



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'autorité environnementale sur le projet de suppression du passage à niveau n°7 et d'aménagement routier avec réalisation d'un passage souterrain à Vernouillet (78)

n°Ae : 2012 - 07

Avis établi lors de la séance du 25 avril 2012 - n° d'enregistrement : 008195 - 01

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 25 avril 2012 à Paris. L'ordre du jour comportait notamment, l'avis sur le projet de suppression du passage à niveau n°7 et d'aménagement routier avec création d'un passage souterrain sur la commune de Vernouillet (Yvelines).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Rauzy, Steinfelder, MM. Badré, Caffet, Clément, Féménias, Lagauterie, Schmit, Ullmann.

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 : Mme Vestur, MM. Barthod, Lafitte, Letourneux, Rouquès, Vernier

*
* *
*

L'Ae a été saisie pour avis par courrier du préfet des Yvelines reçu en date du 9 février 2012.

L'Ae a consulté le préfet des Yvelines le 10 février 2012, au titre de ses compétences en matière d'environnement. Elle a également consulté le ministère de la santé (DGS) et la DRIEE le même jour.

Sur le rapport de M Alain FEMENIAS, et après en avoir délibéré, l'Ae a formulé l'avis suivant.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

¹ Désignée ci-après par Ae

Résumé de l'avis

Le passage à niveau à double sens de circulation n° 7 (PN 7) de la ligne ferroviaire reliant Paris St Lazare et Le Havre est situé sur la commune de Vernouillet (78) à l'intersection avec la rue de l'Amandier. Son remplacement par un passage souterrain à sens unique de faible gabarit, avec rampe pour une voie de circulation douce, est prévu entre décembre 2012 et janvier 2014, sous maîtrise d'ouvrage de Réseau ferré de France (RFF).

Le projet s'inscrit dans un territoire urbain pavillonnaire.

D'une façon générale, l'Ae recommande de hiérarchiser les enjeux propres au projet, notamment ceux liés à l'eau, à la biodiversité, à l'insertion paysagère, et aux incidences pour les populations riveraines en matière de bruit et de circulation pour les piétons (au regard des autres solutions envisageables), pour permettre une information complète du public.

L'Ae rappelle que les incidences du projet sur l'eau font partie des enjeux environnementaux. A ce titre, elle a examiné le dossier déposé au titre de l'application de la loi sur l'eau, et recommande pour la bonne information du public qu'il soit joint au dossier d'enquête publique, même en l'absence d'enquête spécifique au titre de la loi sur l'eau.

Par ailleurs, L'Ae recommande de compléter le dossier :

- en respectant formellement la réglementation sur les incidences Natura 2000,
- en précisant la localisation du chantier et du ou des bassins de décantation utilisant les espaces de la friche industrielle de l'usine Eternit, et en apportant la caractérisation de ces sols au regard du risque d'exposition à l'amiante,
- en décrivant l'incidence éventuelle du projet sur le fonctionnement du sentier de grande randonnée n°1 (GR1) et de la circulation générale des piétons au-delà du seul PN 7,
- en précisant les garanties qui seront prises, auprès des entreprises éventuelles de sous-traitance comme auprès des équipes d'intervention de RFF, pour respecter et faire respecter les mesures proposées,
- en présentant pour chaque mesure de réduction d'impact (ou de compensation) les modalités de leur évaluation, les indicateurs retenus et les conditions de compte-rendu de leur mise en œuvre.

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de présenter dans le résumé non technique les mesures d'évitement, de réduction, de compensation des impacts du projet et leur lien avec les enjeux environnementaux essentiels qui auront été identifiés, et d'adapter son contenu pour tenir compte de l'ensemble des recommandations faites dans le présent avis.

Avis détaillé

1 Présentation du projet

1.1 Le projet et ses finalités

Le passage à niveau n°7 (PN 7) est situé sur la commune de Vernouillet (78) à son intersection avec la rue de l'Amandier et la ligne ferroviaire « 340.000 » Paris St Lazare – Le Havre.

Ce passage fait partie des « passages à niveau préoccupants » de l'Île-de-France avec, entre 1978 et 2001, le constat de 18 accidents dont 12 survenus entre des véhicules et les équipements du PN (barrières...) et un accident mortel en 1992.

Son remplacement par un passage souterrain à sens unique de faible gabarit, et une rampe pour une voie de circulation douce, est prévu entre décembre 2012 et janvier 2014 sous maîtrise d'ouvrage Réseau ferré de France (RFF).

Le projet s'inscrit dans un territoire urbain pavillonnaire, ce qui exclut tout ouvrage aérien devant franchir des caténaies à plus de 6 m de hauteur.

Localisation du projet
(carte extraite du dossier présenté)



Passage à niveau actuel



Vue d'ensemble du projet :

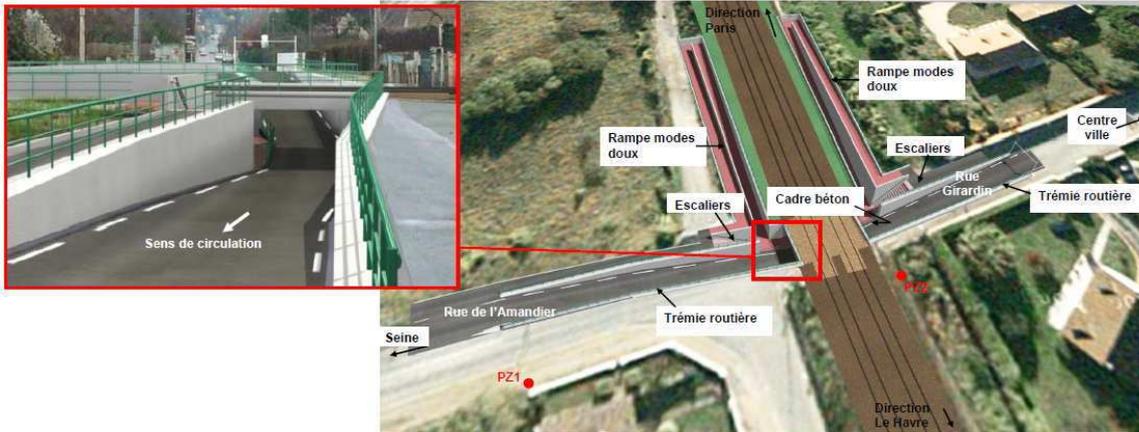
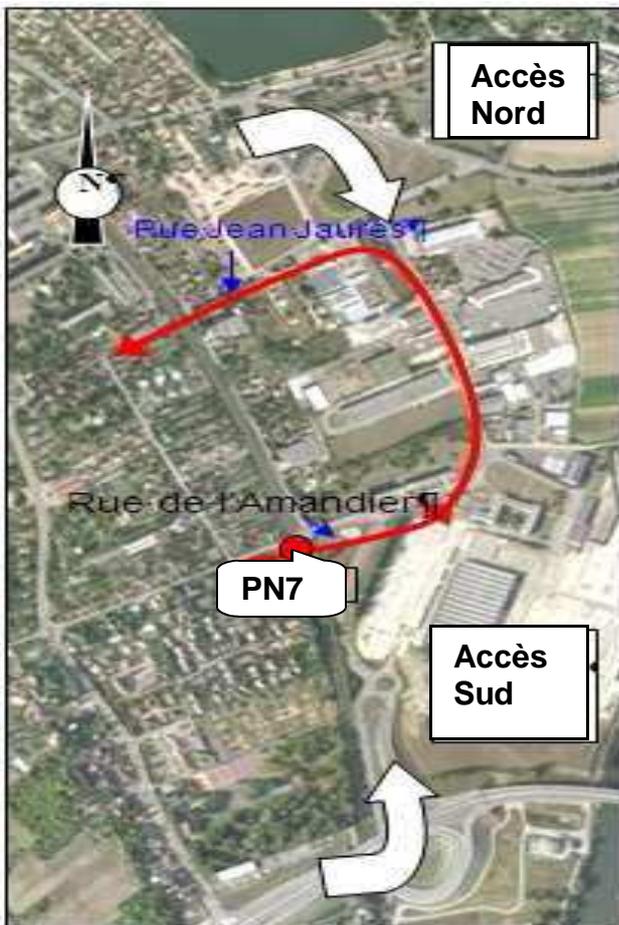
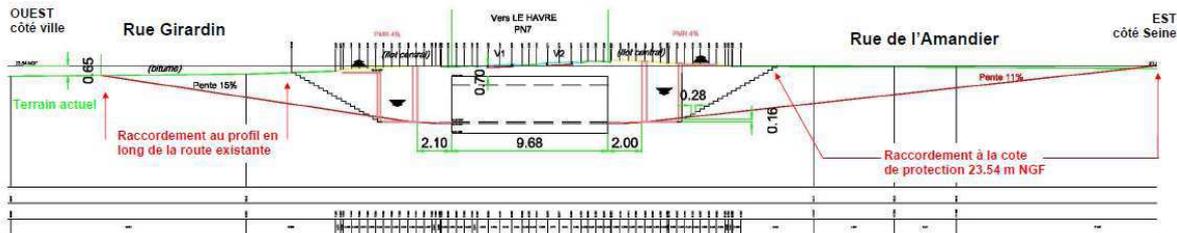


Figure 5. Aménagements en remplacement du PN 7



La voie communale actuelle est constituée d'un long alignement à double sens favorisant la prise de vitesse en venant du centre-ville ; elle sera remplacée par une voie à sens unique en direction de la Seine à hauteur du passage à niveau, selon un circuit en boucle (tracé rouge sur la photographie ci-contre) fonctionnant avec un ouvrage de franchissement similaire existant un peu plus au nord (rue Jean Jaurès).

Un projet de zone commerciale et de loisirs à l'emplacement de l'ancienne usine ETERNIT au sud-est du PN 7 nécessitera une desserte routière spécifique (nord et sud) adaptée au trafic prévisible, ne pouvant pas utiliser le circuit à sens unique prévu entre les deux passages souterrains.

L'objectif premier du projet est d'améliorer la sécurité des circulations ferroviaires et des usagers en voiture, en créant une voie de circulation en mode doux sécurisée, le tout assurant la transparence entre le centre ville et les abords de la Seine. Le projet vise aussi une meilleure intégration paysagère, une réduction des nuisances acoustiques et une « furtivité du chantier » : un cadre en béton armé sera préfabriqué sur place et glissé sous la voie ferrée, d'une hauteur utile de 2,20 m et de 6 m de large (dont 3,50 m pour la chaussée, 2 m pour la circulation douce plus un muret garde-corps).

Le profil en long de la chaussée sera modifié avec des trémies d'entrée de 11% et 15% de pente, l'accès piétons et personnes à mobilité réduite (PMR) se fera par deux escaliers et deux rampes de 5% disposées le long de la voie ferrée (côté Paris) avec un retournement.

La notice explicative présente dans le dossier est inutilement longue, accompagnée de plans partiels dont l'orientation géographique n'est pas stabilisée (il est d'usage de placer le nord en haut de toute représentation cartographique, ce qui n'est pas le cas ici). Les aménagements connexes (bassins de décantation...) ne sont pas présentés avec précision.

2 La procédure suivie

Le montant des travaux à réaliser (5,574 M€) étant supérieur au seuil réglementaire de 1,9 M€, le projet est soumis à étude d'impact². Les incidences sur les eaux pluviales, le champ d'expansion des crues de la Seine et sur la nappe alluviale font l'objet d'un dossier d'étude d'incidences « Loi sur l'eau »³, pour une autorisation temporaire, au titre d'un assèchement du site (remontées d'eau provenant de la nappe) pendant les travaux.

Le dossier qui a été transmis à l'Ae est présenté comme un dossier d'enquête publique, comprenant un plan de situation, une notice explicative, un plan général des travaux, l'étude d'impact et le dossier « loi sur l'eau ». Dans sa lettre de transmission, le préfet des Yvelines précise qu'il s'agit d'enquêtes conjointes prescrites par les codes de l'environnement et des transports (suppression du passage à niveau et déclaration d'intérêt général du projet d'aménagement routier) et que la demande d'autorisation temporaire « loi sur l'eau » ne nécessite pas d'enquête publique. Or la partie du dossier appelée « étude d'impact » ne décrit pas suffisamment les incidences sur l'eau.

L'Ae rappelle que les incidences du projet sur l'eau font partie des enjeux environnementaux. A ce titre, elle a examiné le dossier déposé au titre de l'application de la loi sur l'eau, et recommande pour la bonne information du public qu'il soit joint au dossier d'enquête publique, comme indiqué par le maître d'ouvrage, même en l'absence d'enquête spécifique au titre de la loi sur l'eau.

3 La qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact respecte formellement le plan prescrit par l'article R.122-3 du code de l'environnement, et les références de ses auteurs sont indiquées.

L'Ae a bien noté que dans ses incidences environnementales le projet est relativement modeste, que ses impacts prévisibles sont a priori limités, et que l'étude d'impact doit être proportionnée aux enjeux.

3.1 L'état des lieux et la hiérarchisation des enjeux

Le périmètre de l'étude est défini a priori sur la base d'un cercle de diamètre de 500 m dessiné autour du site, sans être justifié ou adapté à une identification des enjeux environnementaux.

Au-delà de considérations générales sur la géologie, le climat, ou la qualité écologique et paysagère de la vallée de la Seine, et de rappels des réglementations existantes, l'état des lieux est d'une grande pauvreté quant aux enjeux spécifiques au projet, même s'ils sont modestes dans une zone urbanisée, ce qui ne permet pas de les hiérarchiser.

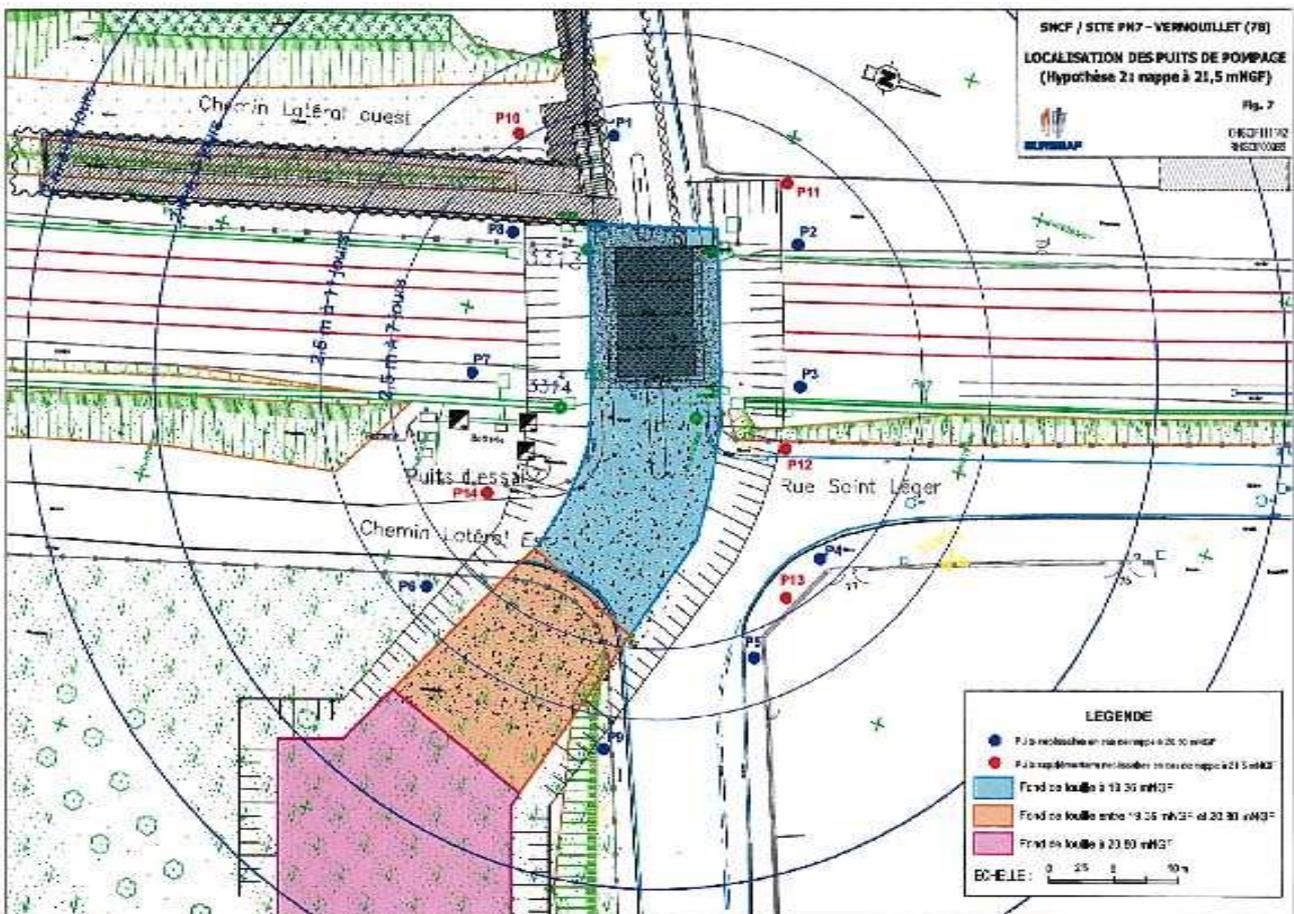
² Code de l'environnement, art. R.122-5 et R.122-8

³ Code de l'environnement, art. L.214-1 et suiv.

Eau :

Le site est localisé en limite de périmètre éloigné de captages d'eau potable, il est surtout soumis à un aléa de remontée de nappe (ce qui nécessite un pompage d'assèchement pendant les travaux) et à un risque d'inondation « modéré à fort » par la crue de la Seine : le passage souterrain serait alors sous 1m à 1,80m d'eau. Ces aspects font l'objet d'un dossier spécifique de demande d'autorisation temporaire « loi sur l'eau ». Ce dossier « loi sur l'eau » présente un inventaire des espèces, des milieux aquatiques identifiés et de la qualité des eaux dans le bassin de la Seine au niveau des communes de Verneuil et Vernouillet.

La mise hors d'eau des affouillements nécessite 9 forages d'une puissance totale de 450 m³/heure, et un appoint de 5 forages portant cette puissance à 700 m³/heure, le tout en limite du champ captant de Verneuil-Vernouillet. Le rabattement de la nappe au niveau du puits de captage le plus proche est estimé à 3 cm pour une durée cumulée de 13 jours de pompage nécessaires.



Croquis extrait du dossier « loi sur l'eau »

L'incidence du rejet (canalisations posées au sol de diamètre 300) est très faible au regard des débits de la Seine :

Débits \ fréquences annuelles	Biennale	Quinquennale
QMNA (m ³ /s) ⁴	220	170
VCN3 (m ³ /s)	160	100

4 QMNA : débit mensuel minimal annuel d'un cours d'eau (ici sur une période de deux ou cinq ans en moyenne)

VCN3 : débit minimal enregistré pendant trois jours consécutifs sur le mois considéré, il permet de caractériser une situation d'étiage sévère sur une courte période

Le traitement des eaux pompées pendant le chantier de construction du passage souterrain est insuffisamment décrit dans le dossier d'étude d'impact : il n'y est pas précisé la localisation des bassins de décantation ni le trajet du transfert des eaux décantées vers la Seine.

L'Ae recommande de compléter le dossier en y reprenant les éléments principaux de l'étude d'incidences « loi sur l'eau ».

Biodiversité :

La localisation du PN 7 en zone déjà urbanisée est présentée comme ne s'accompagnant d'aucune présence de milieux naturels remarquables (ZNIEFF...) ou même ordinaires. De ce fait, aucune observation sur le terrain n'est fournie, ne serait-ce que pour recenser les espèces animales et végétales présentes ou susceptibles de l'être.

La présence à 15 km du site Natura 2000 « carrières de Guerville » (habitat pour chiroptères) est citée, sans aucune analyse des incidences indirectes qui pourraient exister ultérieurement avec l'ouvrage à construire. Même si les incidences possibles peuvent être très limitées, et du fait de l'absence d'une carte situant le ou les sites Natura 2000 autour du projet, ainsi que d'un 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.

Paysages, sites et patrimoine :

La définition originelle de l'aire d'étude ne semble pas avoir tenu compte des aspects paysagers au motif que le PN 7 se situe en dehors du périmètre de classement comme monument historique de l'église Saint-Étienne de Vernouillet.

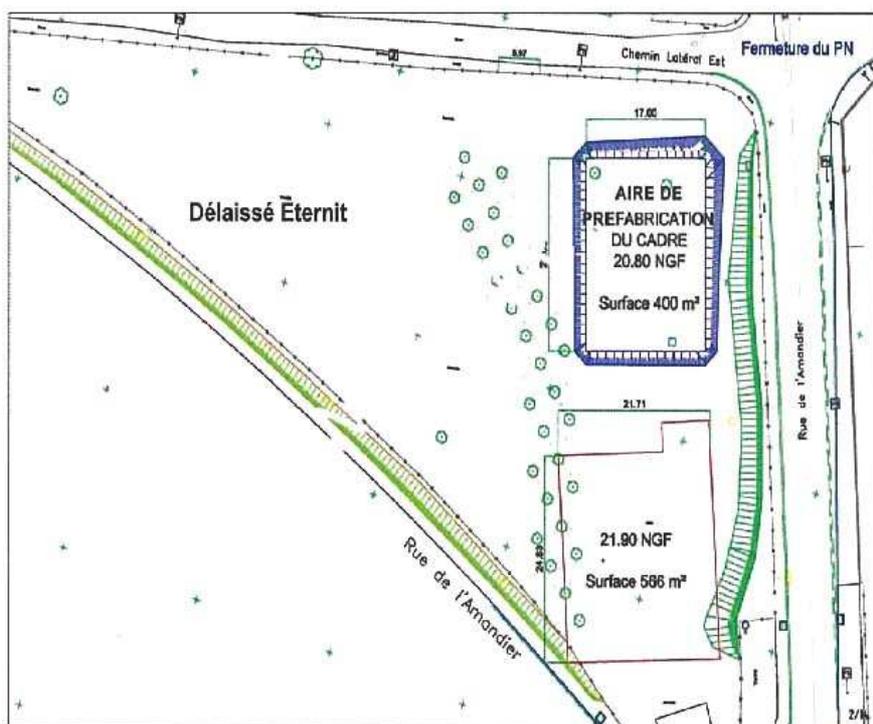
Le passage du GR 1 au nord du site (emprunt du passage souterrain de la rue Pasteur) est mentionné mais aucune incidence n'est évoquée du fait du nouveau circuit en boucle des véhicules qui sera instauré entre la rue Pasteur et la rue de l'Amandier.

L'Ae recommande de compléter le dossier sur l'incidence éventuelle sur le fonctionnement du GR1 et de la circulation générale des piétons au-delà du seul PN 7.

Risques industriels (sols pollués) :

La proximité immédiate d'une friche industrielle, ancienne implantation d'une usine « Eternit » utilisant de l'amiante, est mentionnée car elle est utilisée partiellement comme zone de travaux pendant le chantier de confection de l'ouvrage souterrain, et pour une part comme lieu d'implantation d'un futur bassin de décantation des eaux. Le risque lié à la pollution du sol est écarté au motif que « l'absence d'amiante a été constatée dans les analyses de l'air et de l'eau réalisées en 2007 et 2008 ».

L'Ae fait remarquer que cette constatation ne permet pas d'affirmer, en l'absence d'indications sur la pollution des sols, que de l'amiante ne sera pas remise en suspension par la présence du chantier sur ce site et par la réalisation d'un bassin de décantation prévu à cet endroit.



Croquis extrait du dossier « loi sur l'eau »

L'Ae recommande de compléter le dossier sur cet aspect en précisant notamment la localisation du chantier et du ou des bassins de décantation utilisant les espaces pouvant contenir de l'amiante au sein de la friche industrielle de l'usine Eternit.

Bruit :

Au paragraphe 8.1 du chapitre 3, page 83, le lecteur est renvoyé sur une étude spécialisée du chapitre 5, §2.3 (p.120) ; la structuration générale du document mérite à ce titre, comme pour d'autres points, une refonte pour gagner en cohérence.

Les mesures des niveaux sonores « in situ » montrent que les seuils définissant les « points noirs du bruit ferroviaire » sont atteints de jour comme de nuit (p.121), le trafic routier actuel n'étant pas significatif à cet égard.

D'une façon générale, l'Ae recommande d'alléger l'état des lieux en retirant les développements décrivant plusieurs fois les aspects techniques du projet, et de le compléter en présentant et en hiérarchisant les enjeux propres au projet, notamment ceux liés à l'eau, aux incidences sur la biodiversité (y compris Natura 2000) à l'insertion paysagère du projet, et aux incidences pour les populations riveraines en matière de bruit et de circulation pour les piétons, notamment.

3.2 La justification du projet et de ses choix notamment vis-à-vis des préoccupations environnementales et du contenu du dossier présenté à la consultation du public

Outre la dangerosité du passage à niveau actuel, rappelée dans les statistiques d'accidentologie (p.10 ou p.90), sa fréquentation par les véhicules est appréciée différemment dans le dossier : 1.100 à 1.200 véhicules/j (sans mention de date, page 75) jusqu'à 2.410 véhicules/j en 2005 (p.10 ou p.90).

Aucune autre justification ni aucune variante, y compris la suppression pure et simple du passage pour toute circulation, n'est présentée : leur évocation (p.93 et 94) tient en quelques lignes, renvoyant le lecteur à « une phase d'études préliminaires » et à « une concertation avec la mairie de Vernouillet ». Ces éléments d'information ne sont pas fournis dans le dossier présenté, ne serait-ce qu'au titre d'une présentation synthétique rappelant les décisions antérieures prises à ce sujet.

L'Ae recommande que la justification du remplacement du passage à niveau par une voie souterraine de circulation en sens unique avec un aménagement pour circulation douce (piétons, PMR et vélos) soit fournie dans le dossier, au regard des autres solutions envisageables, pour permettre une information complète du public.

3.3 Les impacts temporaires du chantier et les mesures envisagées

Le dossier propose (p.102) des définitions des impacts (permanents, temporaires, directs et indirects) qui sont inappropriées⁵.

Les impacts environnementaux liés à la réalisation du chantier sont répertoriés selon une grille générale, (p.106 et suivantes), applicable à tout chantier en zone urbaine, sans déclinaison adaptée aux particularités éventuelles de la situation du PN 7. Les impacts bruit du chantier ne sont pas cités⁶.

L'Ae recommande que soient précisées les garanties qui seront prises, auprès des entreprises éventuelles de sous-traitance comme auprès des équipes d'intervention de RFF, pour respecter et faire respecter les mesures proposées (désignation d'un agent compétent responsable, information du public...etc.).

Les aspects liés à l'hydrogéologie, sont renvoyés au dossier d'autorisation temporaire « loi sur l'eau », sans un rappel synthétique des aspects essentiels évoqués au § 3.1.

Sauf pour les incidences sur l'hydrogéologie (piézomètres de contrôle), le dossier ne fournit aucune indication relative aux conditions d'évaluation des mesures à proposer (indicateurs, modalités d'évaluation, instance de compte-rendu) qui pourraient permettre un suivi efficace.

D'une façon générale, la présentation des impacts est faite séparément (pages 105 à 126) de toute la présentation de l'état initial (pages 21 à 87), sans lien direct avec chacun des enjeux identifiés. Cette lecture segmentée ne rend pas son accès facile pour le public.

3.4 Les impacts permanents du projet et les mesures envisagées

Les impacts permanents ne sont identifiés que s'ils sont qualifiés de « directs »⁷, aussi l'étude fait quelques impasses qui pourraient éventuellement remettre en question le périmètre d'études défini : bruit, incidence des nouvelles circulations, fréquentation possible par les chiroptères du nouvel ouvrage, effet de l'éclairage public sur la faune sauvage, impact visuel...

Sauf pour la gestion des eaux, l'étude conduit à n'identifier (sans en faire une analyse critique) aucun impact majeur, direct comme indirect, susceptible de conduire à mettre en place des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation (tableau p.116 et 117).

Le dossier ne fournit aucune indication relative aux conditions d'évaluation des mesures à proposer (indicateurs, modalités d'évaluation, instance de compte-rendu) qui pourraient permettre un suivi efficace.

L'Ae recommande de présenter pour chaque mesure de réduction d'impact (ou pour chaque mesure de compensation) les modalités de leur évaluation, les indicateurs retenus et les conditions de compte-rendu de leur mise en œuvre.

3.5 Le résumé non technique

Très long (20 pages), son plan est identique à l'énumération réglementaire des rubriques d'une étude d'impact, et son contenu est parfois inutile avec des copies intégrales de parties du dossier.

Sa rédaction n'est pas assez didactique (des synthèses significatives du texte et un choix judicieux de cartes, schémas, photographies et tableaux de l'étude d'impact peuvent suffire) pour assurer une information

5 Par exemple (p.102): un impact temporaire doit être évité, réduit ou compensé tout comme un impact permanent, et ne doit pas être considéré comme «s'atténuant progressivement jusqu'à disparaître », de même un impact indirect n'est pas un impact « différé dans le temps »...

6 L'Ae a par ailleurs noté avec intérêt (page 120, § 2.2) que « le projet d'amélioration de la capacité de la gare Lille-Flandres n'est pas susceptible de générer une pollution atmosphérique supplémentaire à la situation actuelle ».

7 Même observation qu'à la note 5 : les effets directs ne sont pas ceux qui sont « attribuables aux travaux et aménagements projetés » (p.102)

sur les caractéristiques essentielles du projet, et contribuer pour un lecteur non averti à une prise en compte hiérarchisée des enjeux environnementaux en présence dans l'élaboration et la réalisation du projet.

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de présenter dans le résumé non technique les mesures d'évitement, réduction, compensation des impacts du projet et leur lien avec les enjeux environnementaux essentiels qui auront été identifiés et d'adapter son contenu pour tenir compte de l'ensemble des recommandations faites dans le présent avis.

