



## **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 sur le projet d'adaptation de la gare d'Alençon (Orne) aux personnes à mobilité réduite**

**n°Ae: 2012 - 12**

**Avis établi lors de la séance du 11 avril 2012 - n°d'enregistrement : 008241-01**

## 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 11 avril 2012 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le dossier de « la mise en conformité PMR (personnes à mobilité réduite) de la gare d'Alençon (Orne)».

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Rauzy, Steinfelder, MM. Badré, Barthod, Caffet, Lafitte, Lagauterie, Letourneux, Vernier.

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. Clément, Féménias, Rouquès, Schmit, Ullmann.

\*

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis sur le dossier de dossier de « la mise en conformité PMR (personnes à mobilité réduite) de la gare d'Alençon (Orne)», par courrier du 24 février 2012 du directeur régional de Haute-Normandie et de Basse-Normandie de Réseau Ferré de France (RFF). Elle en a accusé réception le 2 mars 2012.

Par courrier en date du 5 mars, l'Ae a consulté le ministère chargé de la santé, et le préfet de l'Orne, en sa qualité de préfet de département concerné au titre de ses compétences en matière d'environnement.

Elle a pris en compte l'avis du directeur départemental des territoires de l'Orne en date du 4 avril 2012.

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.

***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 projet présenté par l'établissement public Réseau Ferré de France (RFF) consiste à moderniser et à mettre les infrastructures de RFF de la gare d'Alençon en conformité avec la réglementation pour la circulation des personnes à mobilité réduite (PMR). Il prévoit notamment une mise à hauteur des quais suivie de la réfection du revêtement, la mise aux normes des pentes et rampes, une adaptation des cheminements entre le bâtiment voyageur et les quais aux contraintes des PMR, la création d'une passerelle au dessus des voies ferrées permettant de relier les quais et la ville (avec ascenseur), la pose de dalles de vigilances sur les quais et la réfection des éclairages.

Dans un environnement urbain très artificialisé, les impacts permanents sur l'environnement sont a priori limités.

Malgré une présentation d'un accès globalement assez facile, un certain nombre d'imperfections rédactionnelles pénalisent cependant la bonne compréhension du projet, nécessitant d'y remédier.

L'Ae recommande par ailleurs au maître d'ouvrage :

- pour la bonne information du public, de récapituler en début de dossier l'ensemble des travaux portant sur la section de ligne ferroviaire desservie par la gare d'Alençon ;
- de compléter le dossier avec un plan coté de la passerelle et des quais ;
- de mieux respecter les prescriptions de l'article R. 414-23 du code de l'environnement ayant trait au contenu de l'évaluation des incidences Natura 2000 ;
- de mieux préciser les impacts du chantier (y compris les impacts cumulés), et la manière d'en gérer les conséquences.

L'Ae a fait par ailleurs des recommandations plus ponctuelles, qu'on trouvera dans l'avis détaillé.

## Avis détaillé

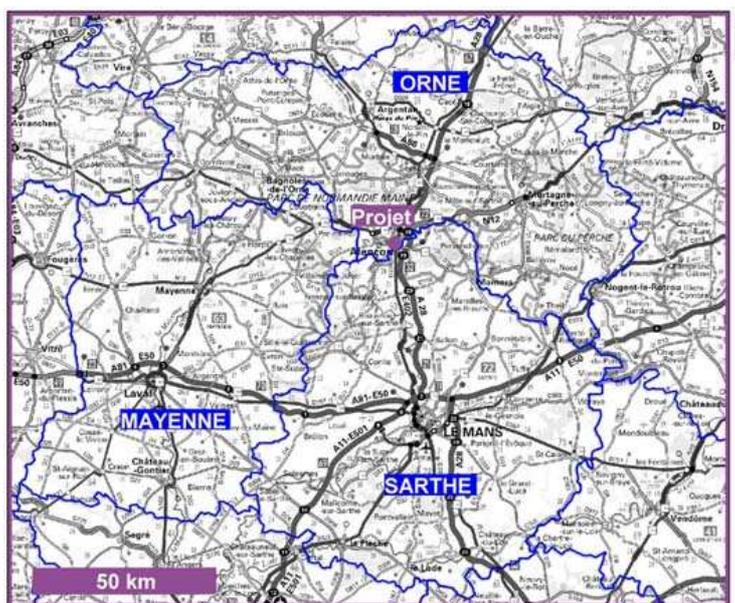
### 1 Objectifs de l'opération

#### 1.1 Le projet et ses finalités :

Le projet présenté par l'établissement public Réseau Ferré de France (RFF) consiste à moderniser et notamment à mettre les infrastructures de RFF de la gare d'Alençon en conformité avec la réglementation pour la circulation des personnes à mobilité réduite<sup>2</sup> (PMR). Il prévoit une mise à hauteur (rehaussement) des quais suivie de la réfection du revêtement, la mise aux normes des pentes et rampes, une adaptation des cheminements entre le bâtiment voyageur et les quais aux contraintes des PMR, la création d'une passerelle au dessus des voies ferrées permettant de relier les quais et la ville (avec ascenseurs), la démolition de l'ancien bâtiment des PTT, le déplacement d'une cuve à fuel, la suppression du passage à niveau pour piétons n°60, la création d'un réseau d'assainissement des quais raccordé sur le réseau communal, la pose de dalles de vigilance sur les quais et la réfection des éclairages. La passerelle conçue pour la desserte de la gare est par ailleurs allongée pour satisfaire le souhait de la municipalité de relier la place de la gare au quartier situé de l'autre côté des voies ferrées, notamment pour faciliter l'accès piéton depuis le centre ville au centre sportif municipal « L'Etoile », situé rue de Verdun.

L'essentiel des travaux concerne donc une emprise existante possédée par RFF, déjà largement artificialisée. RFF est par ailleurs maître d'ouvrage délégué de la commune d'Alençon pour l'extrémité de la passerelle, dont la propriété au droit du terrain communal sera transférée à la commune à l'achèvement des travaux.

Bien que l'étude d'impact ne le précise pas, le rapporteur a été informé par RFF que l'accès à la passerelle reliant le parvis de la gare et le quartier de l'autre côté des voies ferrées serait interdit au public durant les heures de fermeture de la gare, par la pose de grilles en bas des escaliers (dispositif qui ne figure pas sur les plans).



<sup>2</sup> Application de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Le présent projet se situe dans le cadre d'une approche régionale (schéma directeur d'accessibilité du réseau TER de Basse-Normandie). TER : transport express régional

Le montant estimé des travaux est d'environ 4,6 millions<sup>3</sup> d'euros HT (à la charge de RFF). Les aménagements ont vocation à être opérationnels le 1<sup>er</sup> août 2013, après six mois de travaux et une fermeture de la gare entre le 8 et le 31 juillet 2013 (remplacement des trains par des bus).

## 1.2 Contexte du projet

Les travaux qui font l'objet du présent dossier seront réalisés simultanément avec d'autres projets qui contribueront également à la modernisation de la desserte d'Alençon : modernisation de la section de ligne située entre Surdon et Alençon<sup>4</sup> (automatisation du système d'espacement des trains, avec signalisation spécifique, modernisation des réseaux de télécommunication et dépose des poteaux supportant l'actuel système de communication ; modification du système de sécurité de certains passages à niveau et fermeture définitive d'autres passages à niveau devenus inutiles avec les travaux de l'autoroute A28, sur une longueur de 28,5 km), mise en œuvre d'un nouveau poste d'aiguillage en gare d'Alençon (avec construction d'un nouveau bâtiment) ; mise en œuvre d'un poste unique de contrôle et de commande centralisée des communications et des aiguillages sur la présente section, en gare d'Argentan (avec construction d'un nouveau bâtiment) . Ces opérations ne peuvent être considérées comme fonctionnellement liées entre elles ; elles n'ont donc effectivement pas l'obligation d'être présentées et analysées ensemble en terme d'impact<sup>5</sup>. Néanmoins, *pour la bonne information du public, l'Ae recommande de récapituler en début de dossier l'ensemble des travaux portant sur la section de ligne ferroviaire.*

## 2 Les procédures

Le projet est soumis à étude d'impact en raison du montant des travaux supérieur à 1,9 M euros HT.

Le maître d'ouvrage a informé le rapporteur que ces travaux feraient l'objet d'une mise à disposition du public, et non d'une enquête publique. Le maître d'ouvrage estime en effet que l'interdiction d'accès à la passerelle, par pose de grilles, durant les heures fermeture de la gare confère principalement à celle-ci le caractère d'ouvrage de gare que les dispositions du code de l'environnement ne soumettent pas à enquête publique<sup>6</sup>.

## 3 Analyse de l'étude d'impact

### 3.1 Commentaire général sur la présentation

La présentation est d'un accès globalement assez facile, mais un certain nombre de petites imperfections<sup>7</sup>

- 3 Selon les chiffres indiqués à la page 12 et à la page 129. Néanmoins l'Ae note qu'à la page 102, ces mêmes travaux sont estimés à 6,33 millions d'euros HT, lors de l'examen de la variante 2 présentée comme retenue. L'Ae invite RFF à expliquer ces estimations financières différentes, l'une pour le coût total, l'autre pour ce qui est à la charge de RFF .
- 4 qui a fait l'objet de l'avis de l'Ae n°2011-87 du 8 février 2012.
- 5 La question des impacts cumulés des chantiers sera néanmoins abordée au point 3.6
- 6 En application du 9° de l'annexe I à l'article R.123-1 du code de l'environnement. Il en serait allé autrement si la passerelle était en permanence ouverte au public et avait pour fonction principale de permettre aux piétons de passer d'un coté à l'autre du faisceau ferroviaire. Dans ce cas, la passerelle aurait présenté le caractère de voie routière spécialisée, soumise à enquête publique en application du 8° de l'annexe I à l'article R.123-1 du code de l'environnement.
- 7 Les photographies de la zone située immédiatement derrière les voies et classées en zone UBg au POS d'Alençon, déjà anciennes pour certaines ne permettent pas de situer le centre sportif mentionné dans le texte. A la page 81 il est dit que la zone d'étude est localisée en limite du périmètre de protection de la chapelle Sainte-Thérèse, monument historique, mais curieusement ce monument historique ne figure pas dans la liste des monuments historiques d'Alençon (en trois pages). A la page 83, il est annoncé la localisation du site archéologique de la gare sur la « planche suivante », sans qu'il y ait de planche dans le texte de l'étude d'impact (les planches étant reportées dans un autre document), et sans numérotation de la planche à consulter. Les considérations relatives au site archéologiques ne sont que pure conjecture, et ne peuvent que renvoyer à la procédure de l'archéologie préventive, sans que l'étude d'impact ne permette de savoir si de telles fouilles auront ou non lieu. Quelques mots relevant du

pénalise cependant la bonne compréhension du projet. *L'Ae recommande de remédier à ces faiblesses.*

### **3.2 L'état initial de l'environnement**

L'état initial est particulièrement détaillé et donne de nombreuses informations qui ne seront pas exploitées dans l'analyse des impacts. L'Ae rappelle le principe de proportionnalité<sup>8</sup> qui peut guider le maître d'ouvrage dans la conception de l'étude d'impact. L'Ae prend note de l'existence d'un site archéologique identifié au droit des travaux.

Il est mentionné une nappe aquifère au droit de la zone d'étude, mais sans information sur sa profondeur et sur le risque éventuel découlant soit des travaux de fondation des tours d'ascenseur soit des modalités de traitement phytosanitaire. Il est mentionné le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), sans mention de sa date d'approbation et de sa durée de validité, ni de son contenu susceptible d'interférer avec le projet. De même il est indiqué l'existence d'un schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) « Sarthe Amont », en précisant que le projet devra nécessairement être compatible avec ce SAGE. Par ailleurs le rejet nouveau rend nécessaire l'examen de son impact sur le bon fonctionnement du réseau pluvial de l'agglomération, actuellement problématique, afin de ne pas reporter le risque sur la Sarthe, réceptrice du réseau pluvial. *L'Ae recommande d'examiner la compatibilité du projet avec le SDAGE et le SAGE et de conclure sur ce point.*

### **3.3 Le projet, justification et variantes**

La description précise du projet figure aux points 4 de l'étude d'impact, mais l'Ae note que certains points ne font pas l'objet d'une clarification satisfaisante. La démolition de l'ancien bâtiment PTT et le déplacement de la cuve à fuel n'apparaissent pas dans les différents récapitulatifs des travaux (pages 96, 103, 140 et suivantes), non tous parfaitement cohérents même si les modes de regroupement des travaux sont différents. La rédaction concernant la suppression des passages planchéiés laisse supposer que le passage à niveau pour piéton n°60 au sud de la gare sera supprimé, mais ce n'est pas explicite.

Il n'y a pas de plan coté de la passerelle, avec notamment les hauteurs des différents éléments, alors qu'il s'agit d'une information importante pour apprécier l'impact visuel, et seule une mention page 122 évoque une hauteur approximative de 6 mètres qui concerne probablement le plancher de la passerelle, mais pas le haut de tours des ascenseurs. Il n'est pas précisé la longueur sur laquelle la passerelle déborde des emprises de RFF pour desservir le quartier derrière la gare. Il n'est pas précisé la largeur de passage de chaque côté de l'ascenseur et des escaliers pour les fauteuils roulants, au regard de la zone de danger le long du quai. *L'Ae recommande de compléter le dossier avec un plan coté répondant notamment aux questions ci-dessus.*

La présentation des variantes examinées (passage planchéié<sup>9</sup>, passerelle ou passage souterrain) fait état d'une comparaison s'appuyant majoritairement sur des critères techniques et financiers, compte tenu d'un environnement a priori peu sensible. Mais les critères techniques comparés n'apparaissent pas, et les comparaisons financières reposent sur des chiffres dont la compréhension n'est pas évidente (cf. note de bas de page n°3 du point 1.1).

Les impacts permanents du projet semblent a priori très limités.

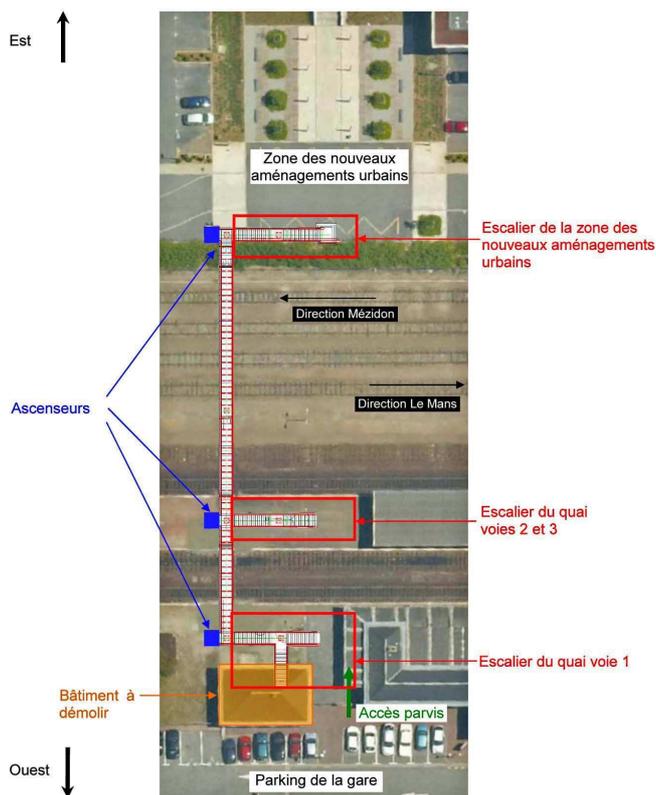
---

vocabulaire technique de RFF mériteraient d'être explicités (tavelage, sablon, podotactile, bordure limitative, limons, ...).

8 Article R.123-1 I. : « *Le contenu de l'étude d'impact doit être en relation avec l'importance des travaux et aménagements projetés et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement.* »

9 Passage garni de planches

Schéma 33 : Localisation de la passerelle



### 3.4 Cas particulier de Natura 2000

Comme pour le dossier de la modernisation de la ligne Surdon-Alençon, qui a fait l'objet de l'avis de l'Ae n°2011-87 du 8 février 2012, l'étude d'impact manifeste une double incompréhension du dispositif découlant des directives communautaires « Oiseaux » (1979) et « Habitats, faune, flore » (1992) :

- L'état des lieux classe simultanément le site FR2500107 (Haute vallée de la Sarthe) dans le réseau européen Natura 2000 (au point 1.2.4.3 Milieu naturel, réseau Natura 2000 ; et au point 2.5.2.2 : Réseau européen Natura 2000) et dans la catégorie des sites d'intérêt communautaire (SIC, au point 1.2.4.3 : Milieu naturel, inventaires ; et au point 2.5.2.2 : Inventaires, ZNIEFF<sup>10</sup> et SIC) en donnant le sentiment de traiter de deux classements différents, avec une présentation légèrement différente ne mettant pas l'accent sur les mêmes enjeux en terme d'espèces et avec des cartes non parfaitement cohérentes (planches 11 et 13). Du point de vue du droit communautaire, la responsabilité de la France est engagée pour ce qui concerne le maintien en état de conservation favorable des espèces et des habitats qui ont justifié la désignation du site, quel que soit le retard apporté par la France à prendre en droit national l'arrêté transposant la décision communautaire de reconnaître un site d'intérêt communautaire (SIC). Il s'agit donc du même site et de la même logique communautaire, nécessitant de vérifier quelle est la cartographie qui a fait l'objet de la notification à la Commission européenne.

- L'évaluation des incidences Natura 2000 (chapitre 7 de l'étude d'impact, pages 141 et 142) analyse la situation en quatre lignes : aucune incidence sur le réseau Natura 2000 n'est à envisager « *au regard du contexte local décrit dans l'état initial du présent document, de la nature et de l'emprise des travaux qui concerne uniquement les emprises ferroviaires de la gare d'Alençon* ». Sans remettre nullement en cause la conclusion en terme d'absence d'impact, une telle affirmation ne peut être considérée en l'état comme démontrée, le statut de l'emprise des travaux ne pouvant être considéré comme déterminant. Il convient en effet d'examiner toutes les relations fonctionnelles possibles entre le projet et le site Natura 2000 (situé à 500 mètres), pour apprécier les effets temporaires ou permanents, directs ou indirects (induits), individuellement ou en raison de ses effets cumulés avec d'autres projets, manifestations ou interventions, avant de conclure..

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de mieux respecter les prescriptions de l'article R. 414-23 du code de l'environnement ayant trait au contenu de l'évaluation des incidences Natura 2000.***

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

Les principaux impacts possibles du projet sont de quatre natures :

- les dégâts découlant d'éventuels accidents de chantiers : l'étude d'impact est complète et précise bien les mesures qui seront prises ;
- la circulation des camions : le dossier mentionne l'intention de RFF de se concerter avec la municipalité, donc sans pouvoir en indiquer actuellement les conclusions, alors que la procédure de mise à disposition était une bonne opportunité pour porter les informations correspondantes à la connaissance du public ;
- par le bruit de nuit d'un chantier qui devrait durer six mois et concerner également certains week-ends : s'agissant d'une durée particulièrement longue, le maître d'ouvrage devrait préciser la durée des nuisances nocturnes et de week-end sur les six mois de travaux, et les modalités qu'il se propose de retenir, au-delà de la mise à disposition du public, pour informer les personnes concernées ;
- par les éventuels impacts cumulés (bruit notamment) avec ceux des autres travaux réalisés simultanément (cf. point 1.2) : le dossier est également muet et mérite d'être complété par la localisation des endroits sensibles et par l'explicitation de la stratégie d'information.

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de mieux préciser les impacts du chantier (y compris les éventuels impacts cumulés), et la manière d'en gérer les conséquences.***

---

10 ZNIEFF : zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique, outil de connaissance et d'aide à la décision. L'inventaire national des ZNIEFF identifie et décrit des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue 2 types de ZNIEFF : a) les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; b) les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

## 4 Le résumé non technique

Le résumé non technique devra être adapté pour prendre en compte les recommandations sus-mentionnées.

\* \* \*