



**Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale  
relatif à la création d'une passerelle métallique  
et à l'aménagement des quais  
en gare de Montluel (Ain)**

n°Ae: 2011 - 43

Avis établi lors de la séance du 14 septembre 2011 - n° d'enregistrement : 007884-01

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 14 septembre 2011 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le dossier présenté par Réseau Ferré de France (R.F.F) relatif à la création d'une passerelle métallique et à l'aménagement des quais en gare de Montluel (Ain).*

*Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Rauzy, Vestur, MM. Badré, Barthod, Clément, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Letourneux, Rouquès.*

*En application du § 2.4.1 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.*

*Étaient absents ou excusés : MM. Caffet, Creuchet, Vernier.*

\*

\* \*

*L'Ae a été saisie pour avis sur le dossier présenté par R.F.F. relatif à la création d'une passerelle métallique et à l'aménagement des quais en gare de Montluel (Ain) par courrier du directeur régional de R.F.F. pour Rhône-Alpes-Auvergne en date du 21 juin 2011. L'accusé de réception du dossier complet par le président de la formation d'autorité environnementale du CGEDD est en date du 11 juillet 2011.*

*Elle a pris en compte l'avis du préfet de l'Ain, au titre de ses compétences en matière d'environnement, en date du 23 août 2011, et celui du directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Rhône-Alpes en date du 24 août 2011.*

*Sur le rapport de M. Christian Barthod, l'Ae a formulé l'avis suivant, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.*

---

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae

## Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'évaluation environnementale du dossier présenté par Réseau Ferré de France (RFF), concernant la construction d'une passerelle métallique et l'aménagement des quais en gare de Montluel (Ain).

La nature même des travaux et leur localisation sur des terrains déjà très artificialisés conduisent à des impacts autres que visuels très faibles. Néanmoins la qualité de l'étude d'impact mériterait d'être améliorée pour prendre en compte l'ensemble des prescriptions du code de l'environnement.

L'Ae recommande :

- de présenter l'état actuel des projets de pôle multimodal et des aménagements prévus par la ZAC des Prés Seigneurs II, avec une appréciation des impacts de l'ensemble du programme ;
- de compléter le dossier pour respecter formellement la réglementation sur l'évaluation des incidences Natura 2000 ;
- de développer une approche plus pédagogique et détaillée des impacts visuels, notamment depuis l'avenue de la gare.

\*

\*      \*

## Avis détaillé

### 1 Objectifs de l'opération

#### 1.1 Le projet et ses finalités :

Le dossier présenté par Réseau Ferré de France (RFF) porte sur la construction d'une passerelle métallique et l'aménagement des quais<sup>2</sup> sur le site de la gare de Montluel (01), à environ 25 km de la gare de La Part-Dieu (Lyon), sur la ligne Lyon-Ambérieu-Genève. Il s'agit de sécuriser la traversée des voies et le cheminement sur les quais, mais aussi de créer une liaison urbaine avec la ZAC (zone d'aménagement concerté) des Prés Seigneurs II par-dessus les voies. La requalification de cette gare était inscrite au CPER<sup>3</sup> 2000-06.

La réalisation des travaux correspondant au présent projet est prévue sur 8 mois à compter de janvier 2012.

#### 1.2 Historique et contexte

Ce projet s'inscrit dans le contexte plus global de deux projets qui ont déjà fait l'objet d'études : d'une part le projet de création d'un pôle multimodal, d'autre part la ZAC multi-sites (82 700 m<sup>2</sup>) des Prés Seigneurs II<sup>4</sup>, qui se situe de l'autre côté des voies par rapport au bâtiment de la gare. La ZAC est donc séparée du bourg de Montluel par un obstacle fort à la circulation piétonnière. Il faut d'ailleurs noter que le projet de ZAC (DUP pour acquisition foncière) soumis à enquête publique en 2010<sup>5</sup> comprend le projet de passerelle, ainsi que des aménagements (voiries urbaines, cheminements piétons et cyclables, création d'un parc de stationnement de 170 places) qui visent explicitement à transformer le site de la gare en pôle multimodal. Le projet modifié de ZAC a nécessité la modification du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Montluel (mise en compatibilité datant du 8 mars 2011). Par ailleurs un plan de mobilité prévu sur les deux communautés de communes de la « Côtière » [du plateau de la Dombes] est en cours de réflexion.

#### 1.3 Le « programme d'opérations » dans lequel s'insère le projet

Le dossier précise à plusieurs reprises que le projet faisant l'objet de la présente étude d'impact est fonctionnellement indépendant par rapport aux deux projets mentionnés ci-dessus (pôle multimodal et ZAC). L'argument de la sécurité fondant ce projet est à lui seul pleinement recevable, indépendamment de toute autre considération. Mais la passerelle ne se limite pas aux seuls besoins découlant de cet impératif de sécurité et est opportunément prolongée pour permettre la jonction de deux zones (urbanisée et urbanisable) par-dessus les voies. Ce prolongement (négocié avec la Communauté de communes) ne se justifie que par les aménagements prévus par la ZAC de l'autre côté des voies.

Par ailleurs la présentation de l'étude d'impact du présent projet fait totalement abstraction du contenu du projet de ZAC qui prévoit explicitement le projet de passerelle et un certain nombre d'aménagements liés au projet de pôle multimodal. Dès lors le présent projet peut être considéré comme faisant partie d'un programme (au sens de l'article L.122-1 II) comprenant d'autres aménagements prévus par la ZAC. Par ailleurs, compte tenu du fait que la création du pôle multimodal porte en partie sur des terrains de RFF et concerne l'ensemble des abords de la gare (et donc les accès à la passerelle), il est souhaitable que le public puisse avoir une information d'ensemble sur le réaménagement de cette zone, qui implique trois maîtres d'ouvrages (RFF, Communauté de communes et SNCF<sup>6</sup>) et qui modifiera notamment la perception visuelle

2 Les deux aménagements sont adaptés aux personnes à mobilité réduite (PMR)

3 Contrat de Plan Etat-Région

4 portée par la communauté de communes du canton de Montluel et située sur le territoire des communes de Montluel et de La Boisse.

5 Du 22 novembre au 22 décembre 2010, avec un avis favorable du Commissaire enquêteur à la déclaration d'utilité publique.

6 Un permis d'aménager a été déposé par la SNCF pour réaménager le parvis de la gare de Montluel, portant sur réorganisation de la dépose-minute et la modification du stationnement et des accès.

du présent projet. *Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de présenter brièvement l'état actuel des projets interdépendants de pôle multimodal et de ZAC, en le complétant avec une carte<sup>7</sup> et une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.*

## 2 Les procédures

Le cadre juridique dans lequel l'étude d'impact est réalisée et sera ensuite rendue publique n'est pas précisé, pas plus que le coût du projet. Il est par ailleurs mentionné page 40 que le projet s'insère sur une plate-forme ferroviaire existante, ce qui impliquerait que la passerelle qui reliera la gare à la ZAC soit intégralement implantée sur les terrains appartenant à RFF (talus de l'autre côté du grillage séparant les voies des terrains de la ZAC). Néanmoins le tableau de la page 58 mentionne également une implantation sur le chemin des Prés Seigneurs qui n'appartient pas à RFF. *Dans ce contexte, pour la bonne information du public, l'Ae recommande de clarifier le cadre juridique de l'étude d'impact et de la procédure d'information du public.*

## 3 Analyse de l'étude d'impact

### 3.1 Problèmes méthodologiques

Les coûts des mesures prises en faveur de l'environnement sont évalués « en bloc » à 10% du coût total de l'opération, lui-même non précisé. Très curieusement, ces mesures en faveur de l'environnement consistent en une « *clôture de chantier esthétique* » (mais non décrite), une signalétique de chantier permettant de fluidifier le flux des voyageurs et l'instauration d'un réseau de collecte et de pré-traitement des eaux de ruissellement (lequel n'est cependant pas mentionné dans la description du projet). *L'Ae recommande un ré-examen de la liste des mesures prises en faveur de l'environnement, plus conforme à la logique du code de l'environnement, comprenant une meilleure intégration de la description du projet et de ses modalités de réalisation.*

Le chapitre 10 intitulé « *Analyse des méthodes d'évaluations utilisées* » (qui porte de façon erronée le même titre que pour le chapitre 9) se limite à réaffirmer une nouvelle fois l'indépendance fonctionnelle du projet de RFF avec les deux projets de pôle multimodal et de ZAC, sans plus de développement. *L'Ae recommande de clarifier la nature et l'enjeu de ce chapitre 10.*

### 3.2 Le projet, justification et variantes

Le projet est correctement justifié pour ce qui concerne le choix d'une passerelle par rapport à un passage souterrain. Mais il n'explique pas le contexte de réorganisation urbaine qui a conduit à prolonger la passerelle pour permettre le passage direct entre la ZAC des Prés Seigneurs II et la gare en direction du centre ville, et à localiser la passerelle dans le prolongement de l'avenue de la gare. *L'Ae recommande de compléter ce chapitre par la présentation des enjeux de liaison piétonnière entre la ZAC et le centre ville.*

### 3.3 L'état des lieux

Le dossier précise que la gare de Montluel est desservie par 35 TER par jour (2 sens confondus), alors que les horaires publiés par la SNCF et actuellement en vigueur font état (hors dimanches) de 39 arrêts par jour. A la page 32, la fréquentation journalière est estimée de l'ordre de 1 550 voyageurs par jour, alors qu'à la page 17 et à la page 40, il est dit que 700 personnes par jour montent à la gare de Montluel (dont 90,5% pour aller à Lyon). Il aurait été intéressant de préciser également le nombre de trains ne s'arrêtant pas en gare de Montluel et leur vitesse de passage en gare, pour mieux cerner le danger découlant de la traversée actuelle des voies par les voyageurs. *L'Ae recommande de mieux décrire et préciser tous les paramètres qui concourent à justifier l'enjeu de la création de la passerelle pour les voyageurs montant ou descendant en gare de Montluel.*

---

7 Une carte figurant le périmètre de la ZAC figure à la fin du dossier, très curieusement dans le chapitre 10 « *Analyse des méthodes d'évaluations utilisées* »

Le paragraphe relatif à la sismicité doit être réécrit pour tenir compte du nouveau classement de la zone en zone 2 de sismicité faible. Les documents d'urbanisme sont présentés, mais sans conclusion formelle sur leur compatibilité avec le projet dans le corps du texte<sup>8</sup>.

La présentation du milieu naturel omet l'existence de nombreux sites Natura 2000 localisés à proximité du projet (sites FR8201785 « Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage » ; FR8201639 et FR8212011 « Steppes de la Valbonne », FR8201653 « Basse vallée de l'Ain », Confluence Ain-Rhône » ; FR8201635 et FR82212016 « La Dombes »<sup>9</sup>), alors même qu'il sera ultérieurement nécessaire de démontrer l'absence d'effet significatif du projet sur ces sites. Par ailleurs la présentation *in abstracto* de ce qu'est une Zone de protection spéciale (ZPS), au titre de la directive « Oiseaux » de 1979, n'est pas facilement compréhensible au regard de ses conséquences concrètes éventuelles pour le projet.

Le reste de la présentation de l'état des lieux, même succinct, est en adéquation avec l'ampleur du projet et de ses impacts prévisibles.

### **3.4 Les impacts permanents sur l'environnement**

#### **3.4.1 Les impacts sur la biodiversité et sur l'eau, et la prise en compte des risques**

Les impacts sur la biodiversité sont a priori inexistant, compte tenu du caractère déjà très artificialisé des terrains sur lesquels le présent projet sera implanté. Néanmoins, en l'absence d'une carte situant les sites Natura 2000 autour du projet, et de l'exposé des raisons pour lesquelles le projet est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000 (cf. les dispositions de l'article R. 414-23 I 2° du code de l'environnement), le dossier ne comporte pas l'intégralité de ce qui est exigé par la réglementation (code de l'environnement, article R. 414-19 I 3°) en ce qui concerne l'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000. *L'Ae recommande de compléter le dossier pour respecter formellement cette réglementation sur les incidences Natura 2000.*

Il est indiqué que les eaux de ruissellement de la passerelle seront « *soigneusement collectées et dirigées vers un exutoire dimensionné de manière suffisante* », sans plus de précision. La compatibilité avec les orientations du SDAGE n'est pas formellement établie, même si elle semble implicitement évidente. La solution de la passerelle aérienne prend correctement en compte le risque d'inondation et le Plan de prévention des risques naturels (PPRN).

#### **3.4.2 Les impacts visuels sur le site**

Les impacts les plus évidents du projet concernent l'insertion paysagère de la passerelle métallique qui se situe à l'intérieur du périmètre de protection de monuments historiques, Montluel étant une ancienne cité médiévale qui a conservé de nombreuses traces architecturales de son passé. La hauteur maximale de la passerelle et des tours des ascenseurs n'est pas clairement identifiée dans le texte<sup>10</sup>, alors qu'il s'agit d'un paramètre important pour l'insertion paysagère. La passerelle est présentée comme « *un point d'appel visuel* ».

Il est précisé que le service départemental de l'architecture et du patrimoine de l'Ain a été consulté en 2009 et qu'il a répondu qu'il n'émettait aucune observation sur le projet. Il aurait néanmoins été intéressant de présenter cartographiquement ces périmètres de protection, ainsi que les points de vue depuis lesquels la

<sup>8</sup> Le tableau de la page 59 conclut sur la compatibilité avec le PLU.

<sup>9</sup> Lorsqu'il existe deux numérotations pour une même appellation de site Natura 2000, cela signifie que le site est désigné à la fois au titre de la directive « Habitats, faune, flore » de 1992 et de la directive « Oiseaux » de 1979.

<sup>10</sup> Il faut se reporter au dessin de la page 48 pour voir que, la base de la passerelle se situe à environ 6m par rapport à la voie (sans prise en compte de la hauteur du garde-corps), et au dessin de la page 53 pour voir que la hauteur du pilier le plus haut (côté ZAC) est de 7,81 m. Pour apprécier la hauteur des cages d'ascenseurs, aucune cote n'est indiquée, le texte de la page 56 se limitant à mentionner une dénivelée de 8,12 m pour les caractéristiques techniques de l'ascenseur.

passerelle sera le plus visible, avec des photomontages. L'enjeu de la perception du projet en venant du bourg par l'avenue de la gare, actuellement bordée de platanes, n'est pas assez mis en évidence dans le dossier et les photomontages.

Le dossier laisse par ailleurs penser que cet enjeu visuel a fait l'objet d'analyses plus complètes que ce qui est présenté. Ainsi il est mentionné l'enjeu d'améliorer l'interface ville-gare et l'existence d'une étude architecturale qui a permis de définir l'aspect actuel et futur du site, en concluant à un faible niveau d'impact sur le paysage urbain<sup>11</sup>. Par ailleurs il est mentionné au point 5.2. « *qu'il [le projet] permet de concevoir une perspective visuelle dans l'axe de l'avenue de la gare* », « *que le projet devra s'intégrer à l'aménagement du parvis* », « *qu'il est recherché l'atténuation visuelle des dispositifs de sécurité aux abords et sur la traversée des voies* ». Enfin, dans le résumé non technique (mais pas dans l'étude d'impact), l'affirmation « *Les matériaux utilisés seront en rappel de la typologie de la côtère de la Dombes* » n'est pas facilement compréhensible. ***Compte tenu du fait que l'impact visuel semble être le plus important des impacts identifiés de la construction de la passerelle, l'Ae recommande sur ce point une approche plus pédagogique et détaillée dans l'étude d'impact.***

### **3.5 Les impacts du chantier**

Les impacts du chantier sont globalement bien appréhendés, et les mesures prises n'appellent pas de remarques. Dans le tableau présenté, trois points mériteraient néanmoins une courte mention : les émanations découlant de la mise en place de l'enrobé sur les quais, les précautions de chantiers pour prévenir l'extension de l'ambrosie (plante invasive très allergisante), et les conditions d'évacuation des remblais au cas peu probable où, malgré le sondage fait, un sol pollué serait identifié. Par ailleurs, concernant les impacts en terme de bruit, il est probable que les travaux ne pourront pas tous avoir lieu dans les créneaux définis par l'arrêté préfectoral du 12 septembre 2008, compte tenu de la nécessité de ne pas trop impacter le trafic ferroviaire.

Il convient néanmoins de noter que le dossier mentionne qu'il est nécessaire, pour réaliser le chantier, de faire aménager un accès routier pour poids-lourds par la 3CM<sup>12</sup> du côté de la ZAC, sans que l'impact de cette nouvelle desserte soit présenté. Enfin l'aire de chantier mentionnée côté ZAC (zone de friche) doit faire l'objet d'une appréciation des impacts. ***Au cas où la solution mentionnée dans l'étude d'impact serait confirmée, l'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par la présentation rapide des impacts de la nouvelle desserte à travers l'actuelle friche, même si le maître d'ouvrage de ces travaux n'est pas RFF, ainsi que ceux de l'aire de chantier .***

## **4 Le résumé non technique**

***Pour la bonne information du public, l'Ae recommande d'adapter le contenu du résumé non technique pour tenir compte des modifications demandées au contenu de l'étude d'impact.***

---

11 Le dossier soumis à l'architecte des bâtiments de France n'apporte pas d'éléments complémentaires significatifs par rapport à l'actuel dossier d'étude d'impact, à l'exception des plans détaillés en grand format.

12 sigle également employé page 2 et non développé dans le dossier : il s'agit en fait de la Communauté de communes du canton de Montluel

## Localisation du projet



## Photo-montage de l'aménagement de la gare de Montluel

