



Autorité environnementale

**Décision de l'Autorité environnementale, après
examen au cas par cas, sur le projet de
réaménagement du pôle d'échange multimodal
(PEM) de Libourne (33)**

n° : F-075-25-C-0095

Décision du 14 mai 2025
après examen au cas par cas
en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement

Le président de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2, R. 122-3 et R. 122-3-1 ;

Vu le décret n° 2022-1025 du 20 juillet 2022 substituant la dénomination « Inspection générale de l'environnement et du développement durable » à la dénomination « Conseil général de l'environnement et du développement durable », et notamment son article 6 ;

Vu le décret n° 2022-1165 du 20 août 2022 portant création et organisation de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu le règlement intérieur de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable adopté le 20 octobre 2022 ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer du 12 janvier 2017 fixant le modèle de formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la demande d'examen au cas par cas¹ (y compris ses annexes) enregistrée sous le numéro, n° F 075-25-C-0095 présentée par SNCF Gares & Connexions, relative au réaménagement du pôle d'échange multimodal (PEM) de Libourne (33), l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 10 avril 2025.

Vu la décision n° F-075-23-C-0154 du 21 août 2023 dispensant le projet d'évaluation environnementale ;

Vu la nouvelle demande ayant pour objet la création d'un parking en ouvrage de 550 places comprenant 285 places pour les usagers du PEM et 265 places pour les besoins de la ville (au lieu des 411 places évoquées dans la décision susvisée dont 126 places pour les besoins de la ville) ;

Considérant la nature du projet,

- le projet de PEM contribue au projet d'ensemble de réaménagement du quartier de la gare, piloté par la communauté d'agglomération du Libournais et la Ville de Libourne, le quartier de la gare étant identifié comme un des cinq sites majeurs par le projet urbain « *Libourne 2025 La Confluente* »,
- le projet consiste à réaménager et réorganiser le PEM de Libourne, identifié dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) de Nouvelle-Aquitaine comme une gare de niveau national dont le site est à réinventer et l'intermodalité à renforcer,
- les objectifs du projet sont :
 - o de rendre le PEM accessible pour les personnes à mobilité réduite (PMR), la gare routière n'étant pas aux normes PMR, d'améliorer l'intermodalité par l'amélioration des connexions entre les différents modes de transport en commun, de développer la part modale des transports en communs et modes actifs, et de requalifier les espaces publics autour de la gare,

¹

- de répondre à l'augmentation des voyageurs induite par le futur RER métropolitain avec 25 % de voyageurs supplémentaires attendus à l'horizon 2030, soit un trafic prévu de 5 800 voyageurs montants et descendants par jour ;
- de proposer une offre de stationnement pour répondre aux besoins futurs de la ville à l'échelle du quartier, en lien avec le projet de revitalisation urbaine « *Cœur de Bastide* » qui comprend la suppression de places de stationnement dans les rues limitrophes afin de développer les déplacements doux et végétaliser l'espace public,
- le projet comprend :
 - des travaux préparatoires et la démolition de six bâtiments techniques (le réemploi de pierres de taille et de la charpente est prévu),
 - la création d'un parking en ouvrage (ouvrage aérien avec trois niveaux de parkings, le niveau 3 correspondant à une toiture-terrasse avec des panneaux photovoltaïques), d'une capacité de 550 places (dont 285 places pour les usagers du PEM et 265 places pour les besoins de la ville), d'une emprise au sol de 4 222 m², avec mise en place d'ombrières au dernier niveau et de deux espaces de dépose-minute d'une capacité cumulée de 21 places comprenant trois emplacements PMR ainsi que l'aménagement d'une zone pour les taxis d'une capacité de 5 places,
 - la réorganisation du fonctionnement et la mise en accessibilité PMR de la gare routière,
 - la création d'un bâtiment R+1 pour le relogement des agents SNCF comprenant une emprise au sol de 390 m² ainsi qu'un bâtiment de stockage de 428 m²,
 - la création d'un large parvis piétonnier et paysager devant le bâtiment voyageur de la gare et d'un second parvis à l'est de l'autre côté des voies ferrées,
 - la création d'une piste cyclable bidirectionnelle et l'augmentation de l'offre de stationnement vélos au niveau des deux parvis ;
 - la mise en accessibilité de la passerelle historique de franchissement des voies de desserte des voies et des quais, le réaménagement de la rue Lataste, de l'avenue Gallieni avec la création de la piste cyclable, le réaménagement de la rue de Chanzy et de la rue Géraux dans le cadre du projet « Libourne Cœur de Bastide », les opérations de développement urbain mixte au sein de deux réserves foncières,
 - la désimperméabilisation d'une partie du périmètre du PEM avec la création d'espaces verts en pleine terre comprenant au moins deux strates végétales différentes (herbacée, arbustive et arborée), et un revêtement avec un albedo important pour limiter le stockage de la chaleur ;
 - les vitesses de circulation automobile sur l'avenue Gallieni au droit du PEM seront abaissées à 30 km/h ;
- la superficie globale de l'opération est de 29 062 m² dont 4 222 m² pour l'emprise du parking en ouvrage, entre 250 m² et 390 m² pour l'emprise du bâtiment pour le relogement des agents SNCF, 7 600 m² pour la gare routière et 8 850 m² au total pour les deux parvis,
- le projet intègre des emprises pour un développement urbain à plus long terme (opération future « SNCF Immo ») composées de deux poches distinctes d'une superficie totale de 1 755 m² pour lesquelles plusieurs scénarios mixtes sont envisagés à ce stade (espace bureau, restauration et hôtel, café, espace co-working, etc.),
- l'exploitation des gares ferroviaires et routières sera maintenue pendant toute la durée des travaux, ce qui impliquera la mise en œuvre d'un phasage avec notamment la mise en place de zones de stationnement et accès temporaires au PEM,
- l'installation de la base vie et des zones de stockage nécessaires pour la phase chantier est prévue au niveau du parking municipal au nord-est du projet,
- la durée des travaux est estimée à environ quatre ans ; le coût des travaux est estimé à 28 millions d'€ ;

Considérant la localisation du projet,

- le projet est localisé :
 - o au cœur de la zone urbaine de Libourne, à proximité du centre-ville historique de la ville dans une zone à vocation principalement résidentielle et à côté du grand parc urbain de l'Épinette qui s'étend sur environ 25 000 m²,
 - o en zone urbaine UBp du plan local d'urbanisme (PLU) de Libourne, correspondant au secteur de projet de la Gare-Épinette et qui fait l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) ; le projet est compatible avec le PLU ;
 - o au sein de l'aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP) approuvée en 2014 et devenue en 2016 site patrimonial remarquable (SPR),
 - o à 900 mètres du site Natura 2000 « Vallée de l'Isle de Périgueux à sa confluence avec la Dordogne » (zone spéciale de conservation n° FR7200660) et à 950 mètres du site « La Dordogne » (zone spéciale de conservation n° FR7200660),
 - o à environ 1,8 km de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff) de type I « Marais Brizard et zone bocagère de Saillans » (identifiant n° 720014178),
 - o en limite de zones identifiées au titre des trames vertes et bleues locales dans le projet d'aménagement et de développement durable du schéma de cohérence territoriale (Scot),
 - o au niveau de la masse d'eau souterraine n°FRFG025 « *Alluvions de l'Isle et de la Dronne* » qui est majoritairement libre alluviale,

Considérant les incidences prévisibles du projet sur l'environnement, la santé humaine et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire ces incidences :

- concernant la pollution des sols :
 - o l'étude historique et documentaire des sites et sols pollués a permis d'identifier plusieurs sources potentielles actuelles ou passées de contamination : des cuves aériennes dont une cuve de stockage de fioul de 5 000 l, un ancien garage, un groupe électrogène alimenté au fioul; une zone de stockage de déchets métalliques et de produits chimiques sur un terrain nu, d'anciennes voies de garage et un remblai anthropique ;
 - o les investigations réalisées dans le cadre du diagnostic des sites et sols pollués ont mis en évidence une contamination diffuse en métaux et hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), sans impact notable sur les eaux souterraines, ainsi qu'une zone de contamination concentrée en HAP au niveau de l'ancienne voie de garage des trains où les sols seront retirés,
 - o les terres à excaver et évacuer, dont la plupart ne sont pas inertes, seront évacuées vers des installations de stockage adaptées en fonction de leur nature, un diagnostic « produits, équipements, matériaux et déchets » (PEMD) sera réalisé afin d'étudier les possibilités de réemploi ;
 - o compte tenu de la présence de la contamination non négligeable en métaux et en HAP mais non volatiles dans les sols, il est prévu un minimum de 30 cm de terres végétales saines au niveau des futurs espaces végétalisés et la mise en place d'un enrobé sur les parties restantes afin d'éliminer tout risque d'envol de poussières et de contact avec les terres,
 - o l'infiltration de polluants vers les eaux souterraines n'est pas considérée comme une voie de transfert potentielle dans la mesure où les contaminants significatifs qui ont été retrouvés dans les sols sont localisés en surface et constitués des phases les plus lourdes des HAP et des hydrocarbures, qui sont peu solubles, et qu'aucune concentration n'a été relevée dans les eaux souterraines,
- les travaux de fondation du parking nécessitent un rabattement des eaux souterraines pendant la phase chantier (rabattement de la nappe à deux mètres de profondeur (un suivi piézométrique sur un cycle annuel est en cours)) ;
- un dispositif d'assainissement par infiltration, en partie, sur le parvis est prévu ; le principe retenu pour la gestion des eaux pluviales est la mise en place de bassins de rétention enterrés avec rejets au réseau existant ;

- le projet n'induit pas de modification des volumes d'eaux usées ; grâce à la diminution des sols imperméabilisés et à la création d'espaces végétalisés en pleine terre, le projet permettra de réduire le coefficient de ruissellement de 0,87 à 0,75, et donc de diminuer le volume d'eau de pluie dans le réseau d'assainissement pluvial ; le réseau d'assainissement du quartier de la gare fera l'objet d'une mise à niveau technique et réglementaire,
- un diagnostic « produits, équipements, matériaux et déchets » (PEMD) sera réalisé afin d'étudier les possibilités de réemploi ;
- le projet nécessite un apport de matériaux (non estimé) ;
- le diagnostic écologique réalisé a mis en évidence des enjeux écologiques avérés moyens compte tenu de la présence, dans le périmètre du projet, de friches favorables au transit des reptiles et des chauves-souris, à l'hivernage des amphibiens et à l'alimentation de cortèges d'oiseaux nicheurs (passereaux granivores) ; cette étude a également relevé la présence d'oiseaux nicheurs des milieux urbains à enjeux moyens au niveau de l'ensemble des bâtiments existants et de gîtes bâtis à chauves-souris potentiels sur certains ainsi que la présence d'espèces végétales exotiques envahissantes ; les bâtiments ayant vocation à être démolis présentent un enjeu nul en tant que gîte pour le chauves-souris ; le projet de réaménagement du PEM ne prévoit pas d'intervention au niveau du bâtiment Voyageurs de la gare ferroviaire ainsi que du bâtiment de la gare routière, gîtes potentiels (chauves-souris) ;
- les mesures prévues en phase travaux pour éviter et réduire les incidences sur les milieux naturels comprennent notamment :
 - o l'évitement des bâtiments pouvant constituer des gîtes potentiels pour les chauves-souris et le maintien des différents arbres matures remarquables présents dans le périmètre du PEM, à savoir les platanes et un grand micocoulier ; l'adaptation des périodes de chantier pour les oiseaux, les mammifères, les amphibiens et les reptiles,
 - o des dispositions visant à lutter contre la dissémination des espèces végétales exotiques envahissantes,
- concernant la phase d'exploitation, la présence de la petite faune au niveau du site du PEM sera favorisée grâce au développement des espaces végétalisés en pleine terre (4000 m² de sol seront déimperméabilisés), la mise en place de nichoirs à oiseaux, de gîtes à chauves-souris et une réduction de la pollution lumineuse (grâce au choix des lampes et à l'ajustement de leur puissance), 104 arbres seront plantés ;
- l'évolution des trafics routiers motorisés à l'horizon de la mise en service du PEM serait, selon le dossier, nulle,
- la réorganisation du site avec la mise en place d'une circulation des flux véhicules pour accéder au parking en ouvrage ou au dépose-minute, séparée des flux des taxis et des flux des cars, avec pour chacune entrée distincte de la sortie, permettra de fluidifier et sécuriser la circulation au niveau du PEM, 150 places seront aménagées pour le vélos ;
- la réorganisation des différents flux prévue à l'échelle de l'ensemble du PEM permettra de contribuer à diminuer l'impact négatif de la circulation sur l'ambiance sonore, des mesures sont définies pour limiter les nuisances sonores, les vibrations, l'envol de poussières et la pollution lumineuse qui seront générées par le chantier,
- l'accès au RER métropolitain permettra de désengorger l'axe RN 89 en reportant l'usage de la voiture sur le ferroviaire ;
- l'impact sur la qualité de l'air est considéré comme négligeable à l'échelle du quartier et positif à l'échelle de l'agglomération dans la mesure où le projet permet de développer une alternative à la voiture individuelle thermique pour les déplacements,
- le projet vise à adapter le PEM au changement climatique grâce notamment à la désimperméabilisation du site, la création d'espaces verts en pleine terre comprenant plusieurs strates végétales, l'utilisation de matériaux et revêtements permettant de limiter le stockage de chaleur ainsi que la sélection d'espèces végétales locales adaptées à l'évolution du climat ; le projet permet de favoriser le transport ferroviaire, mode de transport à faible impact carbone,
- le projet a été conçu de manière à s'intégrer dans l'environnement urbain et paysager et prend en compte les recommandations formulées par l'architecte des bâtiments de France (ABF) lors de la phase de définition du projet : réduction du volume en hauteur sans suppression de niveaux (optimisation des hauteurs par emplacement de la structure bois par une structure béton), optimisation de la performance des surfaces de parking (davantage de places par niveau),

traitement qualitatif des façades, alignement au front bâti de la rue Grangère ; l'ABF sera consulté au stade de l'instruction du permis de construire ; une demande d'avis sera déposée auprès de la Drac (archéologie préventive) ;

- étant noté que l'augmentation de places de stationnement par rapport à la version initiale du projet, est justifiée par la suppression temporaire ou permanente de places existantes, liée notamment à la suppression du parking Aristide Briand pendant les travaux sur plusieurs années du RER métropolitain ;
- la base-vie devra être installée sur le parking municipal au nord-est de la gare et le parking du cinéma ;

Concluant que :

au vu de l'ensemble des informations fournies par le maître d'ouvrage, des éléments évoqués ci-avant et des autres informations et contributions portées à la connaissance de l'Ae à la date de la présente décision, le projet de réaménagement du pôle d'échange multimodal (PEM) de Libourne (33) n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe à l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement (Annexe III de la directive susvisée n°2014/52/UE du 16 avril 2014) ;

Décide :

Article 1^{er}

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par le maître d'ouvrage, le projet de réaménagement du pôle d'échange multimodal (PEM) de Libourne (33), n° F 075-25-C-0095 n'est pas soumis à évaluation environnementale.

Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'autorité compétente vérifie au stade de l'autorisation que le projet présenté correspond aux caractéristiques et mesures qui ont justifié la présente décision.

Article 3

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'autorité environnementale de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable.

Fait à la Défense, le 14 mai 2025.

Le président de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable,



Laurent Michel

Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'autorité environnementale
Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires
Inspection générale de l'environnement et du développement durable
Autorité environnementale
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise
2-4 Boulevard de l'Hautil
BP 30 322
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX

La décision dispensant d'évaluation environnementale rendue au titre de l'examen au cas par cas ne constitue pas une décision faisant grief mais un acte préparatoire ; elle ne peut faire l'objet d'un recours contentieux direct, qu'il soit administratif, préalable au contentieux et suspensif du délai de recours contentieux, ou contentieux. Comme tout acte préparatoire, elle est susceptible d'être contestée à l'occasion d'un recours dirigé contre la décision ou l'acte autorisant, approuvant ou adoptant le projet.