



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la création d'une passerelle piétonne en gare de Corbeil-Essonnes (91)

n°Ae: 2014-61

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 10 septembre 2014 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la création d'une passerelle piétonne en gare de Corbeil-Essonnes (91).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Hubert, Perrin, Steinfeld, MM. Chevassus-au-Louis, Clément, Galibert, Lafitte, Ledenic, Letourneux, Roche, Vindimian.

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. Barthod, Decocq, Ullmann

* *

L'Ae a été saisie pour avis par Réseau ferré de France (RFF), le dossier ayant été reçu complet le 23 juin 2014.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté, par courriers en date du 26 juin 2014 :

- le préfet de département de l'Essonne,
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé,
- la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France.

Sur le rapport de Christian Barthod, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, 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 n'est donc ni favorable, ni défavorable au 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.

Synthèse de l'avis

Le projet présenté par Réseau ferré de France (RFF) consiste à créer une passerelle piétonne d'une longueur d'environ 54 m en gare de Corbeil-Essonnes (91), au dessus des sept voies ferrées, pour permettre notamment l'accès des personnes à mobilité réduite (PMR) aux quatre quais, ainsi que pour relier la gare ferroviaire à la gare routière.

L'Ae considère que les enjeux environnementaux principaux de ce projet d'amélioration de l'accessibilité aux PMR sont les suivants :

- . la maîtrise du bruit pendant le chantier ;
- . la gestion du risque pyrotechnique², des pollutions et de la circulation routière en phase chantier ;
- . l'insertion paysagère de la passerelle.

Le projet prend en compte de manière globalement satisfaisante l'environnement, et l'étude d'impact, malgré quelques imperfections, est convenable.

Les principales recommandations de l'Ae sont les suivantes :

- compléter la description du projet en précisant les modalités d'accès de la passerelle, y compris en dehors des horaires d'ouverture de la gare ;
- expliquer les raisons du choix de la non-couverture de la passerelle et des escaliers, susceptible de modifier la perception paysagère ;
- mieux apprécier (y compris quantitativement, à la lumière des expériences acquises) les possibles interruptions de trafic nécessitées par la pose de la passerelle et préciser les solutions de remplacement qui seront alors proposées ;
- évaluer les éventuelles nuisances cumulées dans l'hypothèse d'une concomitance des approvisionnements des chantiers de la ZAC de la Montagne des Glaises et de la passerelle.

L'Ae a fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

² Risque lié à la présence potentielle d'explosifs consécutive aux bombardements du secteur lors de la seconde guerre mondiale. Cf. paragraphe 2.1 du présent avis.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

Le projet présenté par Réseau ferré de France (RFF) consiste à créer une passerelle piétonne d'une longueur d'environ 54 m en gare de Corbeil-Essonnes (91), au dessus des 7 voies ferrées, pour permettre notamment l'accès des personnes à mobilité réduite (PMR) aux 4 quais, ainsi que pour relier la gare ferroviaire à la gare routière.



(Plan de situation extrait du dossier, pièce B)

1.1 Contexte et programme de rattachement du projet

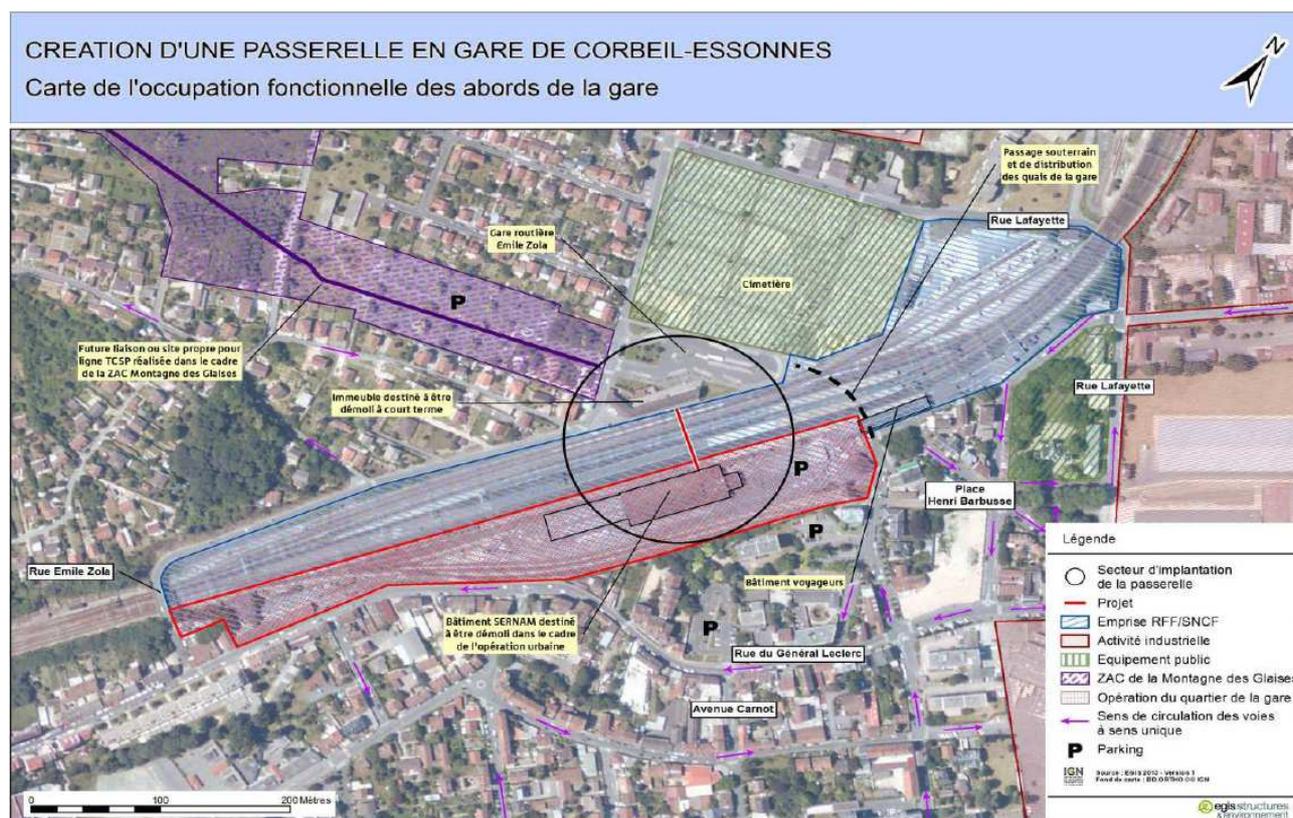
La gare de Corbeil-Essonnes se situe sur la ligne D du RER ; elle est fréquentée par environ 11 000 personnes par jour, avec une progression constatée au cours des dernières années d'environ 3% par an. Elle a fait l'objet d'une modification du plan des voies, dans le cadre du dossier de modernisation de la ligne D du RER³, avec une nouvelle communication entre les voies pour supprimer des conflits potentiels de circulation et création d'une nouvelle voie à l'ouest offrant une possibilité supplémentaire de stationnement à quai (travaux achevés à ce jour).

Le présent projet s'inscrit dans le cadre de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Il a été prévu par le schéma directeur d'accessibilité (SDA) adopté le 8 juillet 2009 par le syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF). L'accès aux quais s'effectue actuellement par un passage souterrain large

³ Cf. avis Ae n°2010-60 du 23 février 2011

d'environ 2,5 m, doté de plusieurs escaliers⁴ (accès à l'est, accès à l'ouest, et à l'intérieur du sous-terrain). Le rapporteur a été informé qu'il n'est actuellement pas constaté de saturation de la fréquentation de ce passage.

Le projet s'inscrit géographiquement dans un espace retenu par le plan des déplacements urbains en Ile-de-France (PDUIF), approuvé par le conseil régional le 19 juin 2014, pour accueillir un pôle de transports multimodal qui intégrera l'évolution des lignes de transports routiers, la requalification du plan de circulation, de desserte et de stationnement du quartier de la gare. Il est notamment prévu d'implanter le terminus du futur tramway T-Zen 1 (Sénart-Corbeil-Essonnes) à proximité immédiate de la gare. Néanmoins le rapporteur a été informé qu'il n'existe actuellement pas de projet étudié de pôle multimodal pouvant être considéré comme susceptible d'être adopté à court ou moyen terme.



(Etude d'impact, page 17)

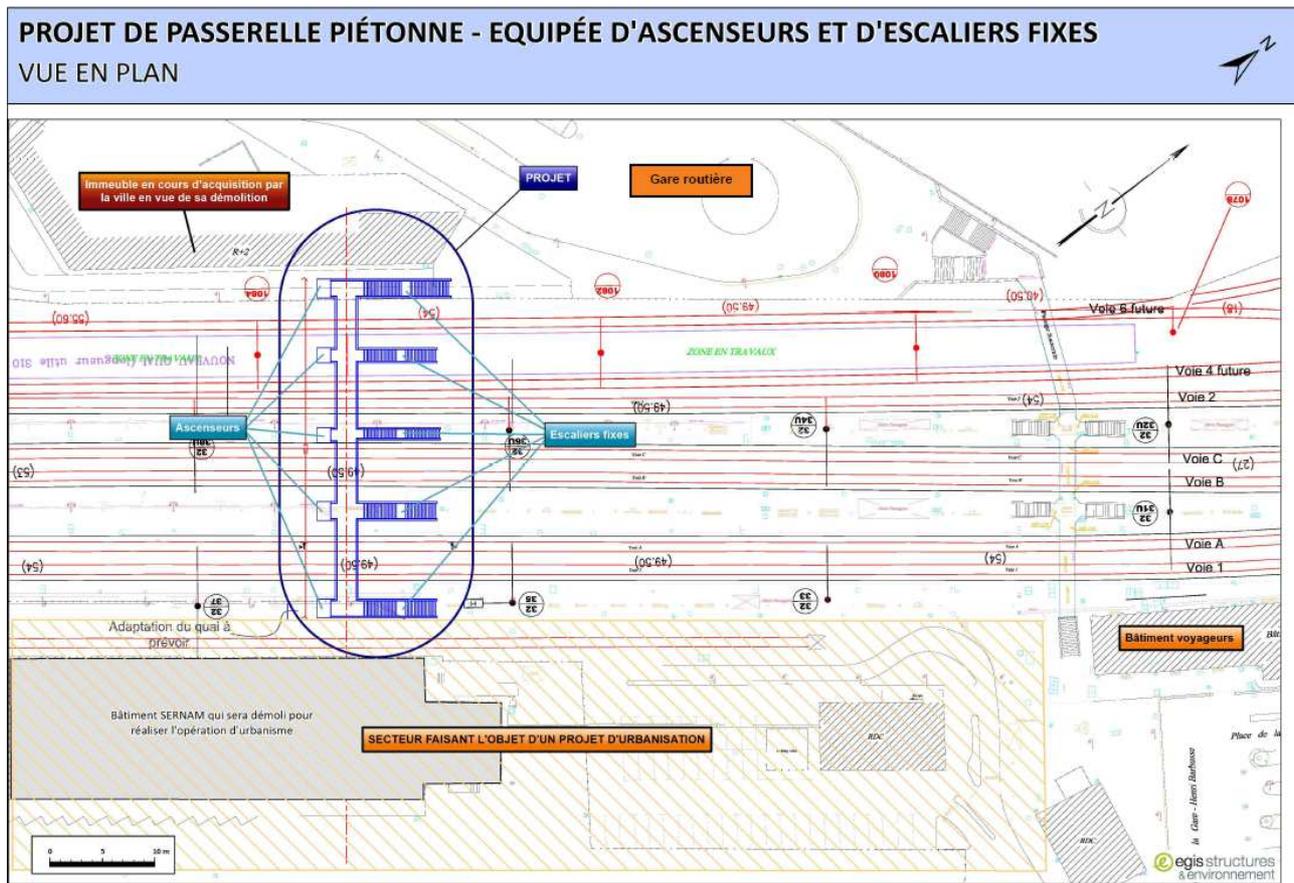
Le projet est proche du périmètre de la zone d'aménagement concerté (ZAC) de la Montagne des Glaises⁵, située à l'ouest des voies ferrées. Il se situe par ailleurs dans un quartier pour lequel le plan local d'urbanisme (PLU) prévoit une requalification et des aménagements. Il est notamment prévu la réalisation d'un « mail⁶ » le long des voies ferrées et le prolongement de l'avenue Carnot jusqu'à la gare : le projet de passerelle a été positionné de manière cohérente avec une telle perspective. Le rapporteur a été informé qu'il n'existe actuellement pas de calendrier prévisionnel pour les travaux envisagés dans ce quartier, et que la réalisation du projet de passerelle n'est conditionnée par aucun des projets urbains situés à proximité (ni la démolition du bâtiment SERNAM, ni celle de l'immeuble insalubre situé à l'ouest, à proximité du débouché de la passerelle sur le parking ouest).

⁴ La présence d'escaliers au sein du passage souterrain, d'une largeur limitée à environ 2,5 m, explique la difficulté d'aménager ce passage pour les PMR, outre la nécessité d'anticiper l'augmentation de fréquentation.
⁵ Cf. avis de l'Ae n° 2010-68 du 23 mars 2011
⁶ Un mail (prononcé comme le mot maille) est originellement une avenue plantée d'arbres et qui était à l'origine un espace réservé pour le jeu de mail (ancêtre du golf et du croquet) ; c'est aussi présentement une rue dotée de trottoirs de très grande largeur, plantés d'arbres.

Le présent projet ne s'inscrit donc pas dans un programme d'opérations concernant le site de la gare de Corbeil-Essonnes. Mais il est cohérent avec l'ensemble des options actuellement envisagées, après les concertations menées par RFF avec la municipalité et le STIF.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Il s'agit d'une superstructure entièrement métallique, longue de 54 m⁷, d'une largeur utile de 3 m, avec un tirant d'air d'environ 6 m au-dessus des voies ferrées. Ses éléments constitutifs préfabriqués pourront être posés dans des délais relativement courts. Elle est équipée de 5 ascenseurs accessibles aux PMR, et de 5 escaliers. La passerelle et les escaliers ne seront pas couverts. Le projet affiche l'ambition d'être un « élément architectural signifiant dans le site ».



(Etude d'impact, page 11)

La description des travaux liés aux fondations, avec l'enjeu de la présence de la nappe à 4 m de profondeur, n'est pas parfaitement compréhensible, notamment dans la cohérence entre les différents paragraphes où ces travaux sont décrits avec leurs impacts.

L'Ae recommande de mieux expliquer le dispositif retenu pour les fondations, notamment par un schéma de principe, même si les cotes précises ne peuvent pas encore être définies.

Le rapporteur a été informé que le projet est dimensionné pour permettre plus qu'un doublement de la fréquentation de la gare dans les 20 ans. Le contexte exposé ci-dessus suggère qu'un des objectifs de cette passerelle pourrait résider également dans la facilitation des liaisons entre l'est et l'ouest du quartier de la gare, par dessus l'obstacle que représentent les voies ferrées. Le dossier n'évoque pas ce sujet, et ne précise notamment pas les conditions, notamment de sécurité, selon lesquelles la passerelle pourrait être accessible pour franchir les voies, y compris quand la gare est fermée ; les éventuels dispositifs de contrôle à l'accès et les conditions d'ouverture ou de fermeture la nuit ne sont pas abordées.

⁷ La réduction de la longueur de la passerelle de 60 (initialement envisagée) à 54 m s'explique par un léger raccourcissement de la voie tiroir à l'est, rendant inutile son enjambement par la passerelle. Une voie tiroir est une voie en impasse, c'est-à-dire se terminant par un heurtoir, dédiée soit au garage, soit à la manœuvre.

L'Ae recommande de préciser les modalités d'accès de la passerelle, y compris en dehors des horaires d'ouverture de la gare.

Le rapporteur a été informé que le stockage éventuel de matériel nécessaire pour la réalisation des fondations se ferait à proximité immédiate, sur un site déjà dédié ; concernant les éléments préfabriqués de la passerelle, ils seront livrés au fur et à mesure, sans besoin de stockage sur place.

La réalisation du projet est prévue pour commencer début 2016 et durer environ 14 mois. Le coût prévisionnel annoncé est de 5,88 millions d'euros (valeur 2009).

L'ancienneté de l'évaluation financière datant de plus de trois ans, l'Ae recommande d'actualiser la valeur du coût prévisionnel.

1.3 Procédures relatives au projet

L'étude d'impact a été réalisée en application de la décision de l'Ae en date du 29 novembre 2012, d'assujettir ce projet à étude d'impact après examen au cas par cas, en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement.

L'étude d'impact comprend une évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000⁸, qui n'appelle pas de commentaires.

A ce stade, il n'a pas encore été arrêté avec le service compétent de la direction départementale du territoire de l'Essonne si le projet nécessite ou non une autorisation ou une déclaration au titre de la loi sur l'eau (articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement) ; le risque de pollution de la nappe semble néanmoins faible.

L'Ae recommande de s'assurer, préalablement à l'enquête publique, s'il y a ou non besoin d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau, et si c'est le cas, de compléter le dossier en conséquence préalablement à l'enquête pour que l'étude d'impact vaille évaluation d'incidence au titre de la loi sur l'eau.

Le projet nécessitera par ailleurs une demande d'autorisation de modification d'un établissement recevant du public (ERP), au titre de l'article L.111-8-1 du code de la construction et de l'urbanisme, ainsi que des autorisations d'occupation temporaire du domaine public.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

L'Ae considère que les enjeux environnementaux principaux de ce projet d'amélioration de l'accessibilité aux PMR sont les suivants :

- . la maîtrise du bruit pendant le chantier ;
- . la gestion du risque pyrotechnique⁹, des pollutions et de la circulation routière en phase chantier ;
- . l'insertion paysagère de la passerelle.

2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est globalement bien adaptée à la nature et à l'ampleur des enjeux.

⁸ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats, faune, flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats, faune, flore » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS). En France, le réseau Natura 2000 comprend plus de 1 750 sites

⁹ Risque lié à la présence potentielle d'explosifs consécutive aux bombardements du secteur lors de la seconde guerre mondiale. Cf. paragraphe 2.1 du présent avis.

2.1 Analyse de l'état initial

L'étude d'impact décrit l'état initial de façon globalement complète avec une présentation détaillée.

Une étude historique a été réalisée en recherchant tous les faits de guerre ayant pu impliquer le site concerné au cours des trois conflits (1870-71, 1914-18, 1939-45). Il existe un risque pyrotechnique, essentiellement lié aux bombardements de la seconde guerre mondiale, notamment d'août 1944 avec explosion d'un train de munitions en gare de Corbeil-Essonnes.

La description du patrimoine culturel et historique dans l'aire d'étude omet la découverte faite en 2011, lors d'un diagnostic archéologique mené dans le cadre du projet d'aménagement de la ZAC de la Montagne des Glaises, d'une zone de concentration de vestiges du Néolithique ancien, suggérant la présence possible d'un habitat néolithique à proximité.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

La passerelle et les escaliers ne seront pas couverts, sans que le maître d'ouvrage n'explique les raisons de ce choix. Par ailleurs, une couverture modifierait la perception paysagère de la passerelle. ***Pour la bonne information du public, l'Ae recommande d'expliquer les raisons du choix de la non-couverture de la passerelle et des escaliers.***

L'examen des variantes de localisation de la passerelle n'appelle pas de commentaires.

2.3 Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation de ces impacts

2.3.1 Impacts temporaires, en phase chantier/travaux

L'étude d'impact précise que les opérations de pose pourront être réalisées de nuit, mais mentionne aussi l'éventualité d'une neutralisation des circulations des trains limitée à quelques jours. Le rapporteur a été informé que les travaux pourraient en fait être menés en partie de nuit et durant des week-ends, et conduiraient à des interruptions de la circulation des trains.

L'Ae recommande de mieux apprécier (y compris quantitativement, à la lumière des expériences acquises) les possibles interruptions de trafic ferroviaire nécessitées par la pose de la passerelle, et de préciser les solutions de remplacement qui seront alors proposées aux usagers.

L'impact sonore (et dans une moindre mesure vibratoire) des travaux liés aux fondations pourra être important. L'impact concerne essentiellement un immeuble situé à environ 100 m à l'est, et le dernier logement occupé dans un immeuble insalubre devant être démolit et situé à l'ouest, en bordure des voies. L'étude d'impact énumère (pp 116-117) les mesures qui seront prises pour réduire cet impact sonore (conception du chantier, choix des matériels, information du public, ...), sans envisager à ce stade une procédure de relogement temporaire à l'hôtel des habitants les plus affectés par la nuisance sonore de nuit.

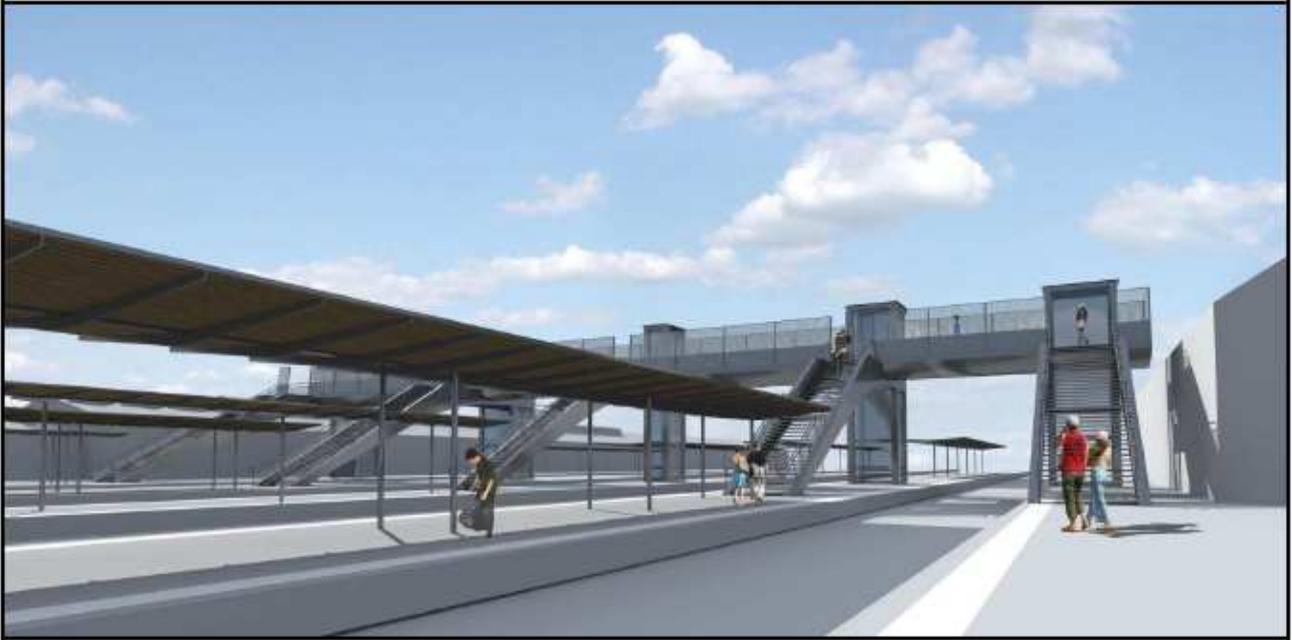
L'étude d'impact aborde les impacts cumulés possibles avec la ZAC de la Montagne des Glaises (pp. 139-141). Le rapporteur a néanmoins été informé que, dans l'hypothèse d'une concomitance des approvisionnements des chantiers de la ZAC et de la passerelle, les éventuelles interférences des camions approvisionnant ces deux chantiers n'ont pas encore fait l'objet de discussions avec la municipalité.

L'Ae recommande d'évaluer les éventuelles nuisances cumulées dans l'hypothèse d'une concomitance des approvisionnements des chantiers de la ZAC de la Montagne des Glaises et de la passerelle.

Concernant le risque pyrotechnique révélé dans l'état des lieux, l'étude d'impact prévoit de réaliser des détections afin de s'assurer de l'absence de risque potentiel au droit du chantier. Les éventuelles opérations de dépollution pyrotechnique, seront réalisées exclusivement par les services de déminage du Ministère de l'intérieur. En cas de découverte d'engins de guerre, le chantier sera immédiatement interrompu au voisinage, et la découverte sera signalée aux services de déminage qui procéderont à l'enlèvement de l'engin.

2.3.2 Impacts permanents, en phase travaux et/ou exploitation

L'Ae estime que le principal impact permanent du projet est d'ordre paysager, mais l'environnement de la gare ne présente pas de sensibilité particulière. L'étude d'impact insiste sur l'intérêt architectural et la « légèreté » (au sens technique et esthétique du terme) du parti retenu, en même temps que sur sa fiabilité et ses caractéristiques fonctionnelles. De manière appropriée, le dossier comporte quelques photomontages ou simulations de la passerelle.



Simulation de ce que pourrait être la perception de l'ouvrage du quai n° 4, côté Émile Zola et vue depuis le côté du bâtiment voyageurs (Etude d'impact, page 122)

2.4 Suivi des mesures et de leurs effets

L'Ae note que le RNT (résumé non technique, page 28) comprend bien une « présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur les éléments visés au 3° » (article R.122-5 II 7°), ce qui n'est pas le cas de l'étude d'impact elle-même.

L'Ae recommande de mentionner dans l'étude d'impact les modalités de suivi des mesures retenues et de leurs effets

2.5 Résumé non technique

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.