



Mission régionale d'autorité environnementale

BRETAGNE

**Avis délibéré de la Mission régionale
d'autorité environnementale de Bretagne sur
le projet de réaménagement
du pôle d'échanges multimodal (PEM) de Quimper (29)**

n° MRAe 2020-008023

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Par courrier du 23 mars 2020, le préfet du Finistère a transmis pour avis à la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Bretagne, le dossier de réaménagement du pôle d'échanges multimodal (PEM) de Quimper (29), porté par l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) Quimper Bretagne Occidentale, qui représente plusieurs maîtres d'ouvrage, à savoir, Quimper Bretagne Occidentale, la Ville de Quimper, SNCF Gares & Connexions, la Région Bretagne. Ce dossier est déposé au titre du permis d'aménager délivré par le préfet du Finistère.

Le projet a fait l'objet d'un examen au cas par cas en application de l'article L. 122-1 II du code de l'environnement au titre des rubriques n°5, 6, 39 et 41¹ de la nomenclature annexée à l'article R. 122-2 du même code. L'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), par décision du 17 décembre 2019, a conclu à la nécessité de réaliser une évaluation environnementale, en raison d'enjeux notamment en termes de qualité des milieux aquatiques, d'impacts sur les milieux naturels, du risque d'inondation, des effets liés aux trafics sur le bruit, les émissions de polluants atmosphériques, les gaz à effet de serre et sur la santé humaine.

Le projet est soumis, de ce fait, aux dispositions du code de l'environnement relatives aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements.

Conformément à ces dispositions, l'Ae a consulté le préfet du Finistère au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, ainsi que l'agence régionale de santé (ARS). L'Ae a pris connaissance de l'avis de l'ARS en date du 15 juin 2020. Le préfet du Finistère a fait part le 29 mai 2020 de son absence d'observation

Le présent avis s'inscrit, en outre, dans le cadre de l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période.

La MRAe s'est réunie le 25 juin 2020 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet susvisé.

Étaient présents et ont délibéré : Chantal Gascuel, Alain Even, Jean-Pierre Thibault, Philippe Viroulaud, Aline Baguet.

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.

Après en avoir délibéré, la MRAe de la région Bretagne rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italiques gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » (Ae) désignée par la réglementation doit donner son avis. Cet avis doit être mis à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité ou des autorités compétentes pour autoriser le projet, et du public.

L'avis de l'Ae ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée 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 le projet et à favoriser la

1 Rubriques 5b) Construction de gares et haltes, plates-formes et de terminaux intermodaux, 6a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'État, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale, 39b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha, ou dont la surface de plancher est comprise entre 10 000 et 40 000 m² et 41a) Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus.

participation du public. A cette fin, il est transmis au pétitionnaire et intégré au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public, conformément à la réglementation. La décision de l'autorité ou des autorités compétentes pour autoriser la réalisation du projet prend en considération cet avis (article L. 122-1-1 du code de l'environnement).

Le présent avis ne préjuge pas du respect des autres réglementations applicables au projet.

Synthèse de l'avis

Le projet, porté par l'intercommunalité Quimper Bretagne Occidentale consiste en un réaménagement de la gare de Quimper, qui s'inscrit dans le cadre du projet global Bretagne grande vitesse (BGV). Il permettra l'accueil de près de 1,5 million de voyageurs d'ici 2025.

L'enjeu environnemental prioritaire du projet concerne l'accompagnement de l'accroissement du trafic ferroviaire et le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, afin d'éviter l'aggravation des nuisances sonores et vibratoires dans ce secteur et, plus largement, de réduire les pollutions et nuisances liées au trafic motorisé, y compris les gaz à effet de serre (GES).

Au regard :

- des effets attendus du fait de la mise en œuvre du projet d'une part (démolition de bâtiments, construction d'une maison des mobilités, déplacement de parkings...), et
- des sensibilités environnementales du territoire d'autre part (secteur très urbanisé, sensibilité aux inondations du fait de la proximité de l'Odette, zones naturelles sensibles en aval susceptibles d'être impactées, présence de sols pollués),

la prise en compte du risque de nuisances en phase travaux, du risque d'inondation, la prévention des impacts sanitaires liés aux sols pollués, la bonne gestion des eaux de ruissellement du site en lien avec la préservation du milieu récepteur, et la qualité paysagère du projet sont également des enjeux notables du projet.

Les documents présentés sont de bonne qualité rédactionnelle. Les enjeux environnementaux liés au projet sont bien caractérisés. Vis-à-vis de ces enjeux, l'étude d'impact gagnerait à mettre plus en avant les diverses réflexions menées dans le cadre de la conception du projet et qui ont conduit à la définition des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences négatives (mesures ERC). La réflexion sur les mesures de suivi demande par ailleurs à être prolongée, s'agissant du suivi des nuisances en phase travaux et des flux de déplacements. Vis-à-vis de la limitation du trafic motorisé et des impacts associés (émissions de gaz à effet de serre, nuisances et effets sur la santé), l'étude d'impact ne permet pas d'appréhender les effets environnementaux du projet à l'échelle de l'agglomération.

En ce qui concerne la prise en compte de l'environnement au regard des différents enjeux :

- le projet présente un impact a priori positif sur l'environnement puisqu'il incite aux déplacements alternatifs à la voiture et encourage les mobilités actives. Ces mesures ne paraissent cependant pas contribuer localement à la réduction du trafic motorisé compte-tenu de l'augmentation globale des flux de l'activité du PEM ainsi qu'à une réduction significative des impacts associés localement, outre l'interrogation sur les effets du projet à plus large échelle évoqués ci-dessus.
- Les travaux, programmés sur 4 ans, induisent des aménagements de circulation qu'il conviendra de préciser. L'évaluation environnementale des nuisances en phase travaux ne présente pas clairement les effets liés au bruit et aux déviations de circulation sur les riverains, ce second aspect étant susceptible d'engendrer par la même occasion des enjeux de sécurité.
- La présence de sols pollués nécessite une protection des futurs usagers du site par rapport aux expositions directes ou indirectes auxquelles ils pourraient être confrontés. Ainsi, il conviendra de réajuster le périmètre d'étude et de justifier l'absence de risques sanitaires résiduels au vu du maintien de matériaux pollués dans les sols (en cas de dégagements gazeux). La compatibilité des systèmes d'infiltration des eaux pluviales avec les sols pollués devra également être démontrée.

- Les mesures relatives au risque d'inondation paraissent adaptées et tendent à améliorer les conditions d'inondabilité.
- Les dispositions prises pour la gestion des eaux pluviales du site sont favorables à l'amélioration des conditions d'écoulement pour des pluies courantes. Pour que le projet contribue à la préservation du milieu récepteur, il conviendra de s'assurer de la qualité des rejets d'eaux pluviales au niveau de l'Odet.
- Le projet organise un mélange de patrimoine architectural ancien et de bâti contemporain dont il est toutefois difficile d'appréhender l'effet d'ensemble sur le paysage urbain, en raison de l'absence de photomontages pertinents, qu'il conviendrait d'ajouter au dossier.
- Les mesures de protection de la biodiversité du site sont proportionnées aux enjeux.
- Enfin, l'enjeu d'adaptation du projet au changement climatique est pris en compte avec l'installation de plantations qui viendront modérer les températures en période chaude. Le projet de déploiement de verre photovoltaïque au niveau des escaliers et des auvents des quais est une mesure intéressante qu'il conviendrait de consolider.

Au regard de ce qui précède, l'Ae recommande notamment :

- ***d'évaluer la contribution du pôle d'échanges multimodal à la réduction des trafics motorisés et des impacts associés à l'échelle de l'agglomération de Quimper ;***
- ***d'élargir l'analyse des risques sanitaires liés aux sols pollués à l'ensemble du périmètre du projet et de s'assurer que le maintien des matériaux pollués dans les sols ne présente aucun risque pour les populations ;***
- ***d'apporter davantage de garanties quant à l'incidence qualitative des rejets d'eaux pluviales sur le milieu récepteur ;***
- ***de compléter l'étude paysagère par des illustrations qui permettront d'apprécier en quoi le projet s'harmonise avec les secteurs avoisinants.***

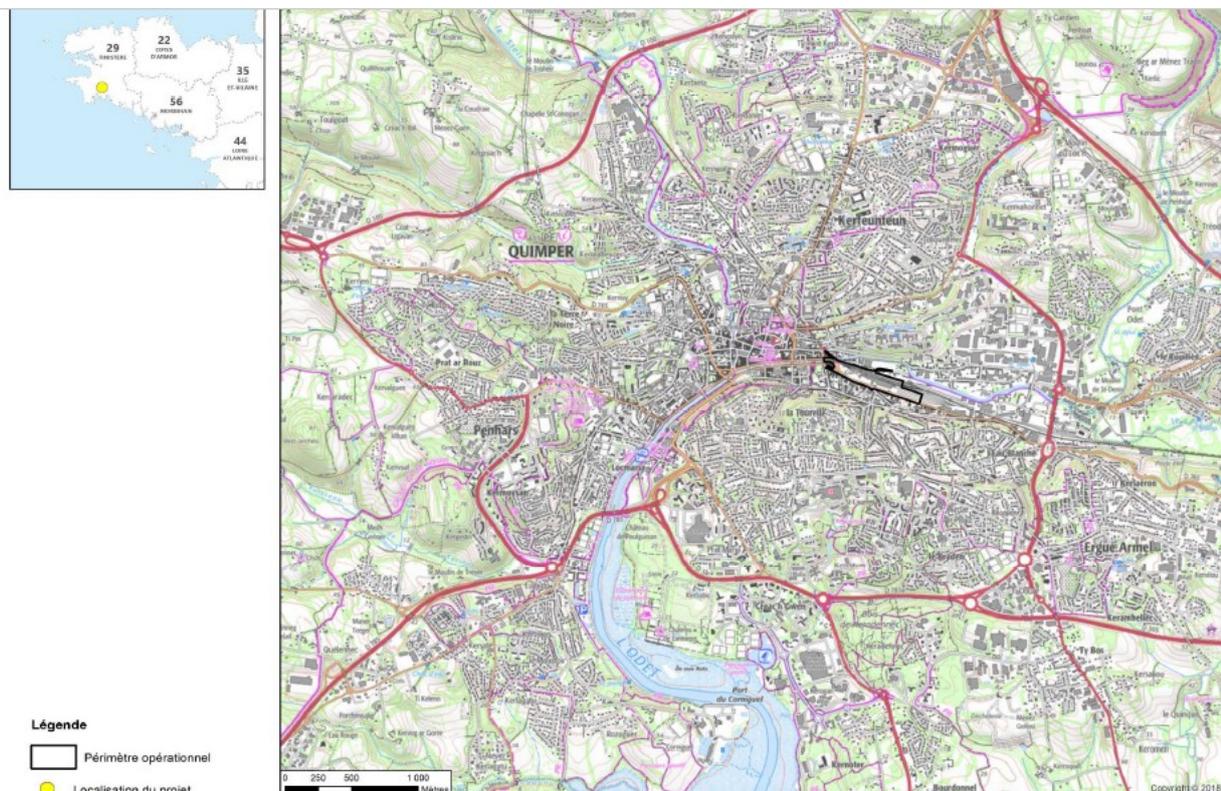
Des observations et recommandations de l'Ae figurent dans l'avis détaillé ci-après.

Avis détaillé

I - Présentation du projet et de son contexte

Objectifs du projet

Le projet consiste en un réaménagement du pôle d'échanges multimodal de la gare de Quimper qui s'étend sur environ 5,4 ha. Il est porté par Quimper Bretagne Occidentale qui représente plusieurs maîtres d'ouvrage, : Quimper Bretagne Occidentale, la Ville de Quimper, SNCF Gares & Connexions et la Région Bretagne. Cette opération s'inscrit dans le cadre du projet global Bretagne grande vitesse (BGV) qui comprend, outre la mise en service de la ligne à grande vitesse entre Le Mans et Rennes déjà réalisée, des améliorations du réseau ferré entre Rennes et Quimper ainsi que la poursuite du développement du trafic TER avec des répercussions sur la fréquentation et le fonctionnement du pôle d'échanges de la gare de Quimper.



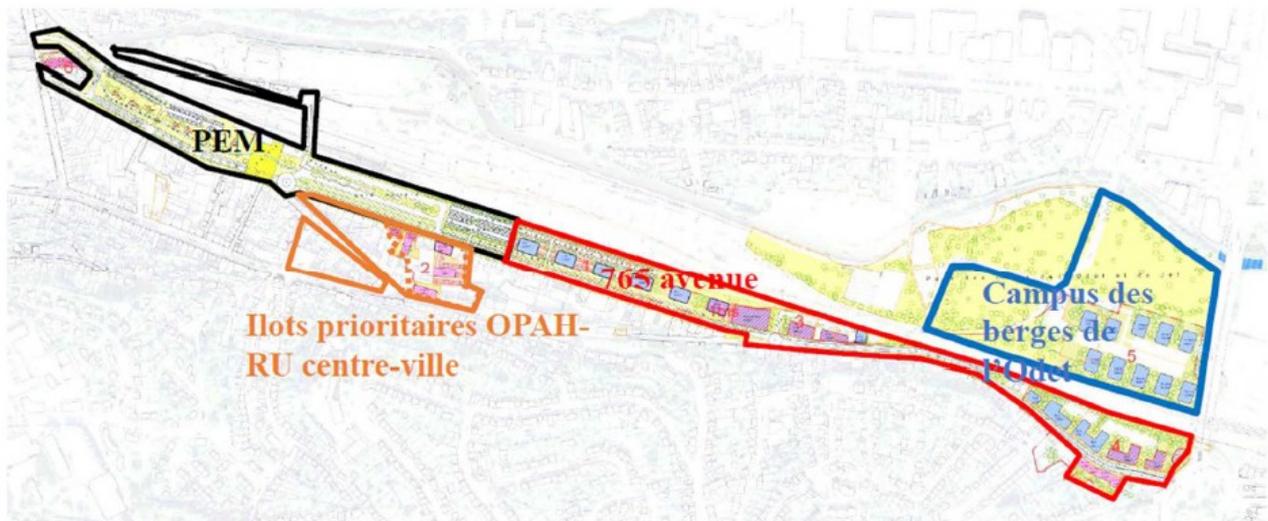
Localisation du projet (source : étude d'impact)

Le réaménagement vise à adapter la gare pour permettre l'accueil du trafic de voyageurs supplémentaires (augmentation de 48 à 67 % du nombre de voyageurs d'ici 2025²), favoriser le développement des transports collectifs (pour atteindre 50 % des déplacements au niveau du site), faciliter les échanges intermodaux sur le site de la gare, améliorer l'accessibilité (notamment pour les personnes à mobilité réduite et les modes actifs³), l'accueil des voyageurs et la qualité paysagère du quartier de la gare. A plus long terme, ce projet s'intègre dans une démarche de requalification du quartier, comprenant plusieurs projets d'aménagement baptisés «765 avenue», le campus des berges de l'Odet et OPAH-RU⁴.

2 Ce qui représente un nombre de voyageurs estimé entre 1,35 et 1,6 million chaque année.

3 Modes de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire (vélo, marche à pied, trottinette...)

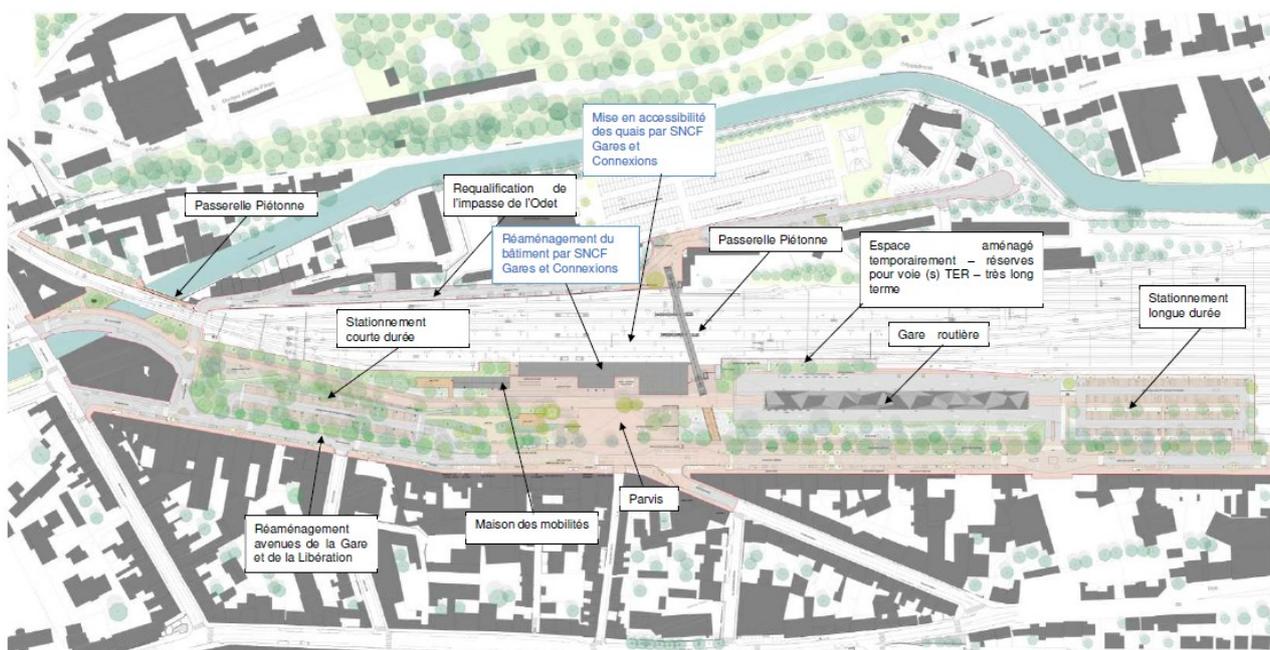
4 Opération programmée d'amélioration de l'habitat-renouvellement urbain



Projet de renouvellement urbain de quartier (source : étude d'impact)

Présentation du projet

Le projet consiste en la rénovation du bâtiment pour les voyageurs, plus particulièrement la partie accueillant les commerces et services ainsi que le hall de la gare. Il prévoit également la rénovation du passage souterrain et la mise en accessibilité des quais de la SNCF, la requalification des espaces publics (parvis de la gare, avenue de la gare, impasse de l'Odet, avenue de la Libération) avec l'amélioration des espaces pour piétons et l'aménagement de pistes cyclables, et enfin le déplacement de la gare routière. La création d'une passerelle au-dessus des voies ferrées permettra de relier les quartiers nord et sud et desservira chacun des quais. Une seconde passerelle plus étroite, franchissant l'Odet, participera au développement d'un cheminement actif au nord des voies ferrées. Enfin des aménagements paysagers et la valorisation des espaces publics sont prévus.



Plan du projet (source : étude d'impact)

Les travaux sont prévus en quatre phases. La mise en service du projet est programmée pour début 2025. Les accès aux infrastructures et services, et autant que possible aux stationnements, seront maintenus pendant la phase de travaux. Un planning prévisionnel étale les travaux entre 2021 et 2024. Selon les estimations du dossier, à échéance, l'offre de stationnement va

légèrement diminuer⁵ mais demeurera suffisante pour répondre aux besoins futurs des usagers du site.

Contexte environnemental

La gare se situe en partie est du centre-ville de Quimper, secteur fortement urbanisé et identifié comme zone à enjeu très fort dans le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de décembre 2013⁶, notamment au niveau des quais de l'Odet à l'ouest du PEM.

Localisé en fond de vallée de l'Odet, à environ 300 m du cours d'eau (site inscrit), le périmètre intègre une zone rouge du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de Quimper, Guengat et Ergué-Gabéric, avec un aléa qualifié de très fort, certaines crues occasionnant à cet endroit des hauteurs d'eau supérieures à 1 m. Il est également situé au sein du territoire à risques importants d'inondation (TRI) Quimper Littoral sud Finistère identifié au plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) Loire Bretagne.

Les eaux de ruissellement des secteurs du projet se jettent dans l'Odet qui présente de bons états écologique et chimique. Les rejets du projet devront contribuer au respect des objectifs d'atteinte de bon état global fixés par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Loire-Bretagne. La gestion équilibrée et durable des eaux pluviales devra également permettre de satisfaire les exigences du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'Odet et du schéma directeur d'assainissement de la ville de Quimper (qui précise les règles à respecter en termes de maîtrise de débit de l'écoulement des eaux pluviales).

Deux anciens sites potentiellement pollués (présence de métaux lourds, hydrocarbures...) sont recensés sur ce secteur, dont un est inscrit dans la base de données Basol⁷ et fait l'objet de restrictions d'usage des sols. Sur le plan sanitaire, des précautions en phase travaux seront ainsi indispensables afin d'éviter toute dispersion de la pollution dans les eaux, l'air, ou lors de la manipulation des terres.

Inclus dans le périmètre d'un « site patrimonial remarquable », le projet est situé à environ deux kilomètres des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique « baie de Kerogan et estuaire de l'Odet » et « Vallée de l'Odet ».

Principaux enjeux identifiés par l'Ae

Les enjeux environnementaux du projet de réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Quimper, identifiés comme prioritaires par l'autorité environnementale, concernent tout d'abord l'objet même du projet, à savoir l'accompagnement de l'accroissement prévu du trafic ferroviaire et le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. L'aménagement du PEM vise en particulier à limiter le trafic motorisé et les pollutions, nuisances et risques associés, à la fois à l'échelle du projet, en raison du surcroît d'activité attendu, mais aussi plus largement à l'échelle de l'agglomération de Quimper.

Par ailleurs, le projet est susceptible d'engendrer des incidences négatives qu'il convient d'identifier et de prendre en compte, liées :

- à la sécurité et aux nuisances sonores et vibratoires du fait du bruit généré par la phase travaux et des déviations du trafic mises en place ;
- à la gestion des sols pollués, potentiellement nuisibles pour la santé ;
- aux inondations vis-à-vis, à la fois, de la sécurité des personnes dans le périmètre du projet et de la non-aggravation des risques à l'amont et à l'aval ;

5 L'offre de stationnement passera de 1299 places à 1223 places dans le périmètre du projet avec une réserve constante de 10 % de places disponibles.

6 Plan co-élaboré par le Conseil général du Finistère, Brest métropole océane et la Ville de Quimper. Un second PPBE a été approuvé par le conseil municipal de la ville de Quimper le 7 novembre 2019.

7 Base de données du Ministère de la transition écologique et solidaire relative aux sites et sols pollués ou potentiellement pollués.

- à la gestion qualitative des eaux de ruissellement du site, afin de préserver la qualité de l'eau du milieu aquatique récepteur (l'Odet) ;
- à la qualité paysagère du projet, en rapport avec le caractère de patrimoine architectural du secteur.

D'autres enjeux, tels que la préservation de la biodiversité sur le site et l'adaptation au changement climatique, ont été examinés aussi par l'Ae.

II - Qualité de l'évaluation environnementale

Qualité formelle du dossier

Le dossier de demande d'autorisation environnementale comprend notamment une étude d'impact datée du 06 février 2020 ainsi qu'un résumé non-technique. Plusieurs documents annexes accompagnent cette étude : un porter à connaissance sur la gestion des eaux pluviales, une demande de permis de démolir, une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables, une modélisation hydraulique, un diagnostic acoustique et vibratoire, une analyse de la qualité de l'air, un diagnostic faune-flore, un plan de gestion de dépollution, des notices d'accessibilité, et des plans.

Formellement, les documents sont de bonne qualité rédactionnelle, et les illustrations en facilitent la compréhension.

Le résumé non-technique est synthétique, et reprend correctement, dans des termes accessibles à un public non spécialiste, les caractéristiques du projet, l'état initial de l'environnement, l'analyse des impacts du projet, les mesures prévues pour en éviter, réduire ou compenser les incidences négatives (mesures ERC), et les mesures de suivi prévues.

État actuel et caractérisation des enjeux

Conformément à l'article R. 122-5 II du code de l'environnement, l'étude d'impact présente une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement, un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet à l'horizon 2045 dénommé « scénario de référence », et son évolution d'ici 2045 en cas de mise en œuvre du projet.

Les enjeux liés au projet sont identifiés et caractérisés.

Justification des choix

Deux scénarios avec variantes ont été étudiés pour définir les aménagements et le choix d'implantation de la nouvelle gare routière. Les choix se sont ainsi portés sur une gare routière plus fonctionnelle, une meilleure répartition des parkings et une passerelle qui permet une liaison inter-quartiers sécurisée avec des ascenseurs non vulnérables aux inondations.

Essentiellement descriptive (l'état initial de l'environnement et la présentation du projet occupent une place prépondérante par rapport à l'évaluation environnementale proprement dite), l'étude d'impact gagnerait toutefois à mettre en avant et à **développer les différentes réflexions qui ont permis à la fois de définir les choix d'aménagements et d'élaborer les mesures prévues en faveur de l'environnement**, afin de montrer la pertinence et le caractère optimal de ces choix d'aménagements d'un point de vue environnemental au regard des alternatives envisageables.

Analyse des effets du projet sur l'environnement

Les effets sur l'environnement sont analysés aussi bien pendant la période d'exploitation que pendant la phase travaux. L'étude présente une analyse spécifique de la phase chantier pour chaque type d'impacts, ainsi qu'une analyse des effets induits (sur les déplacements notamment) conformément à l'article R. 122-5 III du code de l'environnement.

Concernant les effets induits, l'étude présente une analyse très locale de l'évolution de trafic. La finalité du projet de Pôle d'échanges est de contribuer à la diminution des

émissions de gaz à effet de serre et des nuisances sonores, à l'amélioration de la qualité de l'air par la facilitation du transfert modal et à la diminution des consommations énergétiques. Or le dossier ne comporte aucune évaluation des émissions à l'échelle de l'agglomération, ce qui serait pourtant un élément d'appréciation important de la qualité du projet en termes de contribution à la réduction des émissions polluantes et des nuisances.

L'étude d'impact identifie des effets cumulés avec d'autres projets menés/prévus sur le même secteur créant des logements et des emplois, comme les projets d'aménagement du lotissement de Kervalguen, de «765 avenue», du campus des berges de l'Odet, des îlots prioritaires OPAH-RU ou du projet de réhabilitation du port de Corniguel en zone dédiée à des activités nautiques et touristiques. Les impacts cumulés avec ces projets sont difficilement identifiables à ce stade de manière précise, ces derniers étant insuffisamment définis pour le moment. Leur contribution à l'augmentation de la fréquentation du pôle d'échanges multimodal est tout de même intégrée dans l'évaluation du projet.

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC)

Un tableau récapitulatif offrant un aperçu des enjeux et des effets des mesures ERC est utilement présenté dans l'étude d'impact et dans le résumé non-technique. Pour une meilleure compréhension des effets du projet sur l'environnement, il serait opportun de caractériser l'efficacité des mesures instaurées pour chaque item et d'identifier les effets résiduels (par exemple les mesures pour réduire les nuisances sonores, répondre à la hausse de fréquentation des différentes infrastructures, garantir la qualité paysagère du projet...).

Mesures de suivi

Des mesures de suivi sont prévues : suivi environnemental en phase travaux, suivi de la sécurité et du cadre de vie des usagers ou encore suivi des émissions vers l'Odet. **La présentation de ces mesures est cependant très imprécise, tant sur leur mise en œuvre que sur les résultats à atteindre. Des mesures de suivi supplémentaires sont à envisager en phase d'exploitation**, notamment sur les flux de déplacements pour vérifier l'efficacité des mesures mises en place, ou encore sur le suivi de la qualité des rejets d'eaux de ruissellement pour s'assurer de l'absence de pollution. Pour une meilleure compréhension globale, il serait pertinent d'intégrer les mesures de suivi au tableau des mesures ERC.

III - Prise en compte de l'environnement

Limitation des effets dus à l'accroissement du trafic ferroviaire et au trafic routier

Le projet présente un impact a priori positif sur l'environnement puisqu'il incite aux déplacements alternatifs à la voiture et encourage les déplacements actifs en créant des liaisons qui favorisent les échanges entre les différents modes des transports (train, bus, car, etc.). Toutefois, le trafic routier demeure important, le quartier de la gare se situant à proximité du centre-ville de Quimper, et l'augmentation du trafic ferroviaire projetée tendra à accroître la fréquentation du site.

Le réseau de bus et de voies cyclables existant dans le secteur de la gare est développé, et le raccordement des nouvelles voies avec les réseaux alentours est pris en compte. Des analyses de trafic plus détaillées, notamment des flux vers et depuis la gare, sont fournies dans le dossier.

Enfin, l'analyse de l'évolution des trafics prend en compte les périodes de pointe notamment lors de l'arrivée de trains en gare.

L'étude d'impact conclut que le projet de Pôle conduira globalement à un maintien des flux routiers dans le secteur. Cela peut paraître insuffisant et contradictoire avec l'objet même du projet et au regard des bénéfices qui en sont attendus. **Ainsi, le projet ne semble pas contribuer à la réduction des émissions polluantes et nuisances, notamment sonores, liées au trafic routier dans ce secteur et, en particulier, dans les zones identifiées à fort enjeu sur ce plan. Cette limite supposée du projet au regard de l'enjeu de diminution des flux routiers et des nuisances associées demanderait, pour la bonne information du public, à être explicitée et argumentée. Ce projet d'aménagement prend peu en compte le contexte dans lequel il**

s'insère et les possibilités (extension du secteur piétonnier...) qui permettraient d'amplifier les effets environnementaux positifs de ce projet d'aménagement.

Les différents aspects environnementaux liés à l'évolution du trafic (nuisances sonores et vibratoires, pollutions...) sont développés dans les paragraphes suivants.

- Pollution atmosphérique et émissions de gaz à effet de serre (GES)

Les relevés des concentrations de polluants sur la ville de Quimper pour l'année 2019 font état d'une bonne qualité de l'air qu'il convient de préserver. Le schéma régional Climat Air Énergie de Bretagne 2013-2018 (SRCAE)⁸ identifie cependant le secteur comme zone sensible à la pollution de l'air. Il importe que le projet n'aggrave pas la situation actuelle voire contribue à améliorer celle-ci.

En matière d'atténuation du changement climatique, le projet comporte des mesures incitatives pour limiter l'utilisation de l'automobile en renforçant les liaisons piétonnes et cyclables existantes vers l'est et le centre-ville, et en proposant une offre étendue de transport en commun parfois gratuite. Des locations de bicyclettes et des parkings spécifiques aux deux-roues sont prévus sur le secteur.

L'étude d'impact estime cependant le bénéfice lié au projet en matières d'émission de gaz à effet de serre (GES) à seulement 15 tonnes eq.CO₂ par an, ce qui paraît marginal au regard de l'enjeu. De plus, la circulation au niveau des quais de l'Odet demeurera dans l'ensemble conséquente, ce qui ne contribuera pas à l'amélioration de la qualité de l'air⁹ et à la réduction des nuisances sonores dans ce secteur.

Ainsi, l'analyse des émissions est à conforter par rapport à la finalité du projet, en explicitant et en justifiant les hypothèses et la méthode de calcul qui ont permis d'aboutir à ces résultats.

Comme indiqué précédemment, l'étude devrait également être complétée par une évaluation qui prenne en compte l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle de l'agglomération de Quimper ou à l'échelle de la zone d'influence du PEM¹⁰. Cela aurait le mérite de souligner l'intérêt du Pôle en matière environnementale et de mesurer sa contribution au report modal et par conséquent à la diminution des émissions.

Il serait par ailleurs pertinent de proposer des mesures d'incitation à l'utilisation de « véhicules propres » (individuels ou collectifs) ou à l'abandon de l'usage de véhicule individuel.

- Nuisances sonores

L'analyse des mesures acoustiques fait état d'un environnement sonore modérément bruyant dans le périmètre du projet, lié principalement au trafic routier. Au niveau du secteur sud de la gare, le projet conduit à des niveaux sonores sensiblement similaires avant et après aménagement.

L'étude acoustique prospective permet de comparer les niveaux sonores actuels avec les projections en 2045 (avec et sans mise en œuvre du projet). Elle conclut ainsi à une hausse très modérée des perceptions acoustiques de l'ordre de 0,5 à 1 dB(A) entre le contexte actuel et le contexte incluant le projet en 2045. En l'absence de mise en œuvre du projet, les perceptions acoustiques seraient légèrement plus importantes, du fait d'une augmentation alors plus importante du trafic routier au droit de la gare.

Le scénario pour 2045 prévoit une diminution du trafic routier en raison du développement des modes de transports alternatifs, ce qui devrait se traduire par une diminution des perceptions acoustiques, contrairement aux conclusions de l'étude acoustique. Il serait judicieux d'éclaircir ces incohérences.

8 Arrêté préfectoral du 4 novembre 2013 portant approbation du Schéma Régional du Climat, de l'Air, et de l'Énergie de Bretagne.

9 Le Plan climat-air-énergie territorial (PCAET) Quimper Bretagne Occidentale est actuellement en cours d'élaboration.

10 Le PEM peut avoir un effet de diminution des émissions à plus large échelle, quand bien même une augmentation du trafic génératrice d'émissions de GES serait constatée localement.

Enfin, le parvis prévu pour accueillir des événements de type rassemblements n'a pas été intégré dans l'étude des nuisances sonores. L'étude gagnerait à être complétée sur ce point.

- Effets vibratoires

Sur la base des mesures de vibrations réalisées dans le cadre de l'état initial, l'étude d'impact conclut à une absence de risques pour les bâtiments alentours.

Prévention des nuisances pendant la phase travaux

- Sécurité liée à la déviation du trafic

Les phases travaux sont organisées de manière à maintenir les accès aux équipements, commerces, habitations, au bâtiment voyageurs, à la gare routière et aux espaces de stationnements. Le dossier indique par ailleurs qu'« une grande attention sera portée au maintien en sécurité des cheminements piétons et, d'une manière générale, à l'accès aux secours et services ». **Ces mesures de précaution gagneraient à être plus clairement explicitées dans l'étude d'impact.**

Un réaménagement de la circulation (routière et modes actifs) est prévu pendant la phase de travaux sans que celui-ci ne soit détaillé. Il serait intéressant que l'étude d'impact comprenne une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences. Pour la bonne information du public, **des informations sur les flux routiers déviés, seraient ainsi à ajouter.**

Les déviations mises en place sont susceptibles de générer des nuisances ponctuelles vis-à-vis des riverains. Il est par conséquent attendu une évaluation de ces effets, en prenant en compte l'imbrication des différents modes de circulation, et plus particulièrement si les déviations passent à proximité d'établissements sensibles (scolaires ou hospitaliers par exemple). Par ailleurs, les axes servant de déviations étant probablement d'un gabarit inadapté aux flux attendus, il demeure un risque de saturation du trafic. Il serait ainsi pertinent de justifier la capacité de ces axes à supporter un flux plus important de circulation, et de démontrer la suffisance des mesures envisagées pour garantir la sécurité des riverains.

- Nuisances sonores

La réalisation des aménagements, la circulation des engins de chantiers et les autres activités liées aux travaux risquent d'être sources de dérangement pour les usagers et riverains, d'autant plus qu'ils sont programmés sur plusieurs années (4 ans). Les mesures de réduction des nuisances sonores sont sommairement décrites, se limitant à la conformité réglementaire des matériels et engins de chantier, et à l'instauration de plages horaires pendant les phases travaux. Or, des travaux nocturnes sont prévus au niveau des quais et de la future passerelle dans le but d'impacter au minimum le trafic ferroviaire, pour lesquels il conviendrait de définir précisément les plages horaires. **Pour la bonne information du public, il serait pertinent d'estimer les niveaux sonores lors des différentes phases de travaux, d'évaluer les effets vis-à-vis des riverains et usagers, et préciser les mesures qui seront mises en place pour limiter ces effets.**

- Effets vibratoires

Les travaux, notamment de terrassements, peuvent être à l'origine de vibrations. Toutefois, la gêne occasionnée par ces vibrations sera limitée dans le temps et dans l'espace, ce qui ne devrait pas impacter sensiblement les riverains.

Prévention des impacts sanitaires liés aux sols pollués

Une campagne d'investigations sur les sols a été réalisée en 2017 et a mis en évidence plusieurs contaminations, notamment en métaux et en hydrocarbures (HCT et HAP). Le volume de terres présentant des anomalies est estimé à 11 320 m³.

L'enjeu lié à la prise en compte des sols est d'ordre sanitaire. Il s'agit de protéger le personnel de chantier puis les futurs usagers du site par rapport aux expositions directes ou indirectes auxquelles ils pourraient être confrontés.

De cette pollution au droit du site découle la mise en œuvre d'un plan de gestion qui définit les mesures sanitaires nécessaires.

Le plan de gestion présenté en annexe de l'étude d'impact ne cible pas totalement le site d'études du Pôle multimodal. En effet, **le périmètre couvre essentiellement l'est du site et n'intègre ni la gare actuelle, ni le parvis, ni les futurs jardins, ni la grande promenade avec son aire de jeux**. Or cette zone pourrait avoir été polluée et pourrait présenter des risques d'exposition qu'il convient d'identifier. Par ailleurs, il est évoqué en partie Est du projet, un projet de bâtiment tertiaire qui n'est pas prévu dans le PEM. Il importe que l'évaluation sanitaire soit adaptée aux usages prévus sur le site.

S'appuyant sur des analyses de terre tendant à démontrer l'absence de pollution par volatilisation, le projet prévoit un confinement des terres polluées en place et un recouvrement de la totalité des futurs espaces verts avec un minimum de 30 cm de terre végétale. Ces techniques permettent d'écartier la voie d'exposition par ingestion. Cependant, concernant les effets liés à l'inhalation, le plan de gestion ne précise pas la nature des composés volatils qui ont été recherchés ni les taux retrouvés. D'autre part, l'analyse des gaz du sol n'a pas été réalisée. **L'étude devrait ainsi être complétée, de façon à montrer l'absence de risques sanitaires résiduels au vu du maintien de matériaux pollués dans les sols.**

Par ailleurs, à la lecture de l'analyse, la voie de transfert par migration par les eaux souterraines n'apparaît pas comme un enjeu en raison de l'absence d'impacts forts dans la nappe peu profonde. Or, l'infiltration des eaux pluviales sur des sols pollués est susceptible d'introduire des substances contaminées vers la nappe. Cette affirmation demande ainsi à être précisée en **démontrant notamment la compatibilité des systèmes de transfert des eaux pluviales (surface ou nappe) avec les sols pollués.**

Enfin, le plan de gestion, qui présente une comparaison des solutions d'évacuation et de traitement des matériaux pollués¹¹, a retenu une évacuation des terres en centre de stockage de déchets. Cette étude est exposée selon une approche plutôt financière qu'environnementale. Par conséquent, il serait pertinent d'intégrer dans cette étude, une analyse des **effets sur l'environnement liés aux transports des matériaux et aux méthodes d'élimination.**

L'Ae recommande d'étendre l'analyse du risque d'exposition aux sols pollués à tout le périmètre d'étude, d'adapter l'évaluation sanitaire aux spécificités des constructions futures, et de démontrer que le maintien des matériaux pollués dans les sols ne présente aucun danger sur le plan sanitaire.

Prise en compte du risque d'inondation

Le secteur du PEM intègre une zone sensible aux inondations qui fait l'objet de prescriptions particulières précisées dans le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI)¹². Le projet s'inscrit dans le respect du règlement en vigueur du PPRI et ne vient pas modifier les conditions d'inondabilité.

11 Les matériaux pollués évacués vers des filières adaptées représentent 11 320 m³ sur 35 000 à 45 000 m³ de déblais pour la réalisation des sols.

12 Le projet se situe en zone rouge du PPRI, zones susceptibles d'être inondées par un aléa centennal (> 1m). Ces zones correspondent aux secteurs urbanisés connaissant les aléas les plus forts ainsi que les secteurs d'expansion des crues peu ou pas urbanisés.

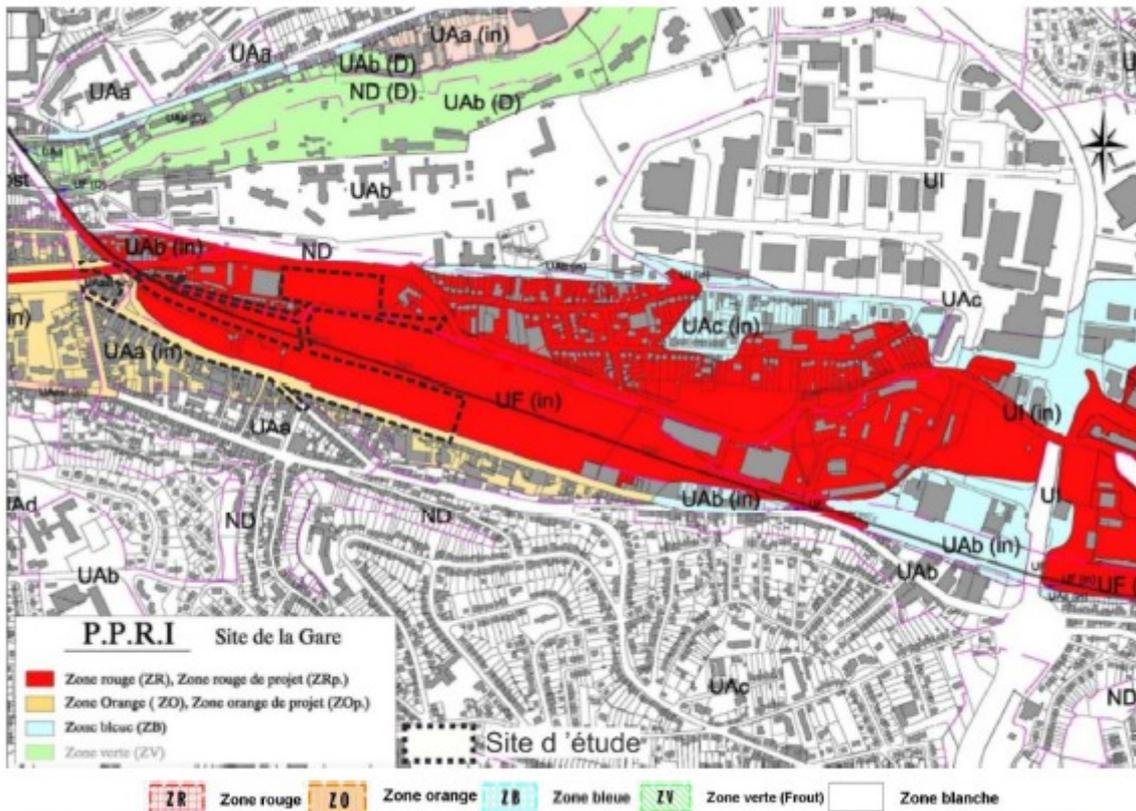


Figure 102 : Cartographie du zonage du PPRI du Bassin de l'Odet (Source : PPRI Bassin de l'Odet)

L'étude hydraulique réalisée souligne le faible impact du projet sur la zone inondable de l'Odet, les mesures de gestion n'aggravent pas la situation actuelle.

Les techniques de construction intègrent la problématique du risque inondation. Ainsi, les travaux de mise en œuvre de la passerelle sur l'Odet sont compatibles avec les murs de protection contre les inondations déjà réalisés. Cette passerelle permettra une traversée urbaine entre les quartiers nord et sud en desservant hors d'eau les quais ferroviaires, contrairement au passage souterrain. Les quais seront accessibles par ascenseurs depuis la passerelle et non plus depuis le souterrain, en raison de leur vulnérabilité aux inondations. L'absence de pilier dans le lit mineur de l'Odet limite les impacts sur ses écoulements.

L'étude d'impact devrait être développée toutefois en ce qui concerne les procédures de prévention et de gestion du risque à mettre en place en cas de crue importante, de façon à assurer la sécurité des personnes et à éviter des pollutions ou la formation d'embâcles à l'aval.

Gestion qualitative des eaux de ruissellement et préservation du milieu récepteur

Les futurs aménagements et notamment les démolitions de certains bâtiments vont entraîner des modifications des écoulements des eaux de ruissellement. Il importe ainsi que le projet contribue à garantir l'absence d'impacts qualitatifs sur les milieux naturels.

Conformément aux mesures préventives de gestion intégrée des eaux pluviales défini dans le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Loire-Bretagne¹³, l'application des nouveaux principes de gestion (mise en place de noues par exemple) va permettre la réduction de la surface d'imperméabilisation du projet (de 88 % à 77 %).

Le secteur est raccordé aux réseaux pluviaux de la ville. Bien que les principes de gestion diffèrent légèrement d'un espace à un autre, le principe général de gestion des eaux pluviales du site consiste en un ruissellement de surface vers les espaces plantés qui régulent et contribuent à la filtration des eaux, avant une évacuation vers le réseau. Les dispositifs de régulation sont

¹³ La gestion intégrée des eaux pluviales vise la limitation du ruissellement par le stockage et la régulation des eaux de pluie le plus en amont possible tout en privilégiant l'infiltration à la parcelle des eaux faiblement polluées.

adaptés pour un débit de fuite de 3//s/ha pour une pluie d'occurrence décennale. Les dispositions prises sont favorables à l'amélioration des conditions d'écoulement du site pour des pluies courantes, puisque l'introduction d'espaces verts ouverts va permettre de recréer une perméabilité dans un secteur qui était jusqu'ici totalement imperméabilisé.

Les eaux de ruissellement du site se jettent dans l'Odét, élément constitutif de la trame bleue, dont les paramètres de qualité physico-chimique et biologiques sont bons. En raison de la présence de ZNIEFF situées en aval, qui regroupent principalement des habitats de zones aquatiques (rivières, estuaire, tourbières), il importe de respecter le bon état écologique du milieu récepteur de ces eaux de ruissellement.

L'urbanisation du site contribue potentiellement à la charge des eaux pluviales de divers polluants, tels que des matières en suspension, hydrocarbures ou des substances chimiques dangereuses qui ruissent dans les eaux de surface et les nappes aquifères. Les espaces verts et les systèmes de gestion mis en place permettent la filtration et la régulation de ces eaux de ruissellement. **L'efficacité de ces mesures doit toutefois être vérifiée, au moins a posteriori, au regard des incidences sur le milieu aquatique récepteur.**

L'Ae recommande que soit prévue une évaluation régulière de la bonne qualité des rejets d'eau pluviales au niveau du milieu récepteur.

Prise en compte du patrimoine et de la qualité paysagère

L'historique du site et les différentes activités ferroviaires qui s'y sont succédé mettent en évidence une architecture traditionnelle de certains éléments bâtis datant du XIX^e siècle. Le projet est implanté entre le réseau ferré et l'avenue de la Libération, au sein de plusieurs zones de protection du patrimoine¹⁴. Les constructions s'affichent sur l'avenue de la gare où le parvis représente le cœur du projet. Ainsi, la mise en perspective de l'identité du site est importante compte-tenu des évolutions envisagées.

Bien que les futurs aménagements, de facture contemporaine, tranchent avec le patrimoine historique, une réflexion architecturale a été menée pour harmoniser ces aménagements et le patrimoine historique. Quelques éléments des constructions existantes seront réutilisés pour rappeler l'histoire du site. Ainsi, les pavés granitiques aujourd'hui présents devant la halle Sernam serviront pour l'aménagement des stationnements, de même que les pierres provenant de la démolition partielle de l'ancien mur militaire. L'alignement d'arbres identifié dans le site patrimonial remarquable sera également conservé. Une place importante est laissée aux plantations et à l'intégration des systèmes de gestion des eaux pluviales.

Toutefois, la présentation dans le dossier ne permet pas d'appréhender pleinement la future transformation du site du projet. Tout d'abord, le dossier permet difficilement d'apprécier la valeur patrimoniale de chacun des bâtiments existant sur le site. L'identification des bâtiments présentant les plus forts enjeux compte tenu de leur valeur architecturale ou historique n'est pas évidente. Des précisions sont attendues sur ce point. Par ailleurs, bien que les projections à partir de vues aériennes permettent de comprendre le projet dans sa globalité, il manque des vues comparatives des bâtiments à hauteur humaine. Il serait ainsi judicieux de présenter une étude visuelle comparative du site avant et après les transformations opérées, à partir de points de vue pertinents, ce qui permettrait d'apprécier la qualité du « dialogue » entre les aménagements contemporains et les bâtiments patrimoniaux existants.

L'Ae recommande de compléter l'étude paysagère par des illustrations avant- et après-projet de façon à appréhender le degré d'harmonisation du futur pôle avec les secteurs avoisinants, et l'effet paysager produit au sein du projet lui-même par la juxtaposition d'éléments patrimoniaux et d'aménagement contemporains.

14 Le périmètre est inclus dans un site patrimonial remarquable (SPR) et comprend des sites et immeubles inscrits ou classés comme les berges de l'Odét, les alignements d'arbres avenue de la gare, ou le bâtiment voyageur classé immeuble remarquable.

Protection de la biodiversité (faune, habitats)

Le diagnostic habitats-faune-flore a été réalisé entre février et juin 2019. Bien que le site soit fortement urbanisé, il comporte quelques enjeux sur le plan écologique. L'état initial met ainsi en évidence un enjeu patrimonial modéré pour certaines espèces d'oiseaux (présence du verdier d'Europe et du chardonneret élégant (espèces « vulnérables » au niveau national et en « préoccupation mineure » en Bretagne), qui nichent principalement au niveau des groupes d'arbres (alignements et bosquet) et d'éléments bâtis. Les tilleuls âgés et les bords de l'Odette présentent un intérêt fort pour les chiroptères. Le lézard des murailles, espèce protégée (liste rouge régionale, nationale et européenne, et responsabilité biologique régionale), semble nicher au niveau des voies ferrées et éventuellement le long d'un mur en pierres à l'Est.

Des mesures pour éviter la destruction des populations faunistiques vont être mises en place, telles que le maintien des éléments naturels qui abritent un grand nombre d'espèces nicheuses dont les chiroptères (préservation des tilleuls et d'alignements d'arbres, nouvelles plantations), et la création d'un nouveau mur en pierre sèche entre la gare routière et le jardin frais, élément favorable au lézard des murailles.

Énergie et adaptation au changement climatique

Conformément au décret n° 2019-474 du 21 mai 2019 pris en application du dernier alinéa de l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme, le porteur de projet a mené une étude sur le développement du potentiel en énergie renouvelable suffisamment en amont du projet. Bien qu'il s'agisse d'une étude basée sur des critères économiques plutôt qu'environnementaux, celle-ci promeut l'utilisation des solutions bois et pompe à chaleur dont les bilans d'émission en dioxyde de carbone (CO₂) sont les meilleurs.

Le porteur de projet a fait le choix de maintenir le chauffage du bâtiment voyageur grâce à une chaufferie gaz située à l'intérieur du bâtiment. La nouvelle surface bâtie (90 m²), correspondant à la maison des mobilités sera chauffée à l'électricité. Par ailleurs, une réflexion sur la mise en œuvre de verre photovoltaïque sur les couvertures des escaliers et les auvents des deux quais centraux est en cours.

Outre son intérêt pour la production d'énergie renouvelable, une telle solution contribuerait, par l'image donnée, à promouvoir le développement de cette forme d'énergie.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de poursuivre et de consolider sa réflexion sur la mise en œuvre de verre photovoltaïque sur les couvertures des escaliers et les auvents.

Les nouvelles plantations, significatives au vu des plans du projet, apporteront de l'ombre au secteur et viendront modérer les températures ambiantes notamment en été lorsque le feuillage sera le plus important dans une zone qui se veut active et dynamique.

Ces éléments verts au cœur de la zone urbaine (inexistants actuellement sur ce secteur) devraient contribuer à la réduction des effets d'îlots de chaleur¹⁵.

La Présidente de la MRAe de Bretagne

Signé

Aline BAGUET

¹⁵ Élévations localisées des températures, particulièrement des températures maximales diurnes et nocturnes, enregistrées en milieu urbain par rapport aux zones rurales ou forestières voisines ou par rapport aux températures moyennes régionales.