



**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-075-23-C-0154

Décision n° F-075-23-C-0154 en date du 21 août 2023

**Décision du 21 août 2023**  
**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. 122-3-1 et R. 122-3 ;

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 cas](#)<sup>1</sup> (y compris ses annexes) enregistrée sous le numéro n° F-075-23-C-0154, 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 17 juillet 2023.

**Considérant la nature du projet,**

- le projet de PEM contribue au projet d'ensemble de réaménagement du quartier de gare, piloté par la communauté d'agglomération du Libournais et la Ville de Libourne, le quartier de la gare est identifié comme un des cinq sites majeurs par le projet urbain « Libourne 2025 La Confluente »,
- le projet consiste à réaménager et réorganiser le pôle d'échange multimodal (PEM) de Libourne qui est identifié dans le schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (Sradet) 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), d'améliorer l'intermodalité et de développer la part modale des transports en communs et modes actifs, et de requalifier les espaces publics autour de la gare,
  - o 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,

---

<sup>1</sup> [https://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/formulaire\\_cle7b13f7-63.pdf](https://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/formulaire_cle7b13f7-63.pdf)

- 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 sur les rues limitrophes afin de développer les déplacements doux et revégétaliser l'espace public,
- le projet comprend :
  - des travaux préparatoires et la démolition de six bâtiments techniques,
  - la création d'un parking en ouvrage (ouvrage aérien avec cinq niveaux de parkings) d'une capacité de 411 places (dont 285 places pour les usagers du PEM et 126 places pour les besoins de la ville) et de deux espaces de dépose-minute d'une capacité cumulée de 21 places 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,
  - 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,
  - l'augmentation de l'offre de stationnement vélos au niveau des deux parvis avec au total 160 places vélos sécurisées, complétées de 40 arceaux à vélos,
  - le réaménagement partiel de la rue Lataste, de l'avenue Gallieni, avec la création d'une piste cyclable, et du rond-point avec la rue Chanzy,
- il est également prévu de fortement désimperméabiliser 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),
- la superficie globale de l'opération est de 27 200 m<sup>2</sup> dont 2 360 m<sup>2</sup> pour l'emprise du parking en ouvrage, entre 250 m<sup>2</sup> et 390 m<sup>2</sup> pour l'emprise du bâtiment pour le relogement des agents SNCF, 7 600 m<sup>2</sup> pour la gare routière et 8 950 m<sup>2</sup> 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 trois poches distinctes d'une superficie totale de 1 755m<sup>2</sup> pour lesquelles plusieurs scénarios mixtes sont envisagés à ce stade (espace bureau, restauration et hôtel, café, espace co-working, etc.),
- le projet prévoit un abaissement à 30 km/h des vitesses de la circulation automobile sur l'avenue Gallieni au droit du PEM,
- 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
- étant noté que des aménagements sont prévus :
  - en dehors du périmètre du PEM en interface avec celui-ci :
    - le réaménagement de la rue de Chanzy afin de favoriser le déplacement des modes actifs et l'accès des bus au PEM),
    - le réaménagement de la rue de Géreaux pour favoriser les modes actifs,
    - le prolongement de l'avenue de Gallieni pour favoriser les modes actifs,
  - ou en cours de réflexion, en lien avec une étude de mobilité à réaliser :
    - l'aménagement de la rue Lataste et des voies donnant sur le parvis Est, avec une réflexion particulière sur la mise en place de voies réservées aux modes actifs, la sécurisation de l'arrivée de la passerelle urbaine et sa liaison avec les voies piétonnes, le parc de l'Épinette, l'école primaire de l'Épinette et le lycée Henri Brulle,
    - l'aménagement de l'ensemble des voies comprises entre le cours Tourny et l'avenue Galliéni, avec une réflexion sur les sens de circulation et les liaisons entre les différents modes de transport (modes actifs et transports en commun) ;

### **Considérant la localisation du projet,**

- le projet se trouve :
  - 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 m<sup>2</sup>,
  - o en zone urbaine UBp du 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),
  - 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,
  - o au niveau de la masse d'eau souterraine n°FRFG025 « Alluvions de l'Isle et de la Dronne » qui est majoritairement libre alluviale,
- 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 ;

### **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 les investigations réalisées dans la 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,
  - 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 terre saine 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,
- au vu de la présence d'eaux souterraines en faible profondeur (à environ 2 mètres), il est très probable qu'un rabattement de la nappe soit nécessaire en phase travaux, notamment pour la création des fondations du parking en ouvrage (ouvrage qui ne comprendra pas de niveau souterrain) ; les études à venir permettront de confirmer la nécessité d'un rabattement de nappe et d'identifier le cas échéant les volumes d'exhaure à pomper ; en cas de rabattement de la nappe en phase travaux, les eaux souterraines pompées seront traitées avant d'être rejetées dans le réseau public d'assainissement,
- le principe retenu pour la gestion des eaux pluviales repose, à ce stade des études, sur la mise en place de bassins de rétention enterrés avec rejet au réseau, étant noté que le réseau actuel est de type unitaire et que son passage en séparatif est prévu en même temps que les travaux de voirie qui seront réalisés dans le cadre du PEM,

- il n'est pas prévu de dispositif d'assainissement par infiltration compte tenu de la proximité de la nappe d'eau souterraine,
- grâce à la diminution des sols imperméabilisés et 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 projet prévoit d'autre part la mise en œuvre d'un système de rétention des eaux pluviales permettant de réguler le débit de fuite et ainsi de soulager le réseau d'assainissement,
- un système de prétraitement des eaux pluviales, notamment pour celles ruisselant sur les surfaces de voirie et de stationnement de la gare routière sera mis en place, son type sera défini en phase PRO du projet,
- le pré-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 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 sur le périmètre du PEM, à savoir les différents platanes et un grand micocoulier,
  - o 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, 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),
- le projet va conduire à porter de 383 à 477 le nombre de places de stationnement au niveau du PEM et de ses voies limitrophes, soit une augmentation de 94 places dont 15 places pour les agents SNCF, 21 places pour les dépose-minute et 58 places pour besoins de la ville à l'échelle du quartier, compte tenu, selon le dossier, des perspectives de diminutions futures de l'offre sur la voie publique qui seront induites par les requalifications à venir des rues Chanzy et Géreaux prévues dans le cadre du projet de revitalisation « Cœur de Bastide »,
- 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,
- les différents aménagements prévus dans le cadre du PEM permettent de développer et de sécuriser les modes actifs pour les voyageurs libournais notamment, de développer l'utilisation des transports en commun, avec une augmentation attendue de la part modale de 2 points pour les vélos, de 3 points pour la marche à pied et de 7 points pour les transports en commun et par conséquent une diminution de 12 points de la part modale pour la voiture,,
- 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'impact sur la qualité de l'air est considérée 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,
- la réorganisation des différents flux prévue à l'échelle de l'ensemble du PEM permettra, selon le dossier, de contribuer à diminuer l'impact négatif de la circulation sur l'ambiance sonore,
- le projet permet de favoriser le transport ferroviaire, mode de transport à faible impact carbone,

- 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 a été conçu de manière à s'intégrer dans l'environnement urbain et paysager et intègre les recommandations formulées par l'architecte des bâtiments de France lors de la phase de définition du projet ;

**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<sup>er</sup>**

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-075-23-C-0154, 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 21 août 2023.

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.