



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare d'Auray (56)

n°Ae : 2017-69

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 8 novembre 2017, à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare d'Auray (56).

Étaient présents et ont délibéré : Fabienne Allag-Dhuisme, Marie-Hélène Aubert, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, François Duval, Louis Hubert, Philippe Ledenic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Gabriel Ullmann, Eric Vindimian, Michel Vuillot, Véronique Wormser.

En application de l'article 9 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 absente ou excusée : Sophie Fonquernie.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le maire de Brec'h, le dossier ayant été reçu complet le 11 août 2017.

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

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 18 août 2017 :

- le préfet de département du Morbihan, et a pris en compte sa réponse en date du 16 octobre 2017,*
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) Bretagne, et a pris en compte sa réponse en date du 19 octobre 2017.*

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 18 août 2017 :

- la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne.*

Sur le rapport de Charles Bourgeois et François Duval, 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 son opportunité 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. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, 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. 122-1-1 du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

La mise en œuvre du projet Bretagne à Grande Vitesse (BGV), avec en particulier la mise en service, le 2 juillet 2017, de la nouvelle ligne à grande vitesse (LGV) entre Le Mans et Rennes, aura un impact important sur les circulations ferroviaires dans la région Bretagne. Dans ce contexte, la communauté de communes d'Auray Quiberon Terre Atlantique (AQTA), SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau portent un projet d'aménagement de la gare d'Auray en vue de constituer un pôle d'échanges multimodal (PEM), ouvert au nord et au sud.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont :

- le report modal potentiellement engendré par le projet,
- les nuisances (bruit, qualité de l'air), associées aux flux nouvellement induits par le projet,
- les sols pollués,
- le patrimoine, du fait de la proximité avec la Chartreuse d'Auray, monument inscrit à l'inventaire des monuments historiques.

L'étude d'impact est, sur la forme comme sur le fond, peu claire. Elle traite de manière trop rapide certains enjeux qui auraient mérité des analyses plus approfondies, tels que la pollution des sols ou des milieux aquatiques, le paysage ou les consommations énergétiques. Elle ne rend pas compte des effets positifs du projet, qui devrait pourtant contribuer significativement à la politique de maîtrise des déplacements automobiles engagée par la communauté de communes.

L'Ae recommande principalement :

- de reprendre, dans l'étude d'impact, la présentation du projet, en décrivant plus en détail les différents aménagements prévus, y compris la voie de desserte au nord de la gare, et en les situant systématiquement sur une carte ou un schéma,
- de présenter des données pertinentes sur le niveau piézométrique des nappes d'eaux souterraines au droit du site du projet, et d'évaluer les enjeux qui y sont associés,
- de localiser les différents secteurs concernés par des pollutions des sols, et d'indiquer, dans chaque cas, la nature et la concentration des polluants relevés,
- d'approfondir l'étude sur le paysage et le patrimoine par une analyse à l'échelle du projet et de son environnement immédiat,
- de reprendre les études de trafic et les études acoustiques en considérant une échelle plus large, permettant d'évaluer les effets du projet sur les axes qui constitueront de nouveaux accès à la gare,
- après avoir repris les prévisions de trafic, d'apprécier l'impact du projet en termes de qualité de l'air.

Elle a fait par ailleurs d'autres recommandations précisées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet

La mise en œuvre du projet Bretagne à Grande Vitesse (BGV)², avec en particulier la mise en service, le 2 juillet 2017, de la nouvelle ligne à grande vitesse (LGV) entre Le Mans et Rennes, a un impact important sur les circulations ferroviaires dans la région Bretagne.

En gare d'Auray, située en partie sur la commune d'Auray et sur la commune de Brec'h, est ainsi attendue, dans les années à venir, une forte progression des flux de voyageurs, liée à une augmentation des circulations des trains express régionaux (TER), et dans une moindre mesure des circulations de TGV.



Figure 1 : plan de situation (Source : Google maps)

Dans ce contexte, la communauté de communes d'Auray Quiberon Terre Atlantique (AQTA), SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau portent un projet d'aménagement de la gare d'Auray en vue de constituer un pôle d'échanges multimodal (PEM).

Les objectifs affichés par les maîtres d'ouvrages sont notamment :

- d'aménager un pôle d'échanges fonctionnel et attractif,
- de développer la multimodalité, en facilitant, pour les personnes, les déplacements alternatifs à la voiture, en organisant les différents systèmes de transport de façon claire, cohérente et pertinente,
- de renforcer le positionnement de la gare dans son quartier ainsi que, de manière plus globale, dans la ville mais également à l'échelle du Pays (AQTA et communauté de communes de Belle-Île).

² Le projet Bretagne à Grande Vitesse (BGV) a pour ambition de mettre en service la LGV Paris-Rennes, de moderniser les voies du réseau breton, d'aménager des pôles d'échanges multimodaux, d'augmenter le nombre de trains en circulation mais aussi d'améliorer la complémentarité entre TGV et TER (source : <https://www.ter.sncf.com/bretagne/horaires/travaux/bretagne-grande-vitesse>)

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

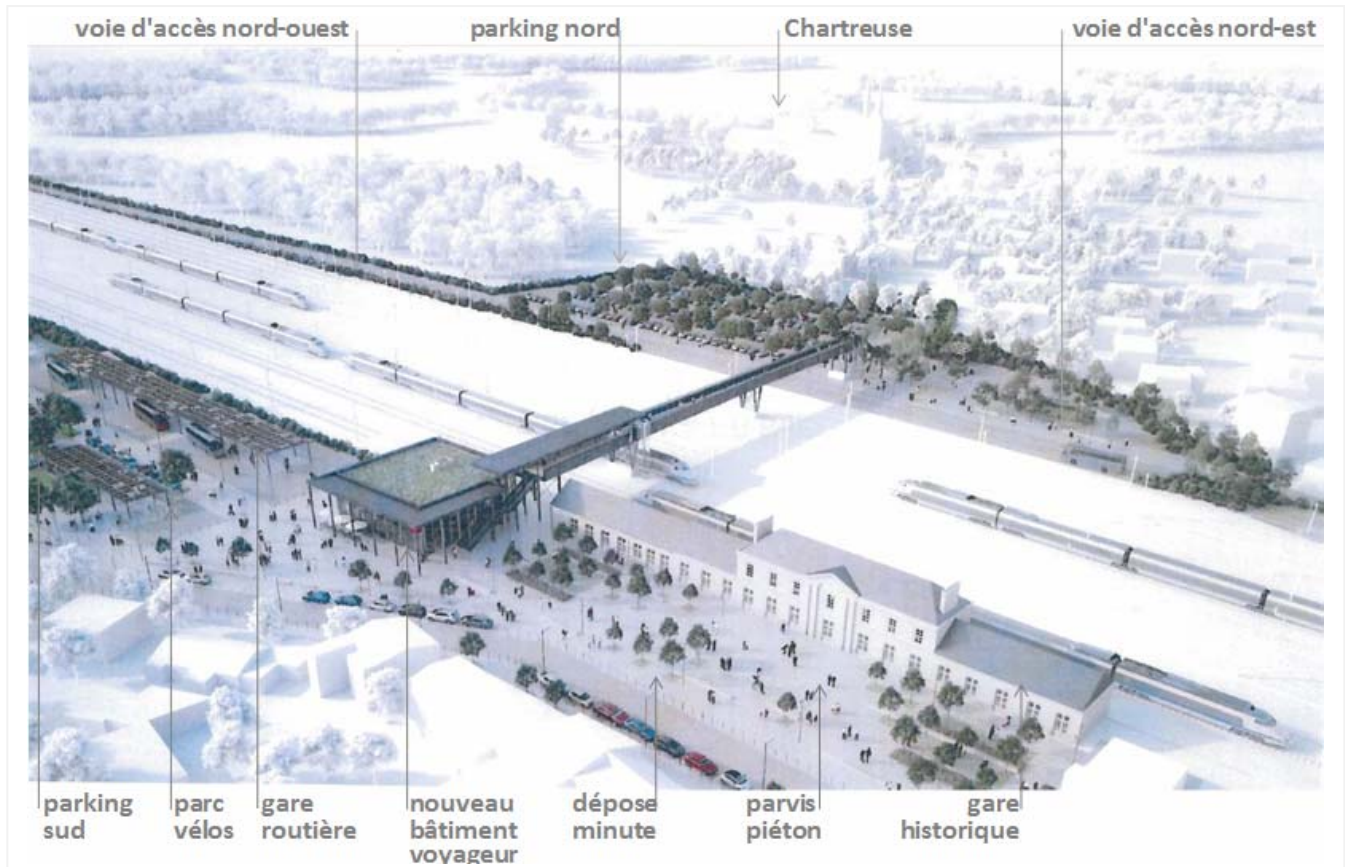


Figure 2 : vue du projet (Source : communauté de communes AQTA)

Le projet prévoit la constitution d'un pôle d'échange ouvert au nord et au sud comprenant notamment :

- la construction d'un nouveau bâtiment voyageur et le réaménagement du bâtiment-gare historique comme espace de services aux voyageurs et aux riverains,
- la démolition du bâtiment auto-train,
- la création de deux larges parvis au nord et au sud de la gare, « *privilégiant les modes doux avec des dépose-minute et des parkings pour les deux roues* »,
- l'aménagement de parkings existants et la création de nouveaux parkings, de courte et longue durée, au nord et au sud de la gare,
- la création de stationnements pour les vélos (box sécurisés sur les parvis nord et sud),
- la construction d'une gare routière interurbaine de huit quais,
- des travaux de restructuration des voies³, et la création d'un accès au centre de maintenance de SNCF Réseau,
- la construction d'une passerelle urbaine, au-dessus des voies, permettant de relier les communes d'Auray et de Brec'h.

La gare sera mise aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

³ Le dossier indique notamment « la suppression du faisceau ferroviaire du train auto-couchette ; la reconstitution de la voie V5 au service du Tire-Bouchon (voie estivale desservant la Presqu'île de Quiberon) ; la démolition et la libération des emprises ferroviaires au nord des voies ferrées pour les travaux sur la base des travaux ferroviaires ; la modification du plan de voies pour permettre les aménagements au nord des voies ».

Les différents aménagements prévus sont très peu définis et illustrés dans l'étude d'impact. Il est ainsi assez difficile pour le lecteur d'appréhender les différents travaux prévus, notamment les travaux de restructuration des voies et la création d'un accès au centre de maintenance de SNCF Réseau, qui ne sont ni décrits, ni illustrés. Le bâtiment auto-train, qui doit être démoli, n'est pas représenté sur les autres cartes fournies.

Les aménagements paysagers prévus ne sont pas précisés, et les dispositifs de gestion des eaux pluviales projetés ne sont mentionnés que dans la partie relative aux impacts du projet, sans schéma pour les illustrer.

La description lacunaire du projet nuit à l'étude d'impact dans son ensemble, rendant complexe l'appréciation de ses impacts.

L'Ae recommande de reprendre, dans l'étude d'impact, la présentation du projet, en décrivant plus en détail les différents aménagements prévus, et en les situant systématiquement sur une carte ou un schéma.

Le projet permettra la création de 275 places de stationnement supplémentaires, pour atteindre 470. Le dossier indique que « *les parkings Nord (225 places) et Sud (245 places) offrent 470 places de stationnement et une possibilité d'atteindre 700 places* ». Il conviendrait de préciser ce que cette possibilité recouvre, la maîtrise d'ouvrage ayant indiqué aux rapporteurs lors de leur visite, qu'il pourrait s'agir de la construction d'un à deux niveaux de stationnement en superstructure au-dessus du parking nord.

Le dossier indique par ailleurs que le projet inclut la création d'une voie réservée aux engins de chantier. La longueur de cette voie n'est pas mentionnée, mais peut être estimée à environ 800 mètres. Le dossier précise par ailleurs que le maître d'ouvrage envisage « *à plus long terme d'ouvrir à la circulation la voie initialement prévue pour l'accès chantier au nord de la gare.* »

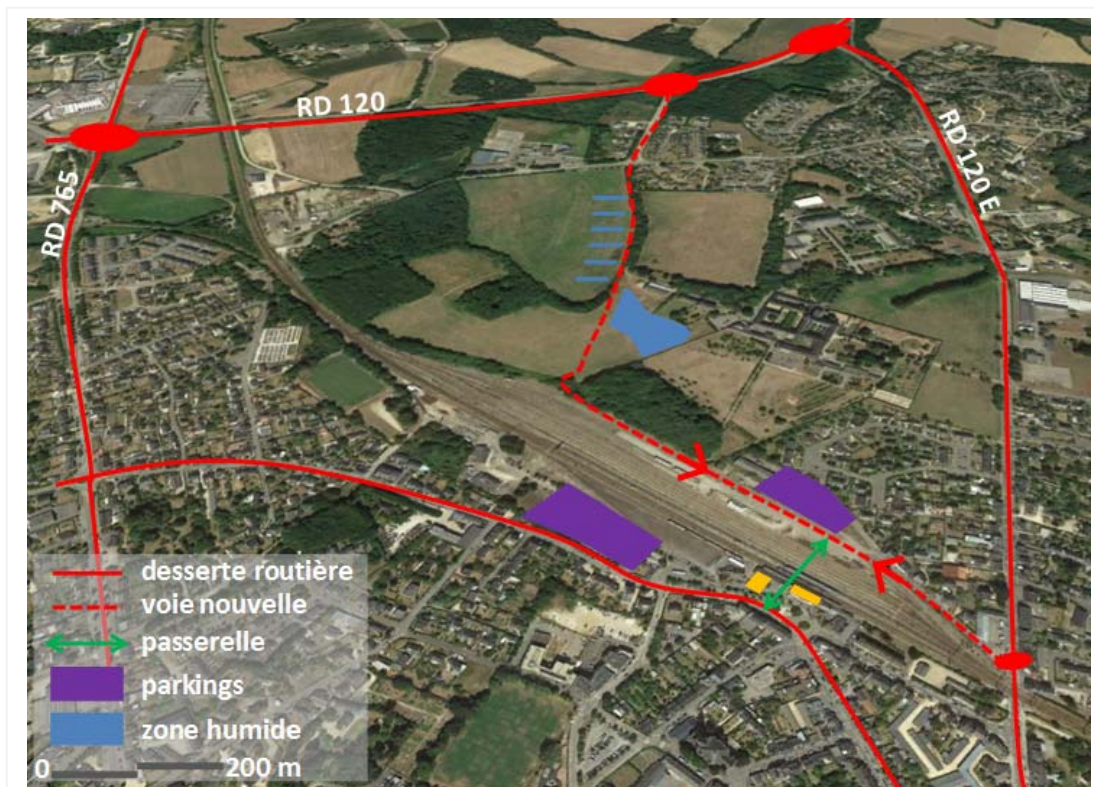


Figure 3 : plan des abords du projet et localisation de la voie nouvelle dite "de chantier" (Source : rapporteurs)

Selon le dossier « *l'ouverture à la circulation de cette voie fera l'objet d'une étude d'impact spécifique si cette option était confirmée.* »

Cette future voie de desserte et le PEM forment un projet d'ensemble, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement⁴, et ne peuvent être appréhendés de manière indépendante. L'étude d'impact indique du reste que : « *six thèmes ont été retenus et développés dans les schémas d'orientation pour le pôle d'échange multimodal d'Auray : [...] La nouvelle voie d'accès au Nord pour accéder plus facilement à la gare depuis l'axe RD768/RN165, sans avoir à traverser les secteurs résidentiels et/ou les passages à niveau (Av Gal de Gaulle et RD765). Au niveau de l'arrivée sur la nouvelle ouverture au Nord, l'espace est très contraint, entre la présence du faisceau ferroviaire et le mur de soutènement du parc de la Chartreuse. Afin de disposer d'un espace suffisant pour faire passer une nouvelle voie la dépose des voies ferroviaires 30 et 32, voies traversantes, est obligatoire pour offrir un gabarit d'au moins 15 m entre le mur d'enceinte du bois classé et le foncier ferroviaire.* »,

Selon les dispositions de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, l'étude d'impact de cette voie de desserte est donc celle du PEM, qui devra être, si nécessaire, actualisée⁵.

L'Ae rappelle que le PEM et la future voie de desserte au nord de la gare forment un projet d'ensemble, que l'étude d'impact du projet doit porter sur l'ensemble des aménagements le constituant, et que cette étude d'impact devra, si nécessaire, être actualisée pour les demandes d'autorisation relatives à la voie de desserte.

Plus globalement, le dossier ne décrit que très peu les futurs aménagements liés à cette voie de desserte.

La prise en compte de sa réalisation est, dans l'étude d'impact fournie à l'Ae, très variable. Certains volets de l'étude l'intègrent partiellement (trafics, bruit), alors que d'autres semblent laisser à un futur dossier la charge d'évaluer ses impacts. L'Ae revient sur ces questions dans la suite de cet avis.

L'Ae recommande de fournir, dans l'étude d'impact, un descriptif précis de la future voie de desserte envisagée.

Le coût du projet n'est pas mentionné dans l'étude d'impact. Il a été indiqué aux rapporteurs que le coût du PEM était de 28,1 millions d'€ aux conditions économiques de janvier 2015. La communauté de communes participe à ce projet à hauteur de 60 % ce qui représente pour elle un effort financier significatif.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande de mentionner le coût du projet, incluant une estimation du coût de la voie de desserte au nord de la gare.

⁴ Article L. 122-1 du code de l'environnement : « *lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.* »

⁵ Article L. 122-1-1 « *Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. En cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de celles-ci et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, il peut consulter pour avis l'autorité environnementale. Sans préjudice des autres procédures applicables, les autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 donnent un nouvel avis sur l'étude d'impact ainsi actualisée.* »

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet a été soumis à examen au cas par cas conformément aux rubriques 5b et 41a de l'annexe à l'article R.122-2 du code de l'environnement. Par décision en date du 18 avril 2017, l'Ae a soumis ce projet à évaluation environnementale⁶.

Le projet faisant l'objet d'une maîtrise d'ouvrage d'établissements publics sous tutelle du ministre chargé de l'environnement, l'autorité environnementale compétente est la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae).

L'autorité environnementale a été saisie sur la base du permis d'aménager du « Secteur Nord Brec'h ». Le projet doit par la suite faire l'objet de plusieurs autres permis d'aménager, de construire et de démolir, qui seront déposés prochainement. L'étude d'impact fournie porte bien sur l'ensemble des aménagements couverts par les différents permis.

Le projet fera l'objet d'une enquête publique.

Soumis à étude d'impact, le projet comporte, en application de l'article L. 414-4 du code de l'environnement, une évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000⁷, qui n'appelle pas de commentaire de la part de l'Ae.

Le dossier ne présente pas, d'une manière générale, les différentes procédures auxquelles le projet est ou sera soumis.

L'Ae rappelle que, selon les dispositions de l'article R. 123-8 du code de l'environnement, le dossier d'enquête publique doit comporter « *la mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet, plan ou programme considéré [...]* »⁸.

Le projet ne prévoit pas d'expropriation, mais nécessite des acquisitions foncières, dont la négociation à l'amiable est en cours⁹.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont :

- le report modal potentiellement engendré par le projet,
- les nuisances (bruit, qualité de l'air), associées aux flux nouvellement induits par le projet,

⁶ La décision se basait notamment sur les considérants suivants : « *l'exposition des populations aux nuisances acoustiques et vibratoires potentielles du fait de l'augmentation des trafics ferroviaires et routiers sur les voies existantes et nouvelle ; les impacts sur la qualité de l'air du fait de l'augmentation de trafic routier attendue ; les effets sur les espaces naturels de la création de la voie routière ; le volume important de matériaux de démolition dont la destination n'est pas connue à ce stade, les impacts paysagers dans le périmètre rapproché du monument historique inscrit de la Chartreuse de Brech ; les diverses nuisances liées au déroulement des travaux, pour les usagers et les riverains les plus proches* ».

⁷ 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).

⁸ Le maître d'ouvrage a fourni aux rapporteurs une liste des différents permis qui devront être obtenus. Cette liste, devrait, a minima, être reprise dans le dossier.

⁹ Notamment de l'emprise d'un magasin, ainsi que, pour la création de la voie de desserte nord, d'une parcelle appartenant à un propriétaire privé

- les sols pollués,
- le patrimoine, du fait de la proximité avec la Chartreuse d'Auray, monument inscrit à l'inventaire des monuments historiques.

2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est, sur la forme comme sur le fond, peu claire. Elle traite de manière trop rapide certains enjeux qui auraient mérité des analyses plus approfondies, à l'image de la pollution des sols ou des milieux aquatiques, du paysage, ou des consommations énergétiques.

Toutefois, le projet de pôle d'échange multimodal devrait contribuer significativement à la politique de maîtrise des déplacements automobiles engagée par la communauté de communes. Elle vient à ce titre d'être lauréate d'un appel à projets "mobilité durable" de l'ADEME¹⁰, qui lui permettra d'approfondir sa stratégie de déplacements et de conforter ses projets en matière de modes alternatifs à la voiture (vélos, covoiturage, transport à la demande ...).

L'étude d'impact ne rend pas compte des effets positifs du projet et de son inscription dans une stratégie globale de déplacement.

2.1 Analyse de l'état initial

2.1.1 Milieux aquatiques

Eaux superficielles

Le secteur d'étude est concerné par le bassin versant du Loch, rivière située à environ 1,7 km du périmètre d'étude. L'écoulement le plus proche du site est situé à environ 400 mètres à l'est. Il s'agit du ruisseau de Pont Pichon, affluent du Loch.

Eaux souterraines

Le secteur d'étude est concerné par la présence de la masse d'eau souterraine « Golfe du Morbihan », en bon état chimique et quantitatif.

Le dossier ne mentionne cependant pas la profondeur des nappes d'eaux souterraines au droit du site du projet, ni les éventuels enjeux qui y sont associés, ne présentant que les résultats d'un piézomètre situé à 18 km du secteur d'étude¹¹.

L'Ae recommande de présenter des données pertinentes sur le niveau piézométrique des nappes d'eaux souterraines au droit du projet, et d'évaluer les enjeux qui y sont associés.

¹⁰ Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

¹¹ La nappe semble pourtant être située à une faible profondeur au droit de la gare, le dossier mentionnant à la page 140 un bassin de rétention « immergé dans la nappe ».

2.1.2 Sols pollués

Le dossier indique qu'une étude historique et un diagnostic de pollution des sols ont été réalisés dans le cadre du projet en 2016. Ces études ont mis en évidence :

- sur le secteur nord, des «*concentrations significatives*» en hydrocarbures totaux (HCT), hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) sur certains secteurs, et des «*concentrations anormales*» en HAP, HCT et BTEX (benzène, toluène, ethylbenzène et xylènes) dans d'autres secteurs, ces derniers semblant liées aux remblais utilisés sur cette zone ;
- sur le secteur sud : par endroit, des matériaux non-conformes aux critères d'admissibilité en installations de stockage de déchets inertes (ISDI), sans que ne soient précisés les critères discriminants. Des «*concentrations anormales*» en éléments traces métalliques ont également été relevées au droit d'un sondage.

Cette présentation qui reste qualitative ne permet pas de présenter avec toute la rigueur nécessaire l'état initial de la pollution des sols. Les différents secteurs concernés par des pollutions devraient être représentés sur une carte, et les concentrations en polluants précisées.

L'Ae recommande de localiser les différents secteurs concernés par des pollutions des sols, et d'indiquer, dans chaque cas, la nature et la concentration des polluants relevés.

2.1.3 Milieux naturels

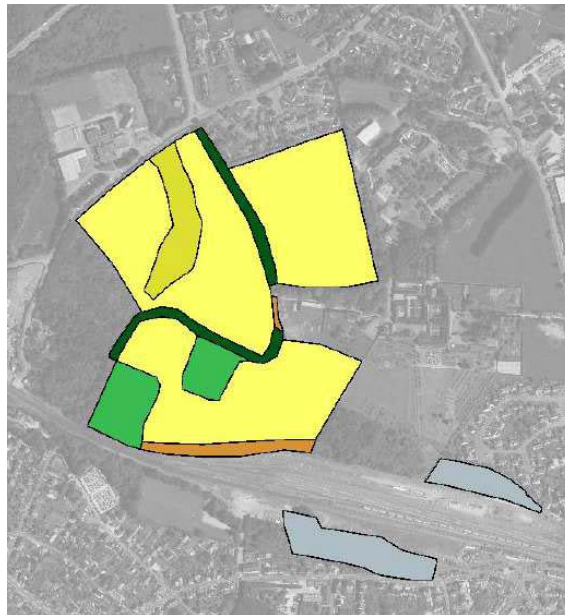
Le secteur est situé à environ 850 mètres de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF¹²) la plus proche, et à environ 2,5 km du site Natura 2000 le plus proche (ZSC « Golfe du Morbihan, côte ouest de Rhuys »).

Le projet sera réalisé sur des espaces en partie déjà artificialisés, à l'exception notable du secteur sur lequel sera réalisée la piste d'accès nord.

Les inventaires menés ne semblent pas avoir porté sur l'ensemble du secteur d'étude, certains secteurs n'ayant vraisemblablement pas été prospectés alors que situés à proximité de la gare, sans justification dans le dossier¹³ (voir figure ci-dessous). En particulier, le secteur boisé d'une surface de 1,7 hectare, situé dans le périmètre de la Chartreuse, directement en contact avec le projet de voie d'accès nord, et à ce titre susceptible d'être affecté, n'a pas été pris en compte dans les campagnes d'inventaires naturalistes.

¹² Zone nationale d'intérêt écologique, faunistique et floristique. Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des ZNIEFF a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

¹³ Une partie de ces secteurs correspond au périmètre de la Chartreuse d'Auray. Même si ce site est entièrement clôturé et ne devrait pas être directement affecté par le projet, il peut néanmoins présenter des enjeux liés au dérangement des espèces ou à la destruction d'individus.



Habitats (Nomenclature Corine Biotope) :

- Fourrés / fruticées (31.8)
- Prairies humides et mégaphorbaies (37.2 / 37.7)
- Prairies mésophiles de fauche (38.2)
- Boisements hétérogènes de feuillus dominés par le chêne et le châtaignier (41.5 / 41.9)
- Haies et petits bois de bocage (84)
- Zones urbanisées, terrains vagues et autres milieux fortement perturbés (86 / 87)

Figure 4 : carte des habitats inventoriés (Source : étude d'impact)

L'Ae recommande d'élargir le périmètre retenu pour les inventaires afin de couvrir l'ensemble du projet.

Les inventaires réalisés ne mettent pas en avant de sensibilité floristique particulière du secteur d'étude, une espèce végétale protégée au niveau national (l'Asphodèle d'Arrondeau) ayant cependant été observée au nord-ouest de la gare, sur une parcelle non directement concernée par le projet.

Les habitats bocagers situés au nord (boisements, haies bocagères...) constituent des milieux intéressants pour l'avifaune. La zone d'étude est également utilisée par les chauves-souris comme site d'alimentation et de transit.

Des inventaires relatifs aux zones humides ont été menés sur la base de critères floristiques et pédologiques. Une zone humide a été identifiée au nord-ouest du secteur d'étude, sur des parcelles traversées par la piste d'accès.

L'analyse des continuités écologiques du secteur d'étude est réalisée à partir du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) Bretagne. Le site du projet n'est pas concerné pas des corridors écologiques.

2.1.4 Qualité de l'air

Le dossier ne présente pas de mesures *in situ*, mais uniquement les résultats de deux stations de mesures situées à Vannes, à environ 18 km. Pour l'Ae, ces données ne sont pas suffisantes pour permettre d'évaluer par la suite les impacts, positifs ou négatifs, du projet sur la qualité de l'air.

L'Ae recommande de compléter, dans l'état initial, l'information sur la qualité de l'air par des données locales sur les principaux polluants atmosphériques.

Par ailleurs, dans la présentation des résultats des différentes stations, le dossier semble mélanger, sous l'appellation « seuils réglementaires », des valeurs limites, des objectifs de qualité, et des seuils de recommandation et d'information¹⁴. Il conviendrait de clarifier le dossier sur ce point.

2.1.5 Bruit

L'état initial acoustique est établi sur un périmètre plus large que l'étude des trafics. Celui-ci conclut à une ambiance sonore initiale modérée. La méthodologie suivie et les résultats n'appellent pas de commentaires de l'Ae.

2.1.6 Paysage, patrimoine

L'analyse du paysage dans lequel s'inscrit le projet est assez sommaire. Sur le secteur d'étude il aurait, notamment, été intéressant de distinguer les deux entités que constituent les franges nord et sud du pôle d'échange avec :

- au nord un tissu urbain assez hétéroclite et de faible qualité, mitoyen du parc de la Chartreuse et de ses dépendances boisées. Ce couvert végétal est en effet très présent dans le paysage perçu depuis la gare ;
- au sud, une place urbaine fermée sur seulement trois côtés et délimitée par un bâti accueillant quelques commerces et activités, de facture assez moyenne à l'exception toutefois de la gare elle-même dont l'architecture, bien que modeste, constitue le point fort de cet ensemble urbain.

L'organisation des circulations et du stationnement devant la gare, laisse une large place à l'automobile et prive ainsi la gare d'un parvis piéton et paysager.

Le secteur d'étude est inclus dans le périmètre de protection de la Chartreuse d'Auray, monument historique inscrit¹⁵. Le parc de la Chartreuse est directement accolé à la partie nord de la gare, et en est séparé par un mur d'enceinte. L'analyse de la covisibilité¹⁶ entre le secteur de projet et ce monument n'est pas produite. L'étude d'impact se limite à indiquer que "*le projet est concerné par un périmètre de protection de monument historique inscrit (Chartreuse) pouvant engendrer des impacts en termes de covisibilité avec celui-ci*". Lors de leur visite, les rapporteurs se sont rendus sur le site de la Chartreuse et ont pu constater que l'approche de la covisibilité supposait une prise en compte fine de la topographie, en toutes saisons. Il aurait été intéressant, à ce titre, que l'étude d'impact produise une coupe de terrain, allant de la gare à la Chartreuse.

L'Ae recommande d'approfondir l'étude sur le paysage et le patrimoine par une analyse à l'échelle du projet et de son environnement immédiat.

¹⁴ Pour le NO₂, le dossier présente le seuil de 40 µg/m³, qui correspond à la valeur limite. Pour l'ozone, la valeur présentée correspond au seuil de recommandation et d'information, alors qu'il existe un seuil de protection de la santé. Pour les particules fines, le dossier présente soit la valeur limite (pour les PM_{2.5}), soit l'objectif de qualité (pour les PM₁₀).

¹⁵ Le cloître et la chapelle sont tous deux inscrits à l'inventaire des monuments historiques, respectivement par arrêté du 25 septembre 1928 et par arrêté du 1^{er} octobre 1943.

¹⁶ De manière générale, elle désigne deux éléments (bâtiment, élément de paysage) mis en relation par un même regard (l'un étant de visible à partir de l'autre, ou les deux pouvant être embrassés par un même regard). Source : Wikipédia

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

Le chapitre "solutions de substitution raisonnables examinées et raisons du choix retenu" se limite à un rappel de l'historique du projet et de ses objectifs et ne constitue en rien une analyse de variantes.

Les rapporteurs ont été informés pendant leur visite que l'aménagement des parkings, au nord du pôle d'échange, avait fait l'objet de plusieurs hypothèses, en fonction des besoins de stationnement futurs.

L'une des solutions, non retenue à ce stade, consistait en la réalisation, en partie nord du pôle, d'un à deux niveaux de parking en étage permettant de répondre à une augmentation de l'offre de stationnement sur le long terme. L'Ae considère que l'étude d'impact aurait dû rendre compte de ces réflexions et justifier les raisons, notamment environnementales, qui n'ont conduit ni à retenir cette solution à court terme, ni à l'envisager de façon formelle à long terme, en particulier au regard de ses effets sur le paysage.

L'Ae recommande de présenter dans l'analyse des variantes les différents partis d'organisation du stationnement qui ont été étudiés.

2.3 Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

2.3.1 Déplacements

Trafic ferroviaire

Des modifications du trafic ferroviaire sont attendues du fait de la mise en œuvre du projet Bretagne à Grande Vitesse. Le dossier mentionne en particulier, d'ici à 2030 :

- une forte progression des flux journaliers associés à l'augmentation du flux TER (+150 %) et TGV (+46 %),
- en conséquence, une augmentation de 93 % du flux voyageurs, avec une estimation d'environ 1,4 million de voyageurs en 2030.

Il n'est pas précisé à partir de quelles années de référence sont calculées ces augmentations, ni comment elles se répartiront dans le temps.

Le dossier propose, dans la partie d'analyse des impacts, un tableau présentant de manière quantitative les évolutions prévues en nombre de TGV et de TER. Ces données semblent erronées, montrant par exemple une diminution du nombre de TER entre 2016 et 2030.

L'Ae recommande de reprendre l'estimation des évolutions du trafic ferroviaire lié au projet Bretagne à Grande Vitesse, et de préciser comment ces augmentations de trafic seront réparties au fil du temps.

Par ailleurs, il a été indiqué aux rapporteurs lors de leur visite qu'une coupure ferroviaire d'un week-end serait nécessaire à la réalisation du projet, lors des travaux relatifs à la passerelle. Il conviendrait d'ajouter ces informations à l'étude d'impact.

Trafic routier

Le dossier présente une cartographie des nouveaux itinéraires d'accès à la gare d'Auray prévus par le projet, pour les véhicules particuliers et les transports en commun.

Ces cartes montrent que le projet ouvrira des itinéraires d'accès et de sortie par des axes qui n'étaient jusqu'alors pas empruntés dans ce but, notamment la RD 765 au nord-ouest de la gare, et en renforcera d'autres, dans tout le secteur au nord de la gare, en particulier au niveau de la RD120.

L'étude d'impact présente ensuite une étude de trafic, qui donne les évolutions des trafics journaliers autour de la gare, en 2016, en 2030 avec voie de desserte, et en 2030 sans voie de desserte.

La modélisation du trafic n'est en revanche pas effectuée pour une situation « de référence », c'est-à-dire à l'horizon 2030 sans réalisation du projet. Ceci ne permet pas d'évaluer, par comparaison avec la situation avec projet, les impacts propres des aménagements prévus.

L'Ae recommande d'évaluer les trafics dans une situation « de référence », c'est-à-dire à l'horizon 2030 sans réalisation du projet, puis de comparer ces trafics à la situation avec réalisation du projet.

Par ailleurs, l'échelle retenue pour les études de trafic apparaît bien trop resserrée sur la gare, n'évaluant presque que les évolutions des trafics au sud de la gare, et très peu ceux au nord, qui correspondent pourtant aux secteurs qui bénéficieront d'accès nouveaux. En particulier, les cartes présentées ne permettent pas d'évaluer les trafics sur la RD 765 et le nord de la RD 120, qui sont pourtant des axes susceptibles de connaître des modifications significatives du trafic routier.

L'Ae recommande de reprendre les études de trafic en considérant une échelle plus large, permettant d'évaluer les effets du projet sur les axes qui constitueront de nouveaux accès à la gare.

Itinéraires cyclables

Le dossier précise que « *le projet s'insère dans un schéma cyclable en cours d'élaboration par la collectivité. Le maillage permet de se connecter facilement à la gare pour favoriser la multimodalité* ».

Il a été indiqué aux rapporteurs lors de leur visite que ce schéma était en voie de finalisation. Il conviendrait, pour démontrer l'apport du projet de PEM au développement des circulations douces, de présenter à la fois les itinéraires cyclables existants et les itinéraires projetés.

L'Ae recommande, afin de démontrer l'apport du projet au développement des circulations douces, de présenter dans l'étude d'impact les itinéraires cyclables existants à proximité de la gare et les nouveaux itinéraires projetés dans le schéma cyclable en cours d'élaboration.

2.3.2 Sols pollués

Dans la mesure où ne figure dans le dossier aucune cartographie indiquant les secteurs affectés par la pollution, la nature des polluants et leurs niveaux de concentrations, il n'est pas possible d'identifier les zones d'interfaces entre le projet et les sites pollués.

Le dossier fait état de recommandations formulées dans le cadre du diagnostic de pollution des sols réalisé en 2016. Il est ainsi indiqué que, pour le secteur nord, « *dans le cadre d'un projet d'aménagement nécessitant des terrassements, un plan de gestion des terres devra être engagé* ».

La présence d'une rotonde ferroviaire au sud, destinée en particulier à l'entretien des motrices et aujourd'hui démontée, peut laisser supposer que les secteurs critiques, en termes de pollution, ne se situent pas exclusivement au nord. Cette rotonde est située au droit de l'emplacement sur lequel sont prévus des parkings, qui supposeront vraisemblablement un décapage des terres en places. Il conviendrait aussi de confirmer, dans l'étude d'impact, que ce plan de gestion des terres sera bien élaboré¹⁷.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage, après avoir confirmé son engagement à mettre en œuvre un plan de gestion des terres polluées, d'approfondir le volet sols pollués de l'étude d'impact, en précisant les contours de ce futur plan et en présentant les mesures de gestion ou les études complémentaires envisagées.

2.3.3 Milieux naturels

Les impacts potentiels sur les milieux naturels concernent principalement l'aménagement de la voie de desserte au nord, du fait que les autres aménagements sont situés sur des espaces fortement anthropisés.

La voie de desserte est située en bordure d'une parcelle remblayée, identifiée comme une zone humide, et en affectera environ 300 m². La fonctionnalité de cette zone humide est essentiellement épuratoire¹⁸ et de soutien à l'étiage naturel. Les maîtres d'ouvrage ont cependant fait part aux rapporteurs de leur volonté de réaliser des mesures de restauration de la zone humide existante. Ces engagements ne figurent pas dans le dossier, et mériteraient d'y être ajoutés.

En ce qui concerne le risque de propagations des espèces exotiques envahissantes inventoriées (Buddleia de David et Sénéçon du Cap notamment) le dossier indique qu'« *ici la problématique concerne uniquement des espaces sans valeur patrimoniale, donc on considère que l'impact sur ces milieux est faible* », et ne prévoit pas de mesures d'évitement ou de réduction.

Pour l'Ae, ce raisonnement n'est pas acceptable, le projet devant avant tout conduire à ne pas permettre la propagation de ces espèces, quels que soient les milieux considérés. Cette problématique est d'autant plus importante à proximité d'une infrastructure de transport.

¹⁷ Le maître d'ouvrage a confirmé aux rapporteurs lors de leur visite qu'un plan de gestion des terres est effectivement prévu.

¹⁸ Les zones humides jouent un rôle de filtre pour la qualité de l'eau comme la rétention de matières en suspension, la transformation et la consommation des nutriments et des toxiques et le stockage du carbone (source : <http://www.forum-zones-humides.org/fonctions-zones-humides.aspx>)

L'Ae recommande de prévoir et détailler des mesures de contrôle de la propagation des espèces exotiques envahissantes.

2.3.4 Milieux aquatiques

Le projet prévoit pour la gestion des eaux pluviales :

- pour le parvis nord : la réalisation d'un bassin de rétention « immergé dans la nappe »,
- pour les parkings à l'ouest, au sud, et la gare routière : des noues amenant à des bassins d'infiltration paysagers,
- pour le parking nord : des complexes drainants au niveau des places de stationnement, raccordés à un bassin d'infiltration enterré,
- un toit végétalisé sur le nouveau bâtiment voyageur.

Ces différents aménagements n'étant pas localisés dans l'étude d'impact, les impacts du projet sont difficiles à évaluer.

L'Ae recommande de présenter sur une carte les différents aménagements prévus pour la gestion des eaux pluviales et de préciser la contribution de ces aménagements à la gestion des eaux pluviales.

Le dossier présente des mesures d'évitement et de réduction classiquement envisagées pour la protection des eaux souterraines et superficielles.

Du fait de la présence de sols pollués, l'Ae rappelle cependant que la protection des nappes d'eaux souterraines en phase travaux et en phase exploitation devra faire l'objet d'une attention particulière.

2.3.5 Qualité de l'air

L'étude d'impact indique que les effets de l'aménagement du pôle d'échange de la gare d'Auray sur la qualité de l'air seront essentiellement liés aux circulations d'accès au site et précise que le « *projet de pôle d'échange n'engendrera pas d'augmentation significative de trafic mais réorganisera les déplacements ; l'augmentation de trafic étant liée à l'aménagement de la LGV* ».

En la circonstance, l'Ae considère que l'on ne peut dissocier, en termes d'effets sur le trafic routier, l'aménagement du pôle d'échange de l'amélioration du niveau de service ferroviaire TER et TGV.

L'étude expose en outre que « *compte tenu de la situation du projet [...] en milieu proche du littoral, les conditions de dispersion des polluants seront optimales et que l'impact sur la qualité de l'air au droit de la zone d'étude sera peu perceptible* ».

Le dispositif d'accès prévu, qui consiste à répartir le trafic sur les deux versants du pôle d'échange et les conditions météorologiques plutôt favorables à la dispersion des polluants ne peuvent exonérer le maître d'ouvrage d'une approche des effets du projet sur la qualité de l'air, au regard notamment de l'augmentation du trafic routier, liée au renforcement de l'offre ferroviaire, attendue sur l'ensemble du secteur.

L'Ae, au paragraphe 2.3.1 a rappelé la nécessité d'approfondir les prévisions de trafic routier sur un périmètre intégrant l'ensemble du dispositif d'accès. Il conviendra à partir de ces estimations d'apprécier l'impact du projet en termes de qualité de l'air par rapport à la situation de référence.

L'Ae recommande, après avoir repris les prévisions de trafic, d'apprécier l'impact du projet en termes de qualité de l'air.

2.3.6 Bruit

L'évaluation des impacts acoustiques est réalisée selon deux scénarios, l'un avec réalisation de la voie de desserte au nord, l'autre sans réalisation de cette voie.

Les résultats, sur les axes étudiés, montrent que le projet n'aura pas d'impact significatif sur les niveaux acoustiques. L'Ae note cependant qu'à l'instar des études de trafic, le périmètre d'étude retenu apparaît trop resserré sur la gare, ne permettant pas d'évaluer les trafics induits sur la RD 768 et le nord de la RD 120, qui sont pourtant des axes susceptibles de connaître des modifications significatives du trafic routier.

L'Ae recommande de compléter les études acoustiques en considérant un périmètre plus large, permettant de visualiser les effets du projet sur les axes qui constitueront des nouveaux accès à la gare.

2.3.7 Paysage, patrimoine

L'étude d'impact indique que *"la construction du nouveau bâtiment induira l'apparition d'un nouveau volume dans le paysage et d'une diversité de la typologie et des formes architecturales"*. Elle aurait pu également indiquer dans quelle mesure le projet d'aménagement du pôle d'échange multimodal, avec la construction de ce bâtiment voyageur et la réorganisation des circulations et des stationnements, aurait un impact plutôt positif sur le paysage au sud de la gare.



Figure 5 : vue du nouveau bâtiment voyageur et du parvis de la gare réaménagé – Source : étude d'impact

La proximité entre ces éléments bâtis et leur cohabitation paysagère, en particulier de la passerelle ferroviaire qui est le plus haut d'entre eux avec la Chartreuse, aurait mérité un court exposé dans l'étude d'impact, notamment pour démontrer l'absence d'interactions entre ces éléments dans le paysage.

2.3.8 Énergie

Le dossier présente une étude de « faisabilité des approvisionnements en énergies renouvelables », qui vise à étudier les opportunités de recourir aux énergies renouvelables pour couvrir les besoins du PEM. Elle conclut à des bonnes potentialités pour l'aérothermie¹⁹, le solaire photovoltaïque, et la biomasse. L'étude d'impact n'est en revanche pas conclusive sur les solutions finalement retenues. Les rapporteurs ont de plus été informés lors de leur visite que le recours au solaire photovoltaïque n'était plus d'actualité, du fait du choix d'un toit végétalisé pour le bâtiment voyageur et que l'hypothèse d'utilisation des surfaces de couverture de la passerelle ferroviaire et des ombrières de la gare routière pour y installer des panneaux photovoltaïques avait également été abandonnée.

L'Ae recommande d'indiquer dans l'étude d'impact les énergies renouvelables qui seront retenues pour assurer une partie des approvisionnements énergétiques du pôle d'échanges multimodal, ainsi que les raisons de ce choix.

2.4 Suivi des mesures

Le dossier présente pour chaque thématique les différentes mesures de suivi²⁰ qui seront mises en œuvre (sols pollués, qualité des eaux, bruit, etc.) Ces différentes mesures n'appellent pas de commentaire de l'Ae.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique est synthétique, mais présente les mêmes faiblesses que l'étude d'impact en matière de présentation du projet.

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

¹⁹ L'énergie aérothermique est l'énergie thermique qu'une pompe à chaleur thermodynamique puise dans l'air environnant pour la transférer à un système de chauffage.

²⁰ Selon les dispositions du II.9 de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.