

Par ailleurs, le dossier ne précise pas si des limitations de vitesse spécifiques<sup>25</sup> sont prévues dans tout le secteur d'étude, en particulier le long du boulevard Carnot qui sera aménagé à double sens<sup>26</sup>. Or de telles précisions sont nécessaires à l'évaluation des impacts du projet, notamment en termes de bruits, de sécurité routière, etc.

***L'Ae recommande de préciser clairement si des limitations de vitesse sont prévues pour les voiries du secteur d'étude et de justifier les choix effectués au regard de leurs impacts sur l'environnement.***

#### 2.4.2.2 Bruit et vibrations

À partir du modèle numérique utilisé et des prévisions de trafic (routier et ferroviaire) des cartographies du bruit à l'horizon 2030 de jour et nuit dans l'aire d'étude ont été réalisées. Les niveaux de bruit atteints à terme sont comparés aux niveaux actuels. Dans la plupart des secteurs, la différence est inférieure à 2 dB(A)<sup>27</sup>. Des logements et des bureaux sont présents au sein des secteurs où l'augmentation est supérieure à cette valeur (une école primaire est potentiellement aussi concernée mais les cartes fournies ne permettent pas de clarifier ce point). Le dossier n'envisage pas d'option de traitement acoustique à la source (limitation plus stricte des vitesses, diminution des espaces consacrés à la circulation motorisée, etc.) permettant une réduction des niveaux sonores vers les objectifs réglementaires (tant pour le bruit des circulations routières que ferroviaires) bien que les mesures de réduction du bruit à la source doivent être

---

<sup>25</sup> Zone de rencontre, zone 30, etc.

<sup>26</sup> Seule les vitesses dans la « zone apaisée » sont mentionnées.

<sup>27</sup> « Est considérée comme significative, au sens de l'article R. 571-44, la modification ou la transformation d'une infrastructure existante, résultant d'une intervention ou de travaux successifs autres que ceux mentionnés à l'article R. 571-46, et telle que la contribution sonore qui en résulterait à terme, pour au moins une des périodes représentatives de la gêne des riverains mentionnées à l'article R. 571-47, serait supérieure de plus de 2 dB (A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification ou cette transformation » (article R. 571-45 du code de l'environnement).

privilégiées<sup>28</sup>. Le dossier précise alors qu'il « *serait approprié de considérer des traitements de façade pour les bâtiments localisés dans cette section [...]. Il est donc préconisé dans un premier temps d'effectuer des diagnostics acoustiques des bâtiments concernés pour établir les isolements acoustiques existants pour ensuite définir les traitements de façade appropriés* ».

***L'Ae rappelle que le code de l'environnement fixe une obligation de résultats concernant le bruit, et elle recommande que les mesures qui seront mises en œuvre pour réduire les impacts acoustiques du projet fassent l'objet d'engagements clairs de la part des maîtres d'ouvrage, des mesures de réduction à la source devant être privilégiées.***

Concernant les vibrations, l'étude d'impact précise que « *les niveaux vibratoires ressentis n'augmenteront pas significativement, les niveaux mesurés étant principalement le fait de passages de trains individuels plutôt que d'un cumul. Il est donc anticipé que le projet, et l'augmentation des trains en particulier, n'affecteront pas les limites structurelles et de confort exposées au chapitre « état initial »* ». Or l'Ae constate (cf. partie 2.1.1.2 du présent avis) que l'état initial a bien mis en évidence des situations potentielles de gêne pour les riverains.

Pour les futurs projets de bâtiments devant s'implanter au sud des voies ferrées, l'étude d'impact « *recommande* » que des mesures vibratoires soient réalisées sur les sites en question et que des solutions de « *désolidarisation* » des bâtiments soient envisagées si nécessaire. Pour l'Ae, la conduite de telles mesures est nécessaire. Le cas échéant, il conviendrait également de définir des mesures d'évitement et de réduction des impacts vibratoires du projet.

***L'Ae recommande de quantifier les impacts vibratoires des trafics ferroviaires voyageurs et fret, et des trafics routiers attendus. Elle recommande de préciser quelles mesures sont envisagées pour les éviter, les réduire et, si nécessaire, les compenser.***

#### 2.4.2.3 Eau

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

- une diminution par rapport à l'existant des surfaces imperméabilisées de l'ordre de 9 000 m<sup>2</sup> (en l'absence de réalisation des bâtiments prévus au sud), 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 par exemple de l'augmentation des flux de voyageurs et de la fréquentation des parkings), ces eaux usées devant être collectées par un réseau de canalisations

---

<sup>28</sup> « *Le respect des niveaux sonores maximaux autorisés est obtenu par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats. Toutefois, si cette action à la source ne permet pas d'atteindre les objectifs de la réglementation dans des conditions satisfaisantes d'insertion dans l'environnement ou à des coûts de travaux raisonnables, tout ou partie des obligations est assuré par un traitement sur le bâti qui tient compte de l'usage effectif des pièces exposées au bruit* » (article R. 571-48 du code de l'environnement).

et traitées à la station d'épuration communale implantée dans le bas de la vallée de Gouédic.

À ce stade, aucune estimation quantitative précise de ces besoins n'est fournie<sup>29</sup>. En particulier, les modalités précises de traitement des eaux usées provenant des parkings devront être précisées dans le cadre des procédures à venir (permis de construire, dossier au titre de la loi sur l'eau, etc.).

#### 2.4.2.4 Qualité de l'air, consommation énergétique et émissions de gaz à effet de serre

Les évolutions des émissions de polluants atmosphériques à 20 ans par rapport à un scénario de référence sans projet sont présentées. Le projet permettrait de réduire de 1,5 % à 2,3 % ces émissions (page 175 de l'étude d'impact). L'Ae note néanmoins que la méthode de calcul de ces émissions et le périmètre retenu ne sont pas précisés<sup>30</sup>.

***L'Ae recommande de préciser les hypothèses et la méthode de calcul de l'évolution des émissions des polluants atmosphériques.***

Concernant les émissions de gaz à effet de serre, l'étude d'impact reprend les résultats des études réalisées dans le cadre de la LGV Le Mans – Rennes : « *on peut donc estimer que le programme BGV devrait induire entre 45 000 et 50 000 tonnes de CO<sub>2</sub> rejetées en moins par an dans l'atmosphère* ». Elle évalue également les émissions évitées du fait de la réalisation du projet pour le secteur des transports.

Pour les autres sources d'émissions, le dossier précise que la consommation énergétique du projet sera générée par le fonctionnement du parking silo (éclairage, ventilation, ascenseurs...), l'éclairage public, le fonctionnement des équipements nécessaires aux accès PMR (ascenseurs) et le fonctionnement du bâtiment sud (éclairage, billettique, etc.). Il indique également que les voies et le parvis seront équipés d'éclairage économe en énergie, ce qui n'est pas le cas actuellement, des zones d'éclairage moindre étant prévues sur les secteurs non PMR. Le bilan des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre induites et les engagements des maîtres d'ouvrage en la matière ne sont néanmoins pas présentés<sup>31</sup>. Les effets de la phase chantier ne sont pas non plus évalués.

***L'Ae recommande de fournir un bilan complet des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre induites par le projet, ce bilan devant notamment inclure la phase chantier.***

---

<sup>29</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.

<sup>30</sup> Le dossier ne précise par exemple pas si ces résultats ont été calculés spécialement dans le cadre du présent projet ou alors s'il s'agit uniquement d'une reprise des résultats des études réalisées dans le cadre du projet BGV.

<sup>31</sup> Le dossier mentionnant par exemple l'utilisation d'éclairage de type LED dans le parking silo sans que les consommations correspondantes ne soient précisées.

## ***2.5 Impacts cumulés du projet avec d'autres projets connus***

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 circulation 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 ceux du 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.***

## ***2.6 Analyses coûts avantages***

S'agissant d'un projet d'infrastructure de transport, l'étude d'impact doit comprendre 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).

Seuls les gains générés par le report modal prévu à l'horizon 2030 sur les émissions de gaz à effet de serre sont calculés (économie annuelle de 391 tonnes équivalent CO<sub>2</sub>). Ces gains sont monétarisés et représentent 750 000 euros d'économie annuelle. Sans remettre en cause les calculs effectués, l'Ae s'interroge sur la pertinence de la méthode utilisée dans le cadre du présent projet : les avantages ne sont pas comparés aux coûts

du projet ni aux émissions qu'il génère (notamment du fait de la phase chantier) et les liens entre le report modal pris en compte et le projet ne sont pas évidents (le projet ne prévoit pas directement d'évolution de l'offre des transports en commun par exemple).

## ***2.7 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 modalités de suivi des principales mesures qui seront mises en oeuvre et de suivi de leurs effets. Celles-ci 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 du suivi des mesures qui seront mises en œuvre dans le cadre du projet et du suivi de leurs effets. Elle recommande de prévoir, dans le cas où les objectifs recherchés ne seraient pas atteints, des mesures correctrices.***

## ***2.8 Résumé non technique***

Le résumé non technique est clair, mais incomplet. Pour l'Ae, il conviendrait d'y rappeler l'ensemble des points principaux abordés dans l'étude d'impact et de le compléter par une présentation des modalités de suivi des mesures et du suivi de leurs effets.

***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.***

L'Ae note en outre que, contrairement à ce qui est présenté dans le reste du dossier au sujet des immeubles envisagés au sud est du secteur d'étude, le résumé non technique indique : « *les projets d'immeubles ont été jugés inopportuns* ». Il conviendrait de mettre en cohérence le dossier sur cet aspect.