



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Nouvelle-Aquitaine

**Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale
de la région Nouvelle-Aquitaine
sur le projet de pôle d'échanges multimodal
et de quartier d'affaires de la gare à Périgueux (24)**

n°MRAe 2020APNA89

dossier P-2020-9971

Localisation du projet : Périgueux (24)
Maître(s) d'ouvrage(s) : Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux
Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire : Maire de Périgueux
en date du : 28 juillet 2020
dans le cadre des procédures d'autorisation : permis d'aménager, de construire et de démolir
l'Agence régionale de santé, et le préfet de département au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, ayant été consultés.

Préambule.

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisations préalables à la réalisation.

En application du décret n°2020-844, publié au JORF le 4 juillet 2020, relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas, le présent avis est rendu par la MRAe.

En application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, l'avis de l'Autorité environnementale doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage, réponse qui doit être rendue publique par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

En application du L. 122-1-1, la décision de l'autorité compétente précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine. En application du R. 122-13, le bilan du suivi de la réalisation des prescriptions, mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences devront être transmis pour information à l'Autorité environnementale.

Le présent avis vaudra pour toutes les procédures d'autorisation conduites sur ce même projet sous réserve d'absence de modification de l'étude d'impact (article L. 122.1-1 III du code de l'environnement).

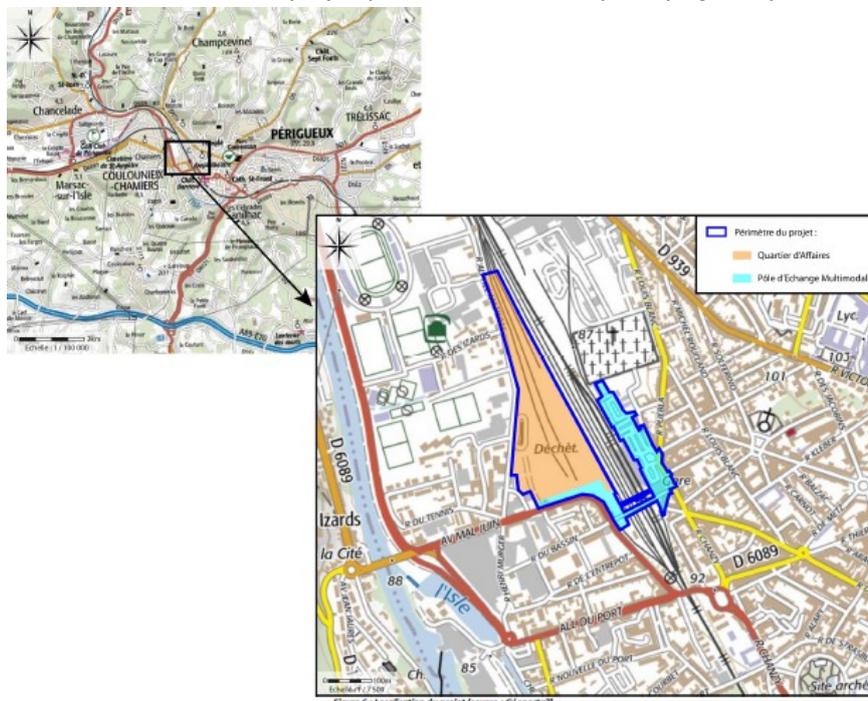
Cet avis d'autorité environnementale a été rendu le 25 septembre 2020 par délégation de la commission collégiale de la MRAe Nouvelle-Aquitaine à Bernadette MILHÈRES.

Le délégataire cité 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.

I. Le projet et son contexte

Le présent avis porte sur le projet de création, sur une surface d'environ huit hectares, d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) et d'un quartier d'affaires autour de la gare de Périgueux (24). Il est porté par la Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux.

Localisation du projet (source : étude d'impact, page 28¹) :



Ce projet s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre des actions du Plan Global de Déplacement puis du Plan de Déplacement Urbain (PDU) approuvé au sein du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du Grand Périgueux le 19 décembre 2019².

I.1. Descriptif du projet

Le projet comprend trois composantes principales :

Création d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) :

Le pôle d'échanges multimodal (PEM) a pour objectif de faciliter et développer la multimodalité en créant et facilitant la relation entre différents modes de transport : modes doux (voies et parkings vélos, accès piétons, etc.) ; bus (aménagement destinés aux services de l'agglomération, aux services scolaires, et services interurbains vers Angoulême, Bergerac, Sarlat permettant un accès à la LGV et à Paris) ; lignes de train TER vers Bordeaux et Limoges³; voiture (parking EFFIA).

Il s'articulera de part et d'autre de la passerelle piétonne enjambant les voies ferrées : ré-aménagement du côté est de la gare comprenant le parvis historique et développement des aménagements de la partie ouest de la gare autour du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en fonctionnement depuis juillet 2019.

L'aménagement du côté est de la gare comprend notamment :

- la refonte du parvis : accès limité aux bus, taxis et piétons à partir de cheminements sécurisés et emplacements dédiés aux taxis et/ou aux livraisons sur le parvis du bâtiment voyageurs ;
- des équipements divers dédiés au confort des usagers : ponctuation par des bancs et espaces verts permettant de relier passerelle, souterrain, bâtiment voyageurs et parking EFFIA ; végétalisation massive visant notamment à lutter contre les îlots de chaleur urbains et permettant de renforcer la biodiversité urbaine ;
- l'implantation d'une « maison de la mobilité » prévue à terme.

1 Les numéros de page mentionnés dans la suite de l'avis correspondent aux numéros de page de l'étude d'impact sauf précision.

2 La MRAe a rendu un avis sur le PLUi en date du 30 avril 2019 (avis n°2019ANA80) : http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/pp_2019_7833_plui_grand_perigueux_mrae_signe.pdf

3 Il n'y a plus de desserte intercity à Périgueux, contrairement à ce qui est indiqué dans l'étude d'impact page 29.

L'aménagement du côté ouest de la gare comprend notamment :

- des aménagements en site propre pour les autobus :
 - deux stations pour le BHNS : l'une sera partagée avec la ligne de bus structurante Nse (Nord-Sud express) déjà aménagée, l'autre sera aménagée au droit de la passerelle piétonne ;
 - voies dédiées ;
 - espaces d'arrêt pour les bus de la ligne Nse, permettant d'assurer une micro-régulation de la ligne sans impacter le BHNS ;
 - emplacements supplémentaires pour les bus scolaires ;
- un parvis piéton permettant de relier la station du BHNS à la passerelle piétonne, avec abri vélo de 48 places et deux zones de dépose-minute.

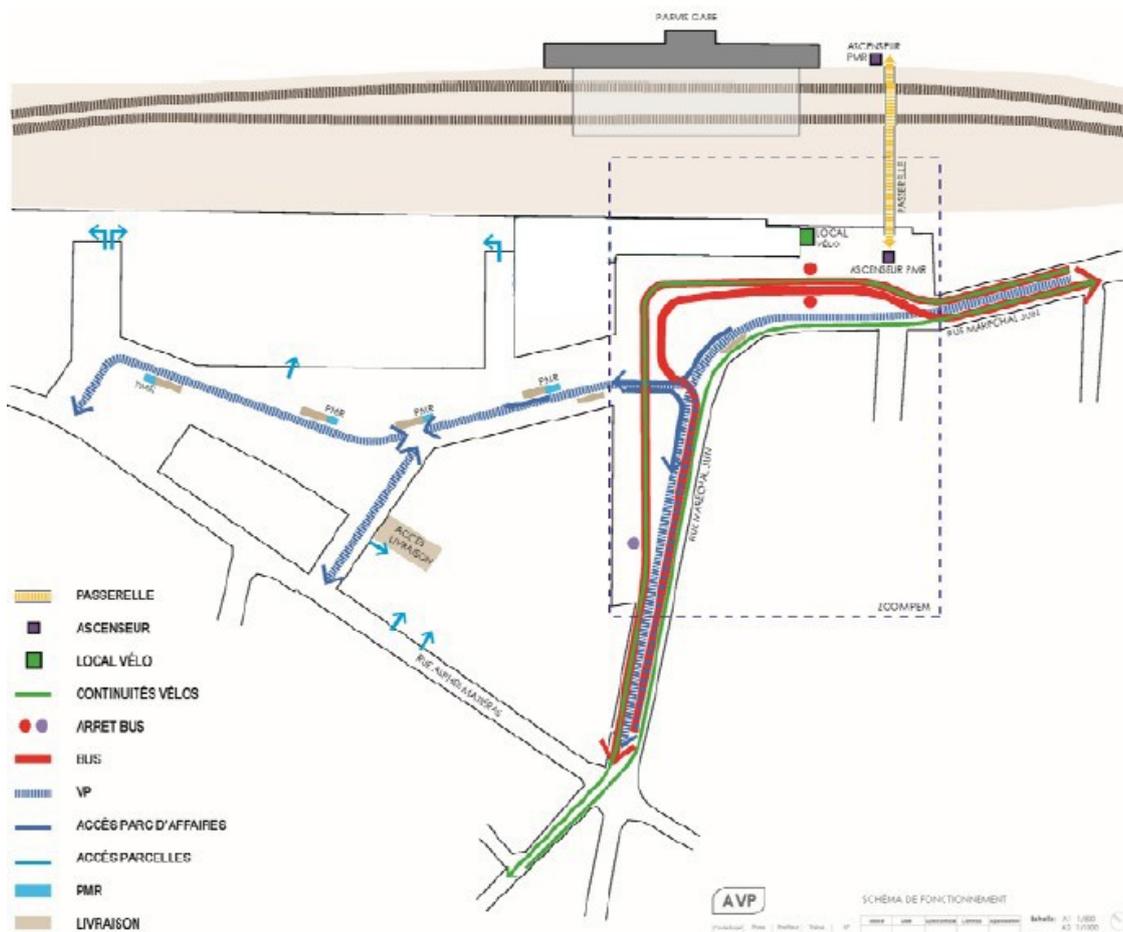
Création du quartier d'affaires

Le quartier d'affaires sera localisé à l'est et dans le prolongement du PEM, sur le site des anciennes halles du Service National de Messagerie (SERNAM) entre les voies ferrées et le cours d'eau de l'Isle. D'une surface de 5,5 ha, il comprendra des constructions de type R+3 à R+5 pour une surface de plancher de 35 000 m². Les bâtiments comprendront majoritairement des bureaux (notamment : Pôle de services *Aliénor* incluant le siège du Grand Périgueux et d'autres services publics). L'implantation de commerces de proximité et d'établissements de restauration est également prévue.

Reconstruction de la passerelle piétonne

La démolition puis la reconstruction de la passerelle piétonne existante qui enjambe les voies SNCF permettra sa mise en accessibilité (accès aux personnes à mobilité réduite, notamment équipement en ascenseurs) ainsi que celles des voies ferrées. La passerelle reliera les deux côtés de la gare et du PEM.

Schéma fonctionnel du projet (source : page 33) :



I.2. État d'avancement et contexte réglementaire

Le permis d'aménager du quartier d'affaires de la gare de Périgueux a été délivré et les travaux d'aménagement ont commencé en février 2019.

La première phase du projet, consistant aux aménagements préalables du quartier d'affaires (dépollution du site, préparation de la voirie...) et du côté ouest du PEM (aménagements pour les bus, aménagements paysagers, éclairage, voirie réseaux mobilier urbain, démolition de l'arche ouest de la passerelle et mise en place d'un escalier provisoire), a été livrée en mai 2019.

Un extrait de l'étude d'impact décrivant l'état d'avancement du projet est fourni en annexe, à la fin du présent avis.

Le projet a été soumis à étude d'impact par décision de la formation d'Autorité environnementale du CGEDD le 14 janvier 2020⁴. Saisie sur le projet de création du PEM en décembre 2019, l'Autorité environnementale souligne que le PEM et le quartier d'affaires relèvent d'un même projet et donc d'une étude d'impact portant sur ce périmètre. La décision souligne également que la demande d'examen au cas par cas aurait dû précéder la délivrance du permis d'aménager.

Pour prendre en compte cette décision à ce stade de la réalisation, la Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux prévoit une mise à disposition du public par voie électronique du dossier comprenant le permis d'aménager accordé sur le quartier d'affaires, l'étude d'impact du projet global et l'avis de la MRAe, avant le dépôt des demandes de permis de démolir et de construire nécessaires à la réalisation du quartier d'affaires.

La MRAE a ainsi été saisie sur la base d'une étude d'impact globale portant sur les deux réalisations. Dans le cadre de cette saisine, il a été pris en considération que la maîtrise d'ouvrage du projet global relevait désormais entièrement de la Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux, sans intervention d'une maîtrise d'ouvrage de SNCF réseau ou SNCF Mobilités Gares & Connexions⁵.

Le présent avis porte sur les principaux enjeux environnementaux de ce projet relevés par la MRAe et dans la décision de soumission à étude d'impact :

- les enjeux de santé-environnement (bruit, qualité de l'air, sols pollués, cadre de vie) et de préservation des milieux des pollutions en phase de chantier comme en phase d'exploitation (enjeux concernant la gestion des eaux pluviales et l'assainissement notamment) ;
- les enjeux concernant les modes de déplacement, les mobilités et le changement climatique ;
- les enjeux écologiques⁶, compte-tenu de la présence de gîtes favorables aux chiroptères⁷ et plantes exotiques envahissantes sur le site du projet.

II. Analyse de la qualité de l'étude d'impact

II.1. Remarques générale et rappels sur le résumé non technique

L'étude d'impact permet globalement de comprendre les enjeux environnementaux du projet et la façon dont ils ont été pris en compte par le maître d'ouvrage.

Deux aires d'étude sont définies : le périmètre du projet et l'aire d'influence du projet. Cette seconde aire d'étude est mobilisée pour traiter des thématiques telles que le cadre de vie (bruit et qualité de l'air), les continuités écologiques et le trafic (page 38). L'ensemble des thématiques est ainsi traité.

Il conviendra cependant, ainsi que précisé plus loin dans le corps de l'avis, d'aborder les thématiques propres au projet de façon plus spécifique, en particulier les effets sur la qualité de l'air, et le changement climatique, en recherchant une plus grande précision dans la description et le suivi d'objectifs mesurables en termes de report de mobilité sur des mobilités moins polluantes.

Le résumé non technique présente de façon équilibrée les différents volets de l'étude d'impact. Il souffre cependant dans son contenu des mêmes défauts relevés au niveau de l'étude.. La MRAe recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

4 http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/200114_pem_perigueux_24_decision_cle7cbc26.pdf.

La formation d'Autorité environnementale du CGEDD était compétente pour l'examen au cas par cas en raison de la co-maîtrise d'ouvrage de la SNCF annoncée dans le dossier (article R. 122-3 du code de l'environnement à la date de la saisine).

5 Depuis le décret du 4 juillet 2020, c'est l'intervention dans la maîtrise d'ouvrage, de SNCF réseau ou de sa filiale SNCF Mobilités Gares & Connexions qui détermine la compétence de la formation d'Autorité environnementale du CGEDD au titre de l'article R.122-3 du Code de l'environnement en vigueur. La maîtrise d'ouvrage a ici été déléguée à Grand Périgueux. La MRAe est donc en compétence pour cet avis.

6 Pour en savoir plus sur les espèces citées dans cet avis : <https://inpn.mnhn.fr/accueil/index>.

7 Nom d'ordre des chauves-souris.

La MRAe rappelle par ailleurs que la description des mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation des impacts du projet sur l'environnement ainsi que l'évaluation de leur coût font partie des attendus de l'étude d'impact conformément à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Or à ce stade elle relève que plusieurs mesures restent à préciser techniquement et financièrement, en particulier concernant la biodiversité.

Par ailleurs, il peut être utile de rappeler pour la suite des réalisations, que l'évaluation environnementale est un processus visant à prendre en compte l'environnement dès la phase de conception du projet. L'étude d'impact constitue le document traduisant la mise en œuvre de ce processus au stade de la demande d'autorisation. Dans le cadre de la poursuite du projet, selon les réalisations envisagées, il pourra être utile de se poser la question d'une éventuelle actualisation de l'étude d'impact. Les différentes réalisations et autorisations devront en tout état de cause pouvoir se situer vis-à-vis des enjeux identifiés dans le présent dossier et des moyens envisagés pour éviter, réduire ou en dernier lieu compenser les impacts sur l'environnement.

La MRAe recommande au maître d'ouvrage de prendre en compte les remarques sur la mise en œuvre du processus d'évaluation environnementale dans la suite du projet et notamment dans le cadre de l'actualisation éventuelle de l'étude d'impact du projet, ainsi que dans ses réalisations futures.

II.2. Eaux souterraines et superficielles-Risques naturels

II.2.1 Contexte et enjeux :

Les éléments de contexte indiqués dans le dossier sont les suivants :

Le projet est localisé en dehors de tout périmètre de protection de captage de l'eau potable.

Parmi les masses d'eaux souterraines concernées, les nappes souterraines *Alluvions de l'Isle et de la Dronne* et *Calcaires, grès et sables du turonien-coniacien-santonien* sont susceptibles d'être impactées par le projet (pages 46-47).

Concernant les eaux superficielles, le projet est localisé dans le bassin versant de l'Isle et dans la zone hydrographique *L'Isle du confluent du Manoire au confluent de la Beauronne*. Le cours d'eau le plus proche du projet est l'Isle, à 370 m à l'ouest. La masse d'eau superficielle *Isle du confluent de l'Auvézère au confluent du Jouis* est susceptible d'être impactée par le projet. Cette masse d'eau connaît notamment des pressions significatives liées aux rejets de stations d'épuration domestiques et aux débordements des déversoirs d'orage (page 49).

La ville de Périgueux et son agglomération disposent actuellement d'un réseau unitaire pour la gestion des eaux pluviales et des eaux usées, c'est-à-dire que les eaux pluviales et les eaux usées sont dirigées vers un unique réseau avant de rejoindre la station d'assainissement. Un réseau pluvial existe par contre sur le site du quartier d'affaires.

Le projet est localisé en zone bleue (risque faible à moyen) du Plan de Prévention des Risques de Mouvements de terrain et argile (PPR Mvta) de Périgueux pour le risque de retrait-gonflement d'argile, approuvé le 22 janvier 2014. Ce plan comprend des prescriptions en matière de gestion des eaux pluviales.

La ville de Périgueux est couverte par un Plan de Prévention du Risque d'inondation (PPRi) et appartient à un Territoire à Risques d'Inondation (TRI) identifié au titre de la directive européenne « Inondations »⁸. Le projet est localisé en dehors des zonages réglementés du PPRi et des zones concernées par la probabilité de crues du TRI.

Les enjeux à prendre en compte dans ce contexte sont essentiellement ceux liés aux risques de pollution des eaux souterraines et superficielles, et à l'augmentation du ruissellement. En phase de chantier le risque de pollution est particulièrement prégnant compte tenu de nature du terrain (le site est pour partie en sols pollués). Compte tenu des surfaces imperméabilisées la bonne gestion des eaux pluviales est un autre point majeur du projet. La réalisation du projet devra se conformer, sur la base d'études pertinentes, aux prescriptions relatives à la gestion des eaux pluviales. Il conviendra de plus de s'assurer que la station d'épuration est en mesure d'accueillir des volumes supplémentaires liés à l'imperméabilisation. Enfin, des mesures de réduction du ruissellement sont également attendues, ainsi que de la prévention de la pollution des rejets.

8 Pour en savoir plus : <http://www.dordogne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-Eau-Biodiversite-Risques/Risques-naturels-et-technologiques/Directive-inondation/Territoires-a-risques-importants-d-inondation-TRI/Cartographie-des-Territoires-a-risques-importants-d-inondation-TRI>

II.2.2 Impacts et mesures en phase de travaux

Plusieurs mesures classiques de prévention des pollutions des milieux et notamment des milieux aquatiques sont prévues en phase de travaux : installations nécessaires à la réalisation des travaux (stationnement et entretien des véhicules, dépôts de matériaux, stockage des déchets...) sur des sites aménagés à cet effet ; imperméabilisation et étanchéité des aires de chantier ; bacs de rétention prévus pour la collecte des huiles et hydrocarbures ; etc. Des kits d'intervention d'urgence et la mise en place d'un Plan de Secours sont en outre prévus en cas de pollution accidentelle.

II.2.3 Impacts et mesures en phase d'exploitation

Le PEM est localisé sur des terrains déjà imperméabilisés. Il reste raccordé au réseau unitaire communal. L'implantation d'un bassin d'orage hors zone inondable est prévue à proximité du parvis de la gare dans le cadre du Schéma Directeur d'Assainissement de la ville de Périgueux dans l'objectif de réduire le risque d'inondation et de prévenir des rejets « sauvages » d'eaux usées en cas de pluies intenses (cf. page 45 puis pages 135-136 de l'étude d'impact). Les conséquences de l'implantation de ce bassin sont prises en compte dans l'étude d'impact au titre des effets cumulés.

La MRAe note que ce bassin permettra de réduire les pressions liées aux rejets de stations d'épurations domestiques et aux débordements des déversoirs d'orage sur la masse d'eau superficielle *Isle du confluent de l'Auvézère au confluent du Jouis*.

Les principes d'assainissement des eaux usées et pluviales du quartier d'affaires ont été définis sur la base d'une étude hydraulique selon l'étude d'impact. La capacité résiduelle du réseau d'assainissement pluvial déjà présent sera mobilisée. Des fossés et des noues seront créés pour assurer le stockage des eaux pluviales des espaces publics et de certaines parcelles privées (îlots B, D et E) avant collecte au niveau du réseau pluvial existant. Les eaux pluviales des autres parcelles privées (îlots A et C) seront collectées et rejetées sans régulation vers de nouveaux ouvrages de collecte qui seront créés dans le cadre du projet. Les eaux usées seront quant à elles dirigées vers le réseau unitaire.

L'étude d'impact prend note du règlement du PPR Mvta (critères à respecter détaillés en pages 58-59) qui prescrit le rejet des eaux pluviales dans les réseaux de collecte existants, ainsi que du règlement du PLUi qui impose une infiltration à la parcelle lorsque cette technique est possible et le rejet au réseau avec régulation des débits à 3 l/s dans le cas contraire. Ces éléments peuvent sembler contradictoires et les choix retenus méritent à ce titre d'être explicités.

La MRAe recommande de joindre l'étude hydraulique ayant permis de dimensionner le système d'assainissement des eaux du quartier d'affaires dans le dossier de participation du public⁹.

Les partis techniques retenus pour la gestion des eaux pluviales mériteraient en particulier d'être explicités au regard du contexte hydrogéologique et de la présence de sols pollués qui constitue un enjeu majeur à prendre en compte pour l'aménagement du site. Les modes de régulation des débits et les dispositifs permettant le pré-traitement des eaux de surface devraient être précisés. Les incidences potentielles du rejet des eaux pluviales sur le milieu récepteur qu'est l'Isle devraient en outre être explicitées au plan quantitatif et qualitatif.

La MRAe recommande par ailleurs de préciser les volumes d'eau supplémentaires estimés (eaux pluviales et eaux usées) qui seront dirigés vers le réseau unitaire communal ainsi que la capacité d'accueil de la station d'épuration de Saltgourde à les accueillir. La MRAe rappelle qu'elle a pointé le risque d'impact significatif sur l'environnement par les rejets d'eaux usées dans son avis 2019ANA80 du 30 avril 2019 sur le PLUi de la Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux¹⁰.

II.3. Sols pollués

Le sol naturel (formation calcaire marneuse) est majoritairement recouvert de remblais au niveau du quartier d'affaires ou imperméabilisé. Les différentes études de sols menées en amont de la réalisation du projet (2010, 2011 et 2017¹¹) montrent une pollution des remblais par des métaux (présence de mâchefers) et des hydrocarbures (Hydrocarbures Totaux-HCT-et Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques-HAP) avec des pollutions concentrées en certains points pour les HAP, et des pollutions en métaux avec dépassements de seuils réglementaires sur l'ensemble du site. Le potentiel de lixiviation¹² des métaux est évalué comme faible.

9 L'étude hydraulique n'est pas jointe à l'étude d'impact transmise à la MRAe, contrairement à ce qui est annoncé en page 136.

10 Le préfet de département indique en outre dans sa contribution à l'avis de la MRAe que la station d'épuration Saltgourde est actuellement en surcharge organique et ne peut donc théoriquement plus recevoir de pollution supplémentaire au risque d'une détérioration des performances de traitement.

11 La pièce 10.2 Annexe Plan de gestion des terres du permis d'aménager du quartier d'affaires détaille les études réalisées concernant la pollution des sols et les risques sanitaires liés ainsi que les propositions de solutions possibles pour y répondre.

12 Percolation lente de l'eau à travers le sol permettant la dissolution des matières solides qui y sont contenues (source : Actu-Environnement)

Cette pollution est liée à l'historique de l'activité sur le site (centre de fret)

Un plan de gestion a été défini :

- sols issus des sources de pollution en HAP concentrées (représentant environ 1 500 m³) : déblaiement et confinement sur site sur une parcelle dédiée à l'extrémité nord-ouest sous un merlon spécifique ;
- déblais contaminés de façon diffuse par des métaux (environ 6 000 m³) : prioritairement mis en remblais dans les vides laissés par les spots concentrés en pollution par des HAP puis en second lieu confinés sur la parcelle dédiée à l'extrémité nord-ouest du site ;
- recouvrement des zones n'ayant pas été déblayées (soit environ 5 500 m² de surface à recouvrir) de 30 cm de terre végétale ou imperméabilisation de ces zones ;
- pose d'un grillage ou d'un géotextile avertisseur qui signalera le contact entre les terres d'apport et les terres impactées par les pollutions laissées en place ; la parcelle dédiée à l'extrémité nord-ouest du site sera laissée en friche et clôturée.

Une évaluation du risque sanitaire a été réalisée. La cible retenue pour l'évaluation est constituée des adultes qui travailleront sur le site du quartier d'affaires. La seule voie de transfert retenue est l'inhalation de la vapeur (en intérieur et extérieur), les autres voies (inhalation de poussières et contact cutané) étant supprimées par les mesures de gestion (recouvrement des sols sur l'ensemble de la zone du projet). L'évaluation ne met en évidence aucun dépassement des critères d'acceptabilité vis-à-vis de la voie de transfert retenue.

Le maître d'ouvrage prévoit de garantir à long terme le recensement et la conservation de la localisation des pollutions qui auront été conservées et recouvertes au droit du site du projet (document d'urbanisme et/ou actes notariés et/ou règlement de copropriété, cf. page 154) et de mettre à jour le plan de gestion en cas de modification de l'usage du site.

La MRAe constate que le plan de gestion proposé s'appuie sur des mesures éprouvées et classiquement retenues pour les sols pollués dans ce type de situation. Elle recommande au maître d'ouvrage de préciser avant la mise en œuvre du projet les moyens qu'il compte mettre en œuvre pour s'assurer de la conservation des informations sur les sols pollués au droit du site dans le temps et de la réalité des mises à jour de plan de gestion en cas de modification de l'usage du site.

La présence de la déchetterie de Fond Pinquet (stockage de déchets avant traitement) au sein de l'emprise du projet et son déplacement en vue de la création d'un nouvel équipement à la frontière entre Périgueux et Coulounieix-Chamiers est évoquée dans l'état initial de l'étude d'impact (page 105). Ce déplacement n'est pas cependant pas évoqué par la suite, en particulier dans la partie de l'étude d'impact concernant les impacts et les mesures d'évitement-réduction.

La MRAe recommande de préciser les enjeux, impacts et mesures liés au déplacement de la déchetterie de Fond Pinquet dans le cadre du projet.

II.4. Milieu naturel et biodiversité

II.4.1 Contexte et enjeux :

Le projet s'implante sur des terrains anthropisés, pour partie déjà imperméabilisés (PEM notamment) et pour partie en friche (quartier d'affaires au niveau des anciennes halles SERNAM). Il est éloigné des zonages de protection et d'inventaire de la biodiversité, le zonage le plus proche (ZNIEFF) se situant à environ 7 km et le site Natura 2000 le plus proche à environ 13 km.

La bibliographie (données issues du Conservatoire Botanique National Sud-Atlantique et de Faune-Aquitaine en particulier) et les inventaires de terrain (9 journées en 2013, 2014 et 2020, page 60) ont permis d'identifier les principaux enjeux du projet concernant la biodiversité :

- les chauves-souris avec la présence d'un gîte estival de Pipistrelle commune au niveau du bâtiment 72 des anciennes halles SERNAM et de gîtes potentiels de chauves-souris au niveau des bâtiments 70 et 71 ;
- la présence de sept espèces végétales exotiques envahissantes.

Des enjeux concernant l'avifaune sont également relevés (Moineau domestique nicheur certain et Chouette hulotte nicheuse possible au droit des bâtiments du projet), ainsi que la présence du Lézard des murailles.

Aucune zone humide n'est recensée.

II.4.2 Mesures d'évitement réduction et impacts résiduels

Mesures générales : Les 35 candélabres installés dans le cadre du projet seront dimensionnés et orientés de manière à réduire la pollution lumineuse.

Le maître d'ouvrage prévoit par ailleurs comme mesure d'accompagnement du projet la mise en place d'un espace vert favorable à la biodiversité « ordinaire » de près de 7 500 m². La première action consistera à renaturer le sol en installant une couche de terre végétale suffisante pour l'implantation du futur espace vert. La localisation de cet espace vert semble correspondre à la friche réservée au confinement des sols pollués dans le cadre du projet (voir cartes pages 145 et 151).

La MRAe recommande de préciser la localisation de l'espace vert créé et d'identifier en particulier son emplacement vis-à-vis de la friche réservée au confinement des sols pollués. En cas de confirmation de la superposition des deux espaces, il conviendra de préciser quelles sont les mesures de gestion spécifiques éventuellement nécessaires et si le gain attendu en termes de biodiversité urbaine est ainsi atteint.

Chauves-souris : Le projet entraînera la destruction de gîtes avérés ou potentiels de chiroptères. Une demande de dérogation à la réglementation concernant les espèces protégées est en conséquence en cours. Le maître d'ouvrage travaille en collaboration avec le Conservatoire des Espaces Naturels (CEN) pour limiter les impacts du projet sur les chauves-souris et définir précisément la ou les mesures de compensation.

Une mesure de réduction d'impact est prévue en amont des travaux : la dépose de la couverture des bâtiments voués à être démolis entre fin octobre et mi-novembre, cette dépose ne permettant plus aux bâtiments de présenter des conditions favorables au gîte des chauves-souris.

Une première mesure de compensation et d'accompagnement est également décrite dans l'étude d'impact : l'installation d'un abri pour chiroptères au niveau d'espaces verts urbains ou périurbains de l'agglomération de Périgueux. Les autres mesures de compensation restent à définir dans le cadre de la convention avec le CEN.

La MRAe rappelle que les mesures de compensation sont à définir et mettre en œuvre avant l'impact sur les espèces protégées et donc en amont de la réalisation du projet.

Avifaune : Les plus grandes brèches de la toiture du bâtiment 72 seront obstruées fin août-début septembre 2020 pour prévenir la nidification de la Chouette hulotte avant la démolition du bâtiment.

Des nichoirs favorables au Moineau domestique et à la Chouette hulotte seront en outre posés sur les façades des bâtiments construits dans le cadre du projet.

Espèces exotiques envahissantes : Le maître d'ouvrage prévoit le respect des préconisations destinées à réduire le risque de développement des espèces exotiques envahissantes issues de la Fédération Nationale des Travaux Publics en phase de travaux. Une surveillance de la flore envahissante par les agents chargés de l'entretien des espaces verts est également prévue en phase d'exploitation, ainsi que l'arrachage des plantes en cas de développement de foyers importants.

La MRAe recommande de donner des éléments plus concrets sur la mesure de réduction concernant les espèces exotiques envahissantes en phase d'exploitation et en particulier les moyens prévus pour s'assurer de sa pérennité.

II.5. Trafic et mobilités

Le projet s'inscrit dans les objectifs de transition énergétique du SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) du Pays de l'Isle en Périgord en cours d'élaboration à la date de l'étude d'impact ainsi que dans les orientations générales du PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal) du Grand Périgueux, en particulier au travers des Programmes d'Orientations et d'Actions PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial) et Mobilité.

II.5.1 Contexte et enjeux

Les éléments de contexte fournis dans le dossier sont les suivants :

Mobilités : Les moyens de transport domicile-travail à Périgueux en 2016 sont (source INSEE) les véhicules motorisés pour 63,5 %, la marche à pied à hauteur de 21,7 %, les transports en commun pour 5,1 %, les deux roues (motorisés ou non) pour 4,1 %. Une réduction de la part de la voiture est constatée par rapport à 2006 (75 % en 2006), ainsi qu'une hausse de la part des transports en commun (4 % en 2006).

La gare de Périgueux est desservie par trois lignes de TER (ligne sud depuis Sarlat et Agen ; ligne Limoges-Bordeaux ; ligne Brives-Bordeaux). Neuf des seize lignes inter-urbaines du réseau d'autocars Trans-Périgord desservant la Dordogne et des communes limitrophes passent par Périgueux. Huit des vingt-sept lignes de bus desservant l'agglomération du Grand Périgueux desservent le PEM.

Le schéma cyclable Grand Périgueux Agglomération approuvé en juillet 2018 a notamment comme objectif de faire passer la part modale du vélo du cœur d'agglomération de 1 % en 2018 à 10 % en 2028. Peu de pistes cyclables et une seule zone pour le stationnement des vélos étaient présentes aux abords du projet à la date d'approbation de ce plan. Des bandes cyclables et des voies en site propre pour les bus et vélos ont été aménagées sur l'avenue du Maréchal Juin en 2019 dans le cadre de la mise en place du BHNS à proximité de la gare, ainsi que des stationnements sécurisés pour les vélos. Des contraintes restent cependant présentes pour les déplacements en vélo comme le franchissement des voies ferrées.

Le maître d'ouvrage anticipe la présence de nombreuses voitures « ventouses » aux abords du projet, du fait de la présence de stationnements gratuits (page 110).

Trafic routier : Le trafic routier est modélisé en 2020, en prenant en compte la mise en place du BHNS et les aménagements associés en 2019 (cf. pages 112-113). Il apparaît que 24 634 véhicules dont 540 poids lourds et 47 bus circulent à l'heure de pointe du matin aux abords du projet. Le trafic est relativement fluide, seules quelques remontées de files étant observées ponctuellement. À l'heure de pointe du soir, 18 650 véhicules dont 507 poids lourds et 43 bus circulent aux abords du projet. Le trafic est plus chargé qu'à l'heure de pointe du matin, des remontées de file durables étant constatées.

La MRAe recommande de préciser les éléments de diagnostic de l'état initial et de mieux définir quantitativement et qualitativement les objectifs du PEM. L'utilisation actuelle du train et les éventuels objectifs futurs ne sont ainsi pas précisés. Le nombre de stationnements payants et gratuits présents aux abords du projet et pris en compte dans sa conception sont également à exposer. Ces éléments de diagnostic apparaissent nécessaires à la définition du projet de PEM tant en termes d'objectifs de développement de l'intermodalité que de conception (en particulier dimensionnement des stationnements vélos et voitures).

II.5.2 Prévisions et impacts

Les prévisions de trafic routier à horizon 2020 (état initial tenant compte de la mise en place du BHNS) et à horizon 2030 sont modélisées pages 154 et suivantes, en considérant les projets connus du centre de l'agglomération périgourdine (projets de Boulazac Isle Manoire et de Périgueux), la variation du nombre de logements dans le reste de l'agglomération (+0,5 % par an), et un report modal vers le bus (+20 % à horizon 2030 pour les secteurs desservis par le BHNS et +8 % pour les secteurs desservis par les autres lignes de bus). Dans ces conditions, l'augmentation du trafic routier à horizon 2030 est évaluée à +8 % à l'heure de pointe du matin et à +12 % à l'heure de pointe du soir.

La MRAe recommande de préciser la méthode d'évaluation du report modal envisagé sur le bus. Elle recommande en outre, ainsi qu'évoqué précédemment, de préciser les objectifs du PEM en matière de modes de déplacement, au-delà du report modal envisagé pour le bus, notamment :

- **études réalisées et perspectives envisagées en termes d'utilisation par les usagers des différents modes de déplacements et objectifs quantifiés de report modal, en particulier sur le vélo et le train. La contribution attendue du PEM aux objectifs de développement du vélo en application du schéma cyclable Grand Périgueux Agglomération devrait être précisée. Les projets en cours de desserte ferroviaire de Périgueux¹³ pourraient également être évoqués ;**
- **précisions des objectifs du projet en termes de stationnements pour les voitures et les vélos ainsi que des moyens mis en œuvre pour y répondre.**

Dans le cadre de l'évaluation environnementale, il revient à la collectivité de déterminer quelle est l'amélioration attendue du projet vis-à-vis d'une évolution tendancielle (scénario de référence) des trafics et de la mobilité. Il s'agira ensuite de mettre en œuvre un dispositif de suivi et d'amélioration en continu vis-à-vis des éventuels obstacles rencontrés.

La MRAe note par ailleurs que ni le trafic lié au fret ni les objectifs de l'agglomération concernant les modes de déplacement des marchandises ne sont évoqués dans le dossier alors que l'aménagement du quartier d'affaires conduit à la démolition des halles SERNAM.

La MRAe recommande de compléter l'analyse par une présentation des enjeux concernant le fret, notamment ferroviaire, et par une analyse des impacts du projet correspondant. Elle recommande en particulier de préciser l'impact du projet sur le faisceau ferroviaire de fret.

13 Navette ferroviaire "Vallée de l'Isle" reliant Mussidan à Niversac prévue pour fin 2022-début 2023 (2 aller-retours par heure prévus, avec arrêts dans les gares de Razac, Marsac, Périgueux et la toute nouvelle halte ferroviaire de Boulazac), renforcement des lignes Bordeaux/Brives et Bordeaux-Limoges prévu par la région Nouvelle-Aquitaine.

II.6. Bruit

Une étude d'impact acoustique a été réalisée en 2020 et est jointe à l'étude d'impact. Des simulations de l'impact acoustique à horizon 2030 après réalisation de l'ensemble du projet sont notamment menées sur la base des prévisions de trafic routier. Ils montrent un effet positif du projet au niveau de l'avenue du Maréchal Juin et de l'allée du Port et un effet négatif du projet sur la rue Mazières comptant assez peu d'habitations.

La MRAe recommande de compléter l'analyse de l'impact acoustique du projet en considérant les effets attendus du projet sur l'évolution de l'ensemble des modes de transport des personnes et des marchandises.

La MRAe rappelle en outre que les prescriptions d'isolement acoustique, visant à prévenir de nouvelles nuisances lors de la construction de bâtiments nouveaux à proximité des voies existantes et définies par l'arrêté du 30 mai 1996 et l'arrêté du 23 juillet 2013, devront être respectées par les constructeurs (maîtres d'œuvre, entreprises de construction...) des bâtiments concernés (habitation, hôtel, établissement d'enseignement, de soin et de santé) dans le cadre des contrats de construction.

II.7. Qualité de l'air

La qualité de l'air est globalement bonne dans l'agglomération de Périgueux. On notera cependant un dépassement du seuil de $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les PM_{2,5} (particules diesel) plus de 3 jours par an et un dépassement de seuil de $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour l'ozone O₃ en moyenne sur 8 heures consécutives à la station de Périgueux, ce qui est contraire aux recommandations de l'OMS, ainsi qu'un dépassement de la valeur limite de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ au droit des axes routiers à forte circulation (page 124).

Les émissions de polluants générées par le projet et influençant la qualité de l'air sont évaluées dans l'étude d'impact sur la base de l'état initial¹⁴ et des prévisions de trafic routier. Cette évaluation montre une diminution des polluants à horizon 2030 après réalisation de l'ensemble du projet, principalement liée à l'amélioration du parc automobile. Cette analyse ne prend pas en compte les reports modaux espérés du projet.

La MRAe recommande de compléter l'analyse de l'impact du projet sur la qualité de l'air en considérant les effets attendus du projet sur l'évolution de l'ensemble des modes de transport des personnes et des marchandises.

II.8. Paysage et patrimoine

Le projet est localisé dans la vallée de l'Isle, au sein d'une zone fortement urbanisée relativement plane et concentrant les principales voies de circulation (routes, voies ferrées) à l'exception de l'autoroute Bordeaux-Clermont-Ferrand, ce qui limite les enjeux paysagers du projet. L'insertion paysagère du projet est prévue dans le permis d'aménager du quartier d'affaires et synthétisée dans l'étude d'impact (page 153). Des photomontages sont disponibles dans le permis d'aménager (pièces 2 et 5). Le bâtiment 70 qui sera détruit dans le cadre du projet est en partie localisé dans le périmètre de 500 m de rayon autour du monument historique *Arènes de Périgueux* : sa démolition fera l'objet d'un avis de l'Architecte des Bâtiments de France.

II.9. Autres aspects sanitaires

Moustique tigre

La MRAe rappelle que le moustique tigre est implanté et actif dans le département de la Dordogne. Il convient de prendre en compte cet enjeu dans la gestion des eaux pluviales et dans le choix des aménagements du projet en prévenant la formation de petites quantités d'eaux stagnantes, par exemple : éviter toute stagnation d'eaux dans les regards des eaux pluviales, avaloirs, noues, toitures-terrasses... dont la présence pourrait constituer des gîtes larvaires.

La MRAe recommande que l'objectif de lutte contre le moustique tigre soit rappelé et ses modalités de mise en œuvre précisées dans le cadre du projet.

Potentiel allergisant des plantations

La MRAe recommande de prendre en compte le caractère allergisant dans le choix des espèces plantées dans les espaces verts prévus dans le cadre du projet. Le site Internet <https://www.pollens.fr/> donnant la liste des arbres d'ornement à caractère allergisant pourra utilement être mobilisé.

¹⁴ Pages 126-127 : calcul des émissions de polluants en 2017 en considérant les kilomètres parcourus par les véhicules, la répartition du parc roulant automobile et les facteurs d'émissions COPERT 5 (modèle européen de calcul des émissions du transport routier).

II.10. Changement climatique

Plusieurs mesures sont prévues en phase de chantier pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (page 133, extinction des moteurs...). Le bilan des émissions de dioxyde de carbone du projet liées au trafic routier et les coûts et avantages pour la collectivité sont présentés en pages 162 et 163 de la collectivité.

La MRAe recommande de compléter l'analyse des impacts du projet sur le changement climatique en considérant les bénéfices attendus des reports modaux envisagés suite à la mise en place du PEM. Il s'agit d'une composante environnementale importante du projet qu'il convient d'évaluer.

Elle recommande par ailleurs d'expliquer comment est envisagée dans la conception du projet la mise en place d'installations d'énergies renouvelables au niveau du quartier d'affaires et de l'ensemble des surfaces disponibles. Le dossier pourrait également préciser quelles normes sont appliquées aux bâtiments en matière d'isolation thermique.

Concernant l'adaptation au changement climatique, la MRAe recommande de mettre en place une mesure de suivi permettant de s'assurer de l'efficacité des mesures prises dans le cadre de la conception du projet (en particulier espaces verts) pour prévenir l'apparition d'îlots de chaleur et d'adapter le projet en conséquence (végétalisation supplémentaire par exemple) si nécessaire.

S'agissant d'un projet de densification urbaine visant de plus à améliorer la gestion des mobilités, il est attendu des développements sur ces sujets dans le cadre de l'évaluation environnementale .

II.11. Justification du choix du projet

Le projet entre dans les objectifs de la ville de Périgueux et de la communauté d'agglomération du Grand Périgueux de requalification du quartier de la gare. Les réflexions menées par les collectivités territoriales ont permis de faire évoluer le projet (projet initial de ZAC « Grand Quartier de la Gare » sur une centaine d'hectares) et de le recentrer sur un nombre d'objectifs restreint (page 31) : atténuation de l'effet coupure des voies ferrées par la revitalisation des deux « rives », densification économique du secteur de la gare permettant la valorisation de friches polluées, et développement de la multimodalité et de l'intermodalité par la mise en place du Pôle d'Échanges Multimodal.

III. Synthèse des points principaux de l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale

Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale porte sur la création d'un pôle d'échange multimodal et d'un quartier d'affaires sur le site de la gare de Périgueux en Dordogne. Le projet est porté par la communauté d'agglomération du Grand Périgueux.

Il s'inscrit dans le cadre du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du Grand Périgueux et plus particulièrement dans le cadre de son Plan de Déplacement Urbain (PDU). Il vise à favoriser les mobilités alternatives à la voiture individuelle et à requalifier le quartier de la gare de Périgueux. Il est ainsi à même de contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air et la lutte contre le changement climatique par la facilitation des reports modaux. Il permet également une densification de l'urbanisation et une limitation de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers par la requalification de zones en friche comportant les anciennes halles SERNAM.

L'étude d'impact permet globalement de comprendre les enjeux environnementaux du projet et la façon dont ils ont été pris en compte par le maître d'ouvrage. La Mission Régionale d'Autorité environnementale fait plusieurs remarques sur la mise en œuvre du processus d'évaluation environnementale, qu'elle recommande au maître d'ouvrage de prendre en compte dans la suite du développement du projet.

Elle recommande de mieux justifier les partis retenus en particulier concernant le pré-traitement des eaux pluviales et la capacité de la station d'épuration de Saltgourde à accueillir des volumes supplémentaires.

Elle estime indispensable compte tenu des objectifs et de la nature du projet, de compléter la présentation et la justification des objectifs du PEM en termes de report des modalités de déplacement des personnes (bus, vélo, train) et de gestion des stationnements pour les vélos et les voitures. L'impact du projet sur le fret, notamment ferroviaire, devrait également être évoqué compte-tenu de l'implantation du projet sur les terrains

des anciennes halles SERNAM. L'analyse des impacts du projet sur le bruit, la qualité de l'air et le changement climatique, qui sont des composantes importantes ici de l'évaluation environnementale du projet, devraient être complétés en conséquence.

La MRAe fait par ailleurs d'autres observations et recommandations plus détaillées dans le corps de l'avis.

À Bordeaux, le 25 septembre 2020.

Pour la MRAe Nouvelle-Aquitaine,
la membre permanente déléguée

Signé

Bernadette MILHÈRES

Annexe : extrait de la page 36 de l'étude d'impact :

« Le projet du Pôle d'Echange Multimodal est divisé en 3 phases :

- La première phase correspondant aux aménagements préalables du futur quartier d'affaires (dépollution du site, préparation voirie...) et du PEM côté ouest (aménagement bus, aménagements paysagers, éclairage, voirie réseaux mobilier urbain, démolition de l'arche ouest de la passerelle et mise en place d'un escalier provisoire). Les travaux de cette phase ont duré 7 mois et coûté 2,9 millions pour le PEM (subventions à hauteur de 70%). La phase 1 du Pôle d'Echange Multimodal a été livrée en mai 2019.
- La deuxième phase correspond à la destruction de la passerelle existante, des anciens bâtiments SNCF (n°70, 71 et n°72) et de bâtiments à proximité (atelier, 9 rue Denis Papin) et la réalisation d'une nouvelle passerelle urbaine avec ascenseurs et escaliers permettant la desserte de l'ensemble des quais de la gare de Périgueux et reliant les deux composantes du PEM (parvis de la gare côté est et PEM côté ouest), le montant est estimé à 3,5 millions d'euros
- La troisième phase correspond à l'aménagement du nouveau parvis de la gare de Périgueux. Son montant est estimé à 2,2 millions d'euros. Le Grand Périgueux prend à sa charge 22% du coût de l'opération, en partenariat avec l'Etat (28%), l'Europe (27%), la Région Nouvelle-Aquitaine (15%) et le Département de la Dordogne (8%).

La durée prévisionnelle des travaux de ces deux dernières phases est de 1,5 ans. Ceux-ci devraient commencer fin janvier 2021.

Courant février 2019, le nouveau Quartier d'Affaires du Grand Périgueux est entré dans sa phase d'aménagement pour une durée de travaux de 10 mois.

Les premiers aménagements ont été livrés début 2020. Ils comprennent les voiries de desserte, l'amenée des réseaux et les espaces verts, avant la construction des futurs bâtiments.

Les permis de construire des futurs bâtiments construits au droit du Quartier d'Affaires seront déposés à la suite de la présente évaluation environnementale. Les constructions des bâtiments commenceront a priori en 2021. »