



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
de Bretagne

Rennes, le **20 AVR. 2012**

Autorité environnementale

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE
portant sur le projet de création du pôle d'échange multimodal de la gare SNCF de Guingamp (22)
présenté par le président de Guingamp Communauté
reçu le 22 février 2012

Procédure d'adoption de l'avis

La réalisation du programme de travaux du pôle d'échange multimodal de la gare de Guingamp est menée par trois partenaires principaux, maîtres d'ouvrage : Réseau Ferré de France (RFF), Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF), au travers de Gares et Connexion, et Guingamp Communauté, qui ont signé un protocole de coopération en décembre 2011.

Par courrier reçu le 22 février 2012, le Président de Guingamp Communauté a saisi le Préfet de région, Autorité environnementale (Ae), du projet de création du Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de la gare SNCF de Guingamp.

L'Ae a consulté le Préfet des Côtes d'Armor au titre de ses attributions en matière d'environnement, par courrier en date du 20 mars 2012.

L'avis de l'Ae, en l'occurrence le préfet de région, porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact qui est un élément essentiel de l'évaluation environnementale du projet et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il sera transmis au pétitionnaire et intégré au dossier d'enquête publique.

Concernant RFF et la SNCF, établissements publics sous tutelle du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, l'Autorité environnementale est le conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), qui a été saisi conjointement. C'est la raison pour laquelle le présent avis est pris en lien avec le CGEDD.

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'évaluation environnementale du dossier de création du pôle d'échange multimodal (PEM) de la gare SNCF de Guingamp, présenté conjointement par Réseau Ferré de France (RFF), la SNCF et « Guingamp Communauté ».

Ce projet s'inscrit dans celui de « Bretagne à grande vitesse » (BGV) visant à relier Paris à Brest et Quimper en 3 heures, qui comprend la mise en place, à l'horizon fin 2017, de la ligne à grande vitesse (LGV) et la modernisation des axes Rennes/Brest et Rennes/Quimper. Il est centré autour de l'actuelle gare de Guingamp, secteur déjà urbanisé.

L'étude d'impact est globalement adaptée, sauf concernant les impacts du projet sur le bruit. L'Ae recommande ainsi :

- . d'une part, de compléter les mesures prises du côté des voies et vérifier que l'impact sonore ne dépasse pas l'aire d'étude du projet, en raison de l'évolution du trafic,
- . d'autre part, de prendre en compte une projection des trafics (routier et ferroviaire) à 20 ans (hypothèses généralement retenues pour les infrastructures liées aux transports),
- . enfin, de prendre en compte l'existence de pics le matin et le soir, notamment le lundi et le vendredi, avec le cumul des bruits routiers et ferroviaires, en utilisant la méthode la plus appropriée.

Quelques compléments, précisés dans l'avis détaillé, permettraient par ailleurs une meilleure compréhension du projet et des choix opérés.

Le dossier aurait pu opportunément développer les aspects positifs attendus du projet, notamment valoriser l'effet levier du PEM pour développer les déplacements par des modes alternatifs à la voiture, et le fait qu'il s'agit donc, par essence même, d'un projet à impact globalement positif pour l'environnement.

Le résumé non technique, quant à lui, est incomplet. Il doit en effet comporter l'ensemble des thématiques abordées dans l'étude d'impact.

Avis détaillé

1 - Objectifs et consistance du projet :

Le projet consiste en la création du pôle d'échange multimodal (PEM) de la gare SNCF de Guingamp. Confiée au bureau d'études SCE, une étude préalable a permis de définir le programme du PEM de Guingamp. Sont ainsi inscrits dans ce programme (P. 73) :

- . l'augmentation des surfaces du bâtiment voyageurs et l'amélioration des conditions de confort et d'information des usagers,
- . la création d'une traversée Nord-Sud en souterrain, avec une ouverture de la gare de chaque côté du faisceau de voies, en prolongeant l'actuel tunnel, selon des modalités compatibles avec l'accès des personnes à mobilité réduite,
- . le développement de l'intermodalité, en cherchant à accroître l'accessibilité pour les modes de déplacements alternatifs à la voiture (nouveau réseau urbain et pôle d'échange bus-cars, liaisons et stationnement 2 roues, continuité et traversées piétonnes),
- . le déploiement d'espaces de stationnement au Nord de la gare,
- . la mise en accessibilité des espaces ferroviaires et de tous les espaces extérieurs,
- . la requalification des espaces extérieurs, en s'appuyant notamment sur un parvis de qualité.

Guingamp Communauté s'occupe de tous les travaux liés au PEM sur le parvis Nord de la gare lesquels comportent :

- la suppression de différents bâtiments existants
- l'amélioration du stationnement,
- l'aménagement d'une nouvelle gare routière,
- la réorganisation des accès cycles, piétons, voitures, cars, bus, ...

Le présent avis concerne principalement cette partie du programme.

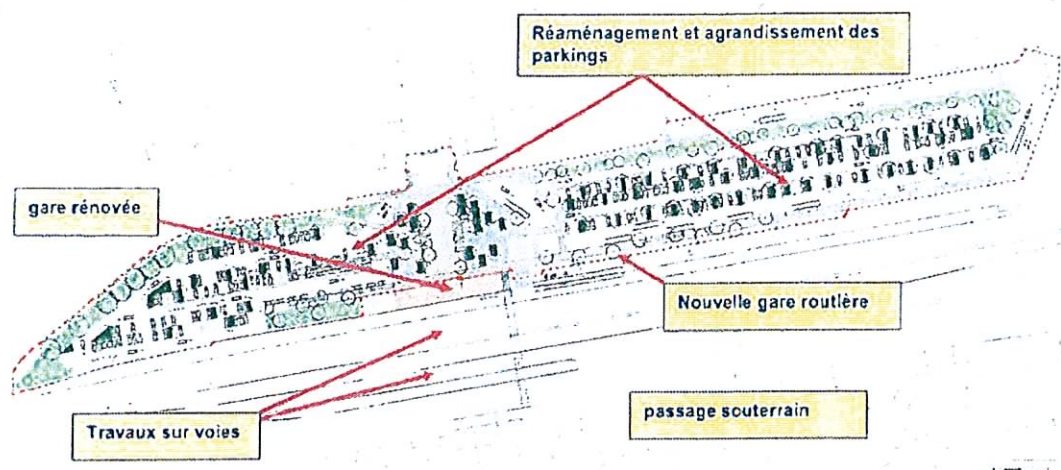
RFF s'occupe de tous les travaux liés aux voies ferrées et à leurs accès (dont l'extension du souterrain), et la SNCF de tous les travaux liés aux bâtiments SNCF.

L'Ae souligne favorablement que le dossier d'étude d'impact a été constitué pour l'ensemble du projet PEM et qu'il inclut l'ensemble des aménagements à réaliser sous les 3 maîtrises d'ouvrage.

Les objectifs annoncés du projet sont les suivants :

- . aménager un pôle d'échange multimodal moderne et harmonieux, accessible à tous (enjeux capacitaire et d'accessibilité) ;
- . faciliter les déplacements alternatifs, pour les personnes comme pour les biens, et créer les conditions optimales de déplacement des usagers de ce pôle en adaptant l'offre de transport sur le territoire (enjeu intermodal) ;
- . renforcer le positionnement de la gare dans la ville en veillant notamment à son accessibilité et à la lisibilité des espaces urbains de proximité (enjeu urbain) ;
- . assurer la cohérence entre les différents projets portés par les partenaires (ferroviaires -fret et voyageurs-, intermodaux et urbains), à l'échelle de l'agglomération, du Pays et du département des Côtes d'Armor.

Avant-projet du réaménagement (extrait de l'étude d'impact - p. 95 : « AVP du projet »)



2 - Analyse de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement par le projet :

L'étude d'impact comporte bien toutes les rubriques réglementaires. Elle souffre cependant de quelques problèmes de forme (orthographe, coquilles, etc.) qui mériteraient d'être revus avant mise à l'enquête publique.

Le résumé non technique, quant à lui, ne comporte pas l'ensemble des thématiques abordées dans l'étude d'impact et ne fait pas apparaître que le projet de PEM est porté par 3 maîtres d'ouvrage dépendant de deux Autorités environnementales (une au niveau régional, l'autre au plan national), ce qui va conduire d'ailleurs à deux avis. **L'Ae recommande donc qu'il soit complété en ce sens, de manière à permettre au public une meilleure compréhension du dossier, et qu'il tienne compte des observations formulées ci-après.**

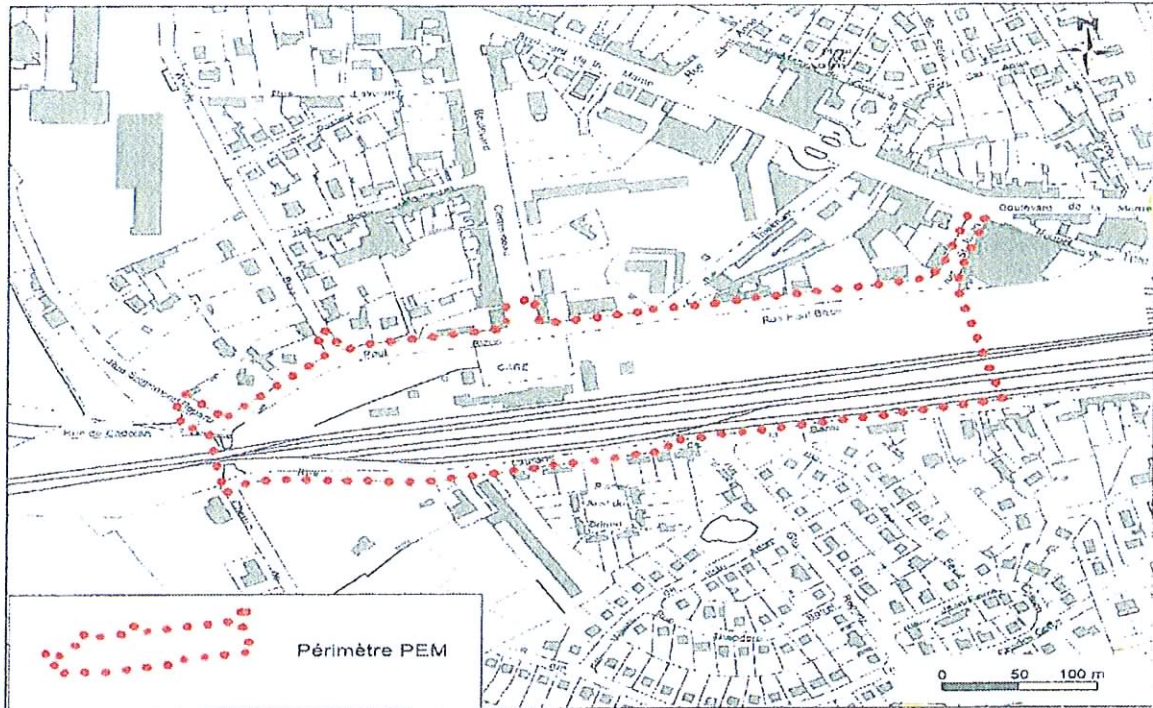
2-1 - Description de l'état initial de l'environnement :

Guingamp Communauté est composée de 6 communes (représentant 21 572 habitants -recensement INSEE de 2008). Située à la croisée de l'Armor et de l'Argoat, l'agglomération guingampaise constitue un pôle structurant au niveau départemental et régional, irrigué principalement par l'axe routier Brest-Paris (RN12) et par la ligne TGV Brest-Paris.

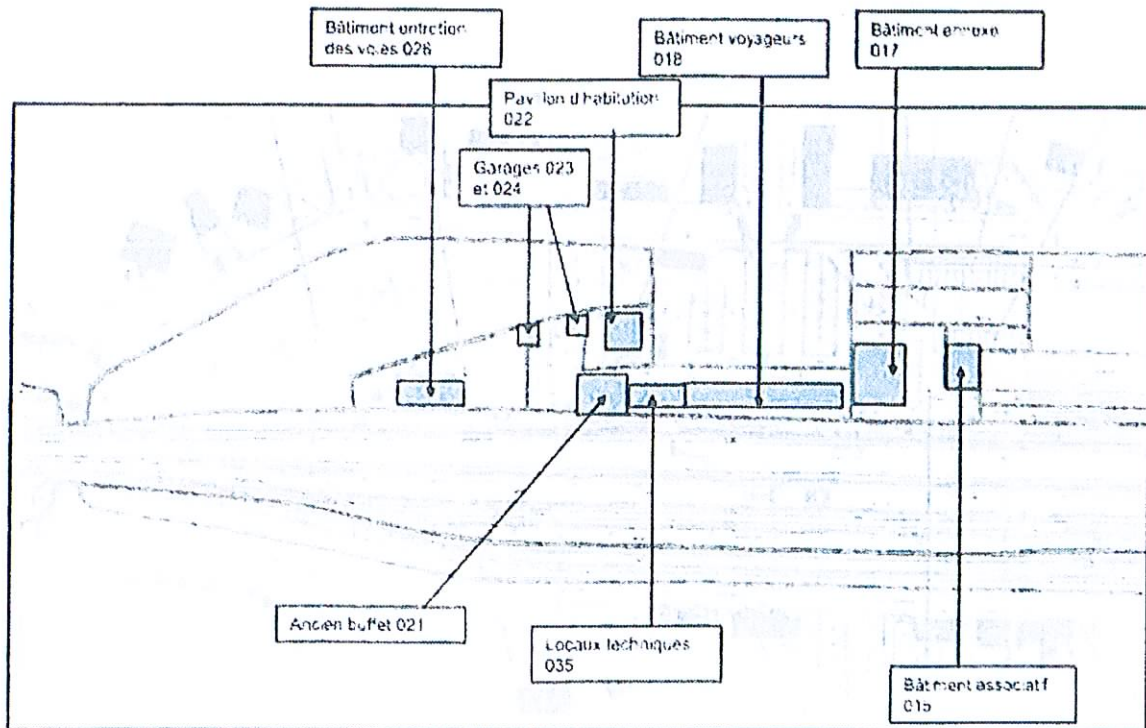
La gare est située au Sud du territoire de Guingamp. Actuellement, 9 bâtiments, un transformateur et une antenne relais sont recensés sur le site de la gare. Le buffet de la gare est aujourd'hui fermé. Il y a 4 quais ; 3 d'entre eux sont utilisés pour le trafic voyageurs, le 4ème, dit « quai haut », n'est pas utilisé. Le quai 1 est accessible à partir du bâtiment voyageurs et le quai 2 par un passage souterrain. Le passage entre les quais 2 et 3 se fait par une traversée planchée. Il n'y a pas d'accès par le Sud (quai dit « haut »).

Le périmètre d'étude (environ 5,5 ha) du PEM est centré sur la gare SNCF de Guingamp qui est la ville centre de l'agglomération.

Périmètre du PEM (extrait de l'étude d'impact - p. 14)



Situation actuelle (extrait de l'étude d'impact - p. 20)



L'état des lieux est globalement adapté aux enjeux environnementaux identifiés.

Faune et flore :

Le périmètre du PEM est éloigné des zones naturelles d'inventaire écologique, faunistique et floristique (la plus proche est située à 6 km, au Sud-Ouest) et des sites Natura 2000 (les plus proches sont situés à 14 et 15 km).

Sur le périmètre du PEM, la flore est principalement représentée par des « *arbres et arbustes* » et les seuls animaux observés sont « *les oiseaux habituels des zones urbaines* ». Il est précisé que « *des micro mammifères sont (probablement) présents localement, en particulier dans les talus qui bordent les voies ferrées* » (p. 67).

Trafics et stationnements :

Une étude de circulation réalisée en septembre 2011, par le bureau d'études Dynalogic, montre que le secteur d'étude ne présente aucune difficulté de circulation aux heures de pointe matin (7h00 - 8h00) ou soir (16h30 - 17h30). Toutefois, les habitants signalent que le lundi matin et le vendredi soir le trafic est plus élevé que celui des relevés effectués (le lundi 23 mai 2011 à l'heure de pointe du soir et le mardi 24 mai 2011 à l'heure de pointe du matin).

Trois lignes du réseau de bus de Guingamp Communauté desservent la gare de Guingamp. L'ensemble du réseau est accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR).

La ville de Guingamp est également desservie par 3 lignes du réseau de bus interurbain du Conseil général des Côtes d'Armor et par 19 lignes de transport scolaire. Ces lignes convergent vers la place Vally, récemment aménagée en gare routière, située à environ 500 m de la gare ferroviaire.

La gare est principalement desservie par 4 lignes (TGV et TER pour 2 d'entre elles et TER pour les 2 autres).

Concernant la circulation piétonne, elle se fait exclusivement sur les trottoirs, dont certains sont trop étroits pour permettre la circulation des PMR.

Le secteur ne comporte ni piste cyclable sur voirie ni piste cyclable en site propre.

Dans l'état initial (p. 31), il est indiqué :

- . 92 places de stationnement dans le parking situé à l'Ouest du bâtiment voyageurs,
- . 47 sur le parvis (dont 5 emplacements pour les taxis),
- . 83 sur le parking situé à l'Est ; l'emplacement réservé pour les cars (TER) est situé à l'entrée de ce parking, mais il est très peu utilisé car les cars doivent effectuer une marche arrière pour se positionner à l'emplacement.

Le stationnement se fait également dans la plupart des rues alentours.

Page 90, il est indiqué que le nombre de places de stationnement passe de « 240 à 360 environ » et, p. 96 qu'il est prévu une augmentation de la capacité des parkings « de l'ordre de 30 % ». **Il conviendrait de fiabiliser les chiffres.**

Qualité de l'air :

Il est indiqué dans le dossier que les déplacements « *voyageurs* » représentent 22 % des émissions de gaz à effet de serre sur Guingamp Communauté (source « Etat des lieux Energie, Climat du Pays de Guingamp, mai 2011) (p. 59).

Bruit (p. 36 à 52) :

L'impact acoustique est l'impact le plus important du projet.

Sept mesures ont été réalisées par le bureau d'études Acoustibel, les 7 et 8 novembre 2011, dans certaines rues ou tronçons de rues ceinturant l'emprise du PEM, dont 5 sur 24h00 et 2 sur une période courte de la journée (avenue Clémenceau et rue Thielmans). Six de ces mesures ont été prises au Nord du parvis de la gare et 1 au Sud des voies.

Il ressort de ces études que, de jour, les niveaux sonores sont assez similaires dans toutes les rues entourant la gare [entre 55,5 et 61 dB(A)] ; les trains sont légèrement émergents et génèrent des niveaux sonores légèrement supérieurs à ceux produits par la circulation dans les rues. Le bruit de fond est faible [entre 39 et 44 (et non 344 ; p. 52) dB(A)].

De nuit, les niveaux sonores sont générés par la circulation des voitures [entre 44 et 50,5 dB(A)]. Le bruit de fond est inférieur à 30 dB(A).

Les heures de pointe du trafic routier sont indiquées de 7h00 à 8h00 et de 16h30 à 17h30. Il est cependant précisé (p. 38) que « le trafic est maximum le soir, à l'arrivée des trains, notamment le train de 17h36 en provenance de Brest et celui de 18h00 en provenance de Rennes ».

Risque naturel :

Le périmètre du PEM est en dehors du zonage réglementaire du plan de prévention du risque d'inondation du Trieux, mais en cas d'inondation certains accès à la gare pourraient être perturbés (p. 18).

Sols et sous-sols :

Les installations ferroviaires reposent sur des remblais de surélévation constitués de matériaux d'origine locale. Selon le diagnostic de pollution des sols réalisé par ICF Environnement en septembre 2011 (5 sondages de 2 mètres), ce sont des remblais sableux à sablo-graveleux, avec des débris de quartz et de mâchefers centimétriques. Il a mis en évidence la contamination du sous-sol en métalloïdes, traces d'hydrocarbures aromatiques polycycliques et hydrocarbures totaux ponctuellement, vraisemblablement à relier aux activités antérieures du site (p. 63). Concernant les métaux et métalloïdes, des dépassements en chrome et mercure sont constatés sur 2 sondages (zone Ouest du site) et en plomb et zinc sur la quasi-totalité des sondages.

Une « légère arrivée d'eau a été observée à partir de 2 m sur l'un (des sondages) » (p. 62).

2-2 - Exposé des raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet a été retenu :

Le projet s'inscrit dans celui de « Bretagne à grande vitesse » (BGV) visant à relier Paris à Brest et à Quimper en 3 heures, qui comprend la mise en place, à l'horizon fin 2017, de la ligne à grande vitesse (LGV) et la modernisation des axes Rennes/Brest et Rennes/Quimper. C'est dans ce cadre que la gare de Guingamp est l'une des 10 principales gares bretonnes éligibles au dispositif « PEM » et que 10 partenaires, dont Guingamp Communauté, RFF et la SNCF, ont décidé d'oeuvrer collectivement à la réalisation d'un PEM.

Dans ses prévisions de trafic portant sur l'effet « BGV », la SNCF mise sur une augmentation des trafics ferroviaires et une croissance sensible du nombre de voyageurs empruntant le train à Guingamp : d'environ 689 000 en 2006 à plus d'1,1 million en 2020, principalement TER.

La création du PEM de la gare de Guingamp vise à proposer les conditions optimales d'approche de la gare (tous modes) afin de ne pas perdre le profit des gains de temps en ligne réalisés par l'opération BGV et à prendre en compte les conditions d'accès aux gares et aux stationnements.

Les options envisagées concernent principalement l'aménagement du parvis et l'implantation de la gare routière.

La création du PEM de la gare de Guingamp s'inscrit dans l'enjeu 4 de l'axe 1 du SCoT du Pays de Guingamp approuvé en juin 2007 : « améliorer le déplacement des personnes et encourager la complémentarité entre les modes de transport ».

Le POS de Guingamp, approuvé en octobre 1992, fait actuellement l'objet d'une révision générale afin d'être transformé en PLU. Un plan d'ensemble de déplacement urbain (PDU) est également prévu. Le périmètre PEM est situé en zone UF qui est la zone d'activités spécialisées réservée au service public ferroviaire dans le secteur urbain.

2-3 – Analyse des impacts du projet et mesures prises pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet :

Faune, flore et paysage :

Le projet prévoit la conservation des plantations actuelles et en prévoit de nouvelles.

La suppression de bâtiments sans qualité architecturale et la réhabilitation du bâtiment voyageurs devraient avoir un impact positif sur le paysage urbain. Une présentation plus détaillée du projet et de son insertion dans le tissu urbain serait la bienvenue.

L'Ae recommande en outre de préciser le devenir de l'actuelle gare routière.

Trafics et stationnements :

Une augmentation de 25 à 33 % du trafic routier est prévue, d'où une augmentation du nombre de places (+ 120) de stationnement. Au-delà de la précision des chiffres (cf observation p. 6 du présent avis), ***il serait opportun que l'étude d'impact présente les hypothèses qui ont conduit à ce dimensionnement et précise l'usage effectif du parking (parking relais ?).***

Malgré une augmentation attendue du nombre de voyageurs, il n'est pas mentionné d'augmentation du nombre de trains (p. 96) ni du nombre de bus et de cars. Par ailleurs, les projections de trafic sont faites seulement à l'horizon 2020. ***L'Ae recommande de prendre en compte une projection à 20 ans et l'augmentation induite du nombre de trains, de bus et de cars.***

Qualité de l'air :

L'étude précise (p. 96) que le trafic de trains ne sera pas augmenté et que la nouvelle gare routière va entraîner une modification des arrêts des bus et des cars, mais pas leur nombre. C'est une augmentation du trafic routier qui est attendue. ***Par rapport à la situation actuelle, l'impact positif de la création du PEM sur la qualité de l'air est affirmé sans la moindre démonstration.***

Bruit :

L'étude d'impact conclut (p. 97) que « *La réalisation du PEM n'aura aucun impact sur l'environnement sonore de l'ensemble des habitations situées autour du PEM (...)* » et que « *A la mise en service du PEM, il sera possible de refaire un constat sonore au droit des mêmes points de mesures que ceux du constat sonore initial réalisé en novembre 2011. Les résultats permettront de juger s'il n'y a effectivement pas de dégradation sonore au droit des riverains* ».

L'état initial a démontré l'existence de pics au cours de la journée, davantage significatifs le lundi matin et le vendredi soir. Les mesures de bruit ont, par ailleurs, été faites essentiellement côté parvis.

Pour une meilleure compréhension de l'impact acoustique du projet, l'Ae recommande :

- . d'une part, de compléter les mesures prises du côté des voies et vérifier que l'impact sonore ne dépasse pas l'aire d'étude du projet, en raison de l'évolution du trafic,***
- . d'autre part, de prendre en compte une projection des trafics à 20 ans (hypothèses généralement retenues pour les infrastructures liées aux transports),***
- . enfin, de prendre en compte l'existence de pics (en particulier dans la tranche 16h30 – 18h30), en utilisant la méthode la plus appropriée.***

Eaux et risques naturels :

Sur la partie Nord de la gare, les bâtiments démolis seront remplacés par des stationnements ; la surface imperméabilisée projetée est de 18 000 m², contre 20 000 actuellement. Pour la partie gare et voie ferrée, au Sud, il n'y aura pas de modification des surfaces imperméabilisées.

Le risque de contamination des eaux de ruissellement par les résidus de pollution automobile (hydrocarbure notamment) est accru du fait de l'augmentation d'environ 120 places de stationnement. Deux bassins de rétention, équipés d'un séparateur déboureur/déshuileur, sont prévus, ce qui devrait permettre une amélioration de la situation par rapport à l'état initial.

Dans la mesure où il est précisé que certains accès à la gare pourraient être perturbés en cas d'inondation (p. 18), **il serait utile de préciser les mesures à prendre dans un tel cas.**

Sols et sous-sols, déchets :

Le diagnostic de pollution des sols réalisé conclut à la compatibilité de l'usage futur du site avec l'état de pollution actuel du sous-sol. « *Dans le cadre du projet d'aménagement du parking sur ce site, les terrains impactés seront confinés sous la structure de voirie* » (p. 91).

Le projet ne précise pas le volume des gravats liés au réaménagement des voiries, à la démolition des bâtiments, ..., et aux travaux de prolongement du tunnel. **L'Ae recommande donc de les chiffrer et d'indiquer comment et où se fera le dépôt de ces déchets.**

Un diagnostic amiante est prévu préalablement à la démolition des bâtiments existants. En cas de présence d'amiante, il est prévu que la démolition des bâtiments et l'évacuation des déchets soient réalisées conformément à la réglementation en vigueur.

Les coûts :

Le coût du projet est estimé à 11,18 millions d'euros. Les mesures affichées comme étant prises en faveur de l'environnement relèvent davantage du projet lui-même que des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation. **Il conviendrait donc, pour l'ensemble des impacts recensés, de mettre en exergue les mesures spécifiques prises en faveur de l'environnement et leur coût.**

Effets cumulés, Urbanisation induite :

Le projet est présenté comme s'inscrivant dans celui de « Bretagne à grande vitesse » (BGV) et découlant de l'arrivée de la LGV.

Le dossier précise (p. 100 et 113) qu'un projet de zone d'aménagement concerté, actuellement à l'étude (stade diagnostic) sur un périmètre assez vaste centré autour du PEM a été initié par la communauté de communes de Guingamp. Ce projet vise, à terme, à harmoniser l'articulation du quartier de la Gare avec le centre-ville de Guingamp, l'échangeur de la Chesnaye et les quartiers limitrophes.

Il conviendrait de présenter les impacts attendus du projet de PEM (et du projet de BGV) en termes d'urbanisation future du secteur.

Phase chantier :

Le dossier présente les impacts du chantier en phase travaux et liste les mesures prévues pour limiter les risques de pollution des eaux, éviter les coulées de sable ou de boues, éviter les déplacements de poussières, réduire au maximum les nuisances sonores potentielles.

Des ralentissements et des interruptions de circulation de trains sont prévus (p. 100), mais rien n'est mentionné concernant les mesures à prendre en faveur des voyageurs pendant ces périodes.

Les interventions de nuit seront réduites au maximum. « *Les riverains pourront être informés par affichage, ou autres moyens à définir, avec proposition d'un plan de réduction du bruit* ». « *Si une organisation Qualité, Sécurité et Environnement est prévue sur le chantier, la cible bruit pourra y être intégrée* » (p. 111).

Il conviendrait de préciser les impacts du chantier sur la circulation et les mesures qui seront prises en vue de permettre l'accès à la gare et aux stationnements pendant la phase chantier.

Un plan de circulation des engins et des accès au chantier sera établi pour chaque phase de travaux (p. 112).

Le Préfet de région

Michel CADOT

