

*Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
d'Aquitaine*

Bordeaux, le

9 JUIN 2011

*Mission Connaissance et Évaluation
Affaire suivie par : E. BRUNIER*

**Avis de l'autorité administrative de l'État sur l'évaluation environnementale
(en application de l'article L.122-1 et R.122-1 du Code de l'environnement)**

**Aménagement du pôle multimodal de la gare d'Agen
(Lot et Garonne)**

Préambule : Contexte réglementaire de l'avis

L'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été saisie par courrier du 20 avril 2011 par la Préfecture de Lot et Garonne sur l'étude d'impact du projet d'aménagement du pôle multimodal de la gare d'Agen porté par la Communauté d'Agglomération d'Agen, dans le cadre de la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Cette saisine étant conforme aux dispositions du Code de l'Environnement (articles L122-3, R122-1-1, R122-5, R122-13), il en a été accusé réception le 22 avril 2011. L'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement dispose d'un délai de deux mois à compter de cette date pour donner son avis.

L'avis de l'autorité environnementale porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

1. Présentation du projet et de son contexte

Le projet objet du présente avis concerne la création du pôle multimodal de la gare d'Agen, porté par la Communauté d'Agglomération d'Agen.

La gare d'Agen, située à proximité immédiate du centre ville, draine une population importante venant de l'Est du Département et des départements limitrophes. Elle est le centre de convergence de nombreuses lignes de bus interurbaines et urbaines, ainsi qu'un pôle de transfert Rail-Route important notamment pour une population scolaire et d'actifs. Les dysfonctionnements actuels ont conduit la Communauté d'Agglomération d'Agen, le Conseil Régional d'Aquitaine, le Conseil Général de Lot et Garonne, la SNCF et RFF à organiser un concours de conception pour la création d'un nouveau pôle multimodal autour de la gare SNCF. L'objectif recherché est une refonte complète de l'organisation des différents usages : sécurisation des flux piétons et vélos, meilleure organisation spatiale pour l'ensemble des bus par la mise en place d'une véritable gare routière, amélioration de la gestion des stationnements de voitures, etc ...

Le périmètre de l'opération couvre une superficie d'environ 2,5 hectares de parkings, de voiries, et de bâtiments ou d'infrastructures voués à la destruction, ainsi que la gare SNCF dont l'extension est programmée par la réalisation d'un espace multimodal.

Le projet comporte plus particulièrement :

- le réaménagement de l'actuel parvis de la gare en le transformant en un espace piétonnier avec une file de circulation consacrée à la dépose minute et une autre au stationnement des taxis
- le réaménagements des emplacements bus actuels et d'une partie du parking courte durée en une gare routière de 12 à 13 quais abrités
- la construction d'un bâtiment multimodal d'accueil de 330 m² environ à proximité immédiate de la gare
- le réaménagement du boulevard Sylvain Dumon entre le carrefour Piketty/Raspail/Scaliger et la Place Pierre Loti
- le réaménagement de l'accès à la passerelle piétonne Gauja
- le réaménagement des carrefours existants du pont Piketty et de la Place Pierre Loti



Extrait du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

En remarque, l'étude indique que la Communauté d'Agglomération d'Agen projette par ailleurs d'aménager un parking à l'Est de la gare en lieu et place des anciens entrepôts SERNAM (aménagement non prévus dans le cadre du présent projet). A moyen terme, ce parking pourrait laisser place par la suite à un quartier de Gare (nouveau parking en ouvrage afin de limiter son emprise au sol, activités urbaines et logements).

Une concertation liée au projet objet de l'étude d'impact s'est déroulée pendant les mois de juin et juillet 2009.

2. Analyse du caractère complet du dossier

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique s'articule de la manière suivante :

- Pièce A : Objet de l'enquête
- Pièce B : Plan de situation
- Pièce C : Notice explicative
- Pièce D : Plan général des travaux
- Pièce E : Etude d'impact

L'étude d'impact aborde successivement :

- l'état initial
- l'évaluation des impacts du projet et les mesures associées
- les effets du projet sur la santé et la sécurité
- l'analyse des méthodes utilisées
- le résumé non technique de l'étude d'impact
- les sources documentaires utilisés, la liste des consultations
- annexes

L'étude présente par ailleurs dans la partie liée à l'évaluation des impacts du projet et des mesures associées une synthèse des coûts des mesures environnementales.

L'étude d'impact couvre ainsi l'ensemble des thèmes requis par l'article R122-3 du code de l'environnement.

3. Analyse détaillée de la qualité du contenu du rapport d'étude d'impact et du caractère approprié des informations qu'il contient

3.1 Analyse du résumé non technique

Le dossier comprend un résumé non technique qui aborde de manière claire et synthétique les thèmes abordés dans l'étude d'impact.

3.2 Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement (incluant qualité, cadre de vie et cadre réglementaire)

L'analyse de l'état initial de l'environnement s'articule autour des thématiques du milieu physique, du milieu humain, des risques et des servitudes, de la qualité de l'air et de l'ambiance sonore, du paysage et du patrimoine culturel ainsi que des milieux naturels.

• Le milieu physique

Cette partie aborde successivement la géologie et l'hydrogéologie de l'aire d'étude, l'hydrographie et le climat. Parmi les éléments présentés, il est noté en particulier :

- le site d'implantation du projet n'est pas concerné par des périmètres de protection immédiats de captage d'eau potable,
- le réseau hydrographique du site d'implantation est constitué par la Garonne (900 m à l'Ouest) et le canal latéral à la Garonne (75 m au Nord). Il est également noté la présence du ruisseau de la Masse partiellement busé.

- Le milieu humain

Cette partie s'articule autour de la présentation de la ville d'Agen et de ses structures supra communales, de l'économie agenaise, des équipements, du contexte démographique, du fonctionnement actuel de la gare d'Agen, de la politique globale d'aménagement du centre ville d'Agen, de la présentation du projet plus global intitulé « Agen Coeur Battant », des déplacements, des activités et des équipements aux abords du projet.

Parmi les éléments présentés, il est noté en particulier :

- l'environnement proche du projet est de type urbain à densité de population importante et d'activités, avec des immeubles d'habitations, un collège, une maison de retraite et une cathédrale
- la gare actuelle s'inscrit au cœur du dispositif de transport de l'agglomération. Elle souffre néanmoins de plusieurs dysfonctionnements (voiries réservées aux piétons et aux personnes à mobilité réduite (PMR) difficiles à franchir, cheminements peu adaptés, aménagements cyclistes sommaires et inadaptés, gare routière sous dimensionnée, stationnement anarchique
- le projet de pôle multimodal s'inscrit dans une politique plus globale de réaménagement du centre ville d'Agen et de réhabilitation des espaces publics majeurs au cœur de la ville historique

- Les risques et les servitudes

Cette partie s'articule autour de la thématique des sites et des sols pollués au droit et à proximité de l'aire d'étude, des risques industriels, des risques majeurs, de l'occupation des sols, de l'urbanisme et du contexte foncier, des voiries et des réseaux. Parmi les éléments présentés, il est noté en particulier :

- l'emprise du projet est située au droit de la zone UX (destinée à accueillir des établissements à vocation économique, industrielle, artisanale, commerciale ou de stockage, couvrant notamment les emprises ferroviaires et les équipements de la gare d'Agen) et de la zone UA (zone urbaine centrale couvrant l'habitat dense du cœur d'Agen)
- la partie Nord et Ouest de l'emprise du projet est soumise à l'aléa inondation « zone bleue » dans le Plan de Prévention des Risques Inondation du 7 septembre 2010. La « zone bleue » est définie comme un secteur densément urbanisé en aléa faible à moyen, constructible avec prescriptions

- La qualité de l'air et l'ambiance sonore

Cette partie s'articule autour de la thématique de la qualité de l'air et du bruit. Parmi les éléments présentés, il est noté que des mesures acoustiques ont été effectuées au niveau des zones habitées situées en face de la gare et des espaces environnants afin de caractériser l'ambiance sonore du site avant aménagement. Les mesures effectuées mettent en évidence un niveau sonore important (trafic routier et ferroviaire).

• Le paysage et le patrimoine culturel

L'étude présente successivement le contexte paysager aux abords du projet, les éléments remarquables aux abords du projet, les Zones de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP), ainsi que les sites inscrits aux abords du projet.

Il est noté que le site d'implantation est aujourd'hui peu valorisé, malgré la présence de plusieurs points remarquables liés à :

- la présence de l'église Sainte-Foy face à la gare
- la proximité immédiate du cœur historique et de la cathédrale
- le coteau de l'Ermitage en arrière planification
- la présence du canal latéral de la Garonne en bout de passerelle Gauja

Il est par ailleurs noté la présence de plusieurs ZPPAUP qui encadrent le projet :

- la ZPPAUP du plateau de l'ermitage, en surplomb du site au Nord
- la ZPPAUP du canal latéral de la Garonne
- la ZPPAUP « Cœur de ville »

Enfin, il est noté la présence du site inscrit « Cœur de la ville d'Agen » qui jouxte en limite Sud le site d'implantation du projet.

• Le milieu naturel

L'étude présente le contexte réglementaire ainsi que les milieux naturels aux abords du projet. Compte tenu du contexte très urbain du site d'implantation du projet, les enjeux sur cette thématique restent très limités.

En conclusion sur cette partie, l'analyse de l'état initial de l'environnement est traitée de manière satisfaisante. La présentation permet de faire ressortir les principaux enjeux environnementaux du site, parmi lesquels l'autorité environnementale retient tout particulièrement les enjeux en terme de déplacements et d'intégration architecturale et paysagère.

3.3 L'analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures de réduction et de compensation

Cette partie s'attache à présenter les effets temporaires et permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et les mesures d'insertion envisagées. L'étude aborde successivement la phase de chantier, puis la phase d'exploitation.

3.3.a. La phase de chantier

L'étude aborde successivement les thématiques du milieu physique, du milieu naturel et du milieu humain. Il est relevé dans cette partie :

- le projet intègre les mesures courantes (aires de distribution de carburant étanches, kits pollution dans les engins de chantier, fossés provisoires de collecte des eaux naturelles, zones de stockage, ...) permettant de limiter les risques de pollution accidentelle.
- L'étude présente les impacts et les mesures prises concernant les déplacements, en présentant notamment les grands principes de phasage et de maintien d'accès ou de fonctionnalités. **En remarque sur cette partie, l'étude aurait mérité de préciser l'impact et les mesures associées relatives aux conditions d'accès aux habitations riveraines durant les travaux.**

3.3.b. La phase d'exploitation

L'étude aborde successivement les thématiques du milieu physique, du milieu naturel et du milieu humain.

- Le milieu physique

L'étude aborde successivement les ressources en matériaux, les sols et les eaux souterraines, les eaux superficielles, la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre, ainsi que le climat. Concernant la thématique du risque inondation, l'étude indique que la quasi-totalité du périmètre du projet est localisé en dehors de la « zone bleue » du PPRI. Le secteur Nord-Est du périmètre du projet qui intercepte ponctuellement la « zone bleue » correspond à un futur espace de parking, sans bâtiment. Cette partie n'appelle pas d'observations particulières.

- Le milieu humain

L'étude présente successivement les modalités d'acquisitions des biens immobiliers bâtis et non bâtis, l'aménagement et le fonctionnement urbain, les nuisances acoustiques ainsi que la compatibilité avec les documents d'urbanisme.

L'étude s'attache à présenter les caractéristiques du projet en mettant en exergue l'amélioration que celui-ci apporte sur les conditions de déplacements de tout type autour de la gare. **L'étude aurait toutefois mérité d'explicitier la démarche employée pour dimensionner les zones de stationnement (bus, vélos, autos) au regard des besoins actuels et futurs et de la configuration du site.**

L'étude intègre par ailleurs une partie spécifique s'attachant à préciser les effets du projet sur la santé et la sécurité. Cette partie n'appelle pas d'observations particulières.

- Le patrimoine et le paysage

Cette partie aborde successivement la thématique des monuments historiques et des sites, du patrimoine archéologique et de l'insertion paysagère.

L'étude indique qu'une étude architecturale et paysagère est en cours de réalisation. L'étude présente néanmoins quelques photomontages de l'opération après réalisation. **Compte tenu de l'enjeu lié à cette thématique, et pour une meilleure visualisation du public, l'étude aurait utilement pu s'attacher à présenter à ce stade de la procédure un projet architectural et paysager plus précis (caractéristiques précises des aménagements architecturaux, localisation des aménagements paysagers, type et taille des essences, ...).**

3.4 Justification et présentation du projet d'aménagement

L'étude d'impact ne présente aucune variante à l'aménagement proposé. Il est noté en revanche que le projet a fait l'objet d'un concours de conception au cours duquel trois équipes ont été retenues pour proposer une esquisse. **L'étude d'impact pourrait utilement être complétée par la présentation de ces trois esquisses associée à une analyse sommaire des avantages et des inconvénients de chacune d'entre elles, afin de permettre au public de mieux apprécier la pertinence du choix effectué.**

3.5 Estimation des mesures en faveur de l'environnement

L'étude indique que le projet est doté d'une enveloppe travaux de 6,3 M€, dont 250 000 € pour les aménagements paysagers, 150 000 € pour les travaux liés à la gestion des eaux pluviales et 80 000 € pour le management environnemental. Cette partie n'appelle pas d'observations particulières.

3.6 Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement

L'étude présente une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement, qui n'appelle pas d'observations particulières.

4. Prise en compte de l'environnement dans le projet

L'étude s'est appuyée sur un état initial portant sur l'ensemble des thèmes à traiter pour un tel projet, témoignant de la volonté du maître d'ouvrage de prendre en compte l'environnement dans toutes ses composantes.

5. Conclusion de l'avis de l'autorité environnementale

Le projet objet de l'étude d'impact porte sur la création du pôle multimodal de la gare d'Agen, réalisé en réponse aux dysfonctionnements constatés au niveau de l'aménagement actuel.

L'analyse de l'état initial de l'environnement est traitée de manière satisfaisante. La présentation permet de faire ressortir les principaux enjeux environnementaux du site, parmi lesquels l'autorité environnementale retient tout particulièrement les enjeux en terme de déplacements et d'intégration architecturale et paysagère.

L'autorité environnementale relève les améliorations apportées par le projet. Néanmoins, l'analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures de réduction et de compensation appelle quelques observations présentées dans le corps du présent document. Parmi celles-ci, l'autorité environnementale retient en particulier :

- compte tenu de l'enjeu lié à la thématique du paysage et de l'architecture, et pour une meilleure visualisation du public, l'étude aurait utilement pu s'attacher à présenter à ce stade de la procédure un projet architectural et paysager plus précis (caractéristiques précises des aménagements architecturaux, localisation des aménagements paysagers, type et taille des essences, ...)
- l'étude aurait par ailleurs mérité d'explicitier la démarche employée pour dimensionner les zones de stationnement (bus, vélos, autos) au regard des besoins actuels et futurs et de la configuration du site
- l'étude aurait par ailleurs mérité de préciser l'impact et les mesures associées relatives aux conditions d'accès aux habitations riveraines durant les travaux

Enfin, concernant la justification du projet, il est noté l'absence de présentation de variantes. Il est noté en revanche que le projet a fait l'objet d'un concours de conception au cours duquel trois équipes ont été retenues en 2009 pour proposer une esquisse. Afin de permettre au public de mieux apprécier la pertinence du choix effectué, l'étude d'impact pourrait utilement être complétée par la présentation de ces trois esquisses associée à une analyse sommaire des avantages et des inconvénients de chacune d'entre elles.

Pour le Directeur et par délégation,
Le Chef de la mission
Connaissance et Evaluation



Sylvie LEMONNIER