



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 requalification du pôle gare de Moret / Veneux-les- Sablons (77)

n° Ae : 2014-87 et 2014-99

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 17 décembre 2014 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la requalification du pôle gare de Moret / Veneux-les-Sablons (77) et sur le permis de construire du parking compris dans ce projet.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Perrin, Steinfelder, MM. Barthod, Chevassus-au-Louis, Clément, Galibert, Ledenvic, 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 : Mme Hubert, MM. Decocq, Letourneux, Roche

* *

L'Ae a été saisie pour avis par la communauté de communes « Moret Seine & Loing » du dossier de pôle gare, celui-ci ayant été reçu complet le 25 septembre 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 ensuite été saisie pour avis par la préfecture de Seine-et-Marne du permis de construire du parc de stationnement compris dans le pôle gare susmentionné, celui-ci ayant été reçu complet le 12 novembre 2014.

Cette seconde saisine étant elle aussi 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. L'avis correspondant à cette seconde saisine est le même que celui rendu en conséquence de la première.

L'Ae a consulté, par courriers en date du 29 septembre 2014, puis du 13 novembre 2014 :

- le préfet de département de Seine-et-Marne,*
- la ministre en charge de la santé, et a pris en compte sa réponse en date du 17 novembre 2014,*
- la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.*

Sur le rapport de Christian Barthod et Maxime Gérardin, et 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.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Dans le cadre d'un contrat de pôle passé en 2012 avec le STIF (syndicat des transports d'Île-de-France), la communauté de communes « Moret Seine & Loing » restructure le pôle gare de Moret-Veneux les Sablons, qui connaît depuis longtemps d'importants problèmes de stationnement. Outre la réalisation, sur l'emprise du parking actuel, d'un parking de 600 places pour voitures et 30 pour motos, le projet comporte également la rénovation de voiries aujourd'hui largement accaparées par le stationnement des voitures. Les travaux seront menés en deux phases : ceux prévus entre les deux voies ferrées (parking principalement) seront réalisés en 2016 ; ceux prévus au sud (notamment la gare routière) ne pourront sans doute pas être réalisés avant 5 à 10 ans, compte tenu notamment de problèmes fonciers complexes.

L'enjeu environnemental principal réside dans la bonne prise en compte des pollutions du remblai ferroviaire support de l'ensemble des opérations. Par ailleurs, les impacts du chantier pourront occasionner une forte gêne des usagers.

L'étude d'impact est proportionnée aux enjeux, facilement accessible et bien illustrée.

Les principales recommandations de l'Ae sont les suivantes :

- compléter la description du projet, en indiquant comment le stationnement sur voirie sera organisé, et en situant les tarifs envisagés par rapport aux parkings comparables de Fontainebleau et Montereau ;
- expliquer le choix d'un parking avec étage, plutôt qu'un parking au sol de même capacité ;
- mieux décrire les divers terrassements, déplacements, forages, stockages en merlon portant sur des sols pollués ;
- compléter et actualiser l'information fournie lors de l'enquête publique quant aux dispositions temporaires mises en place lors des travaux, pour le stationnement et la circulation des voitures.

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

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte

La communauté de communes « Moret Seine & Loing » se trouve à la confluence de la Seine et du Loing, en bordure de la forêt de Fontainebleau (77). La gare, objet du présent projet, est positionnée à l'embranchement ferroviaire qui reproduit cette confluence, et où la ligne venant de Paris, à 70 kilomètres environ au nord-ouest, se sépare en deux branches². Du fait de cette situation particulière, la gare est desservie avec une fréquence plus élevée³ que les gares voisines (Thomery, Saint-Mammès et Montigny-sur-Loing), et est donc particulièrement attractive, notamment pour les personnes travaillant à Paris. Il s'ensuit un nombre important de rabattements⁴ en voiture, et une situation de débordement des espaces de stationnement disponibles.

Le centre de Veneux se trouve immédiatement au sud-ouest de la gare, cette dernière étant entourée d'habitats individuels sur ses différents côtés. Le bâtiment voyageurs et le principal espace de stationnement disponible sont situés au milieu du triangle ferroviaire, auquel on accède par une voie en impasse venant tout droit du centre historique de Moret-sur-Loing. Les trois accès de la gare (nord, central, et sud côté Veneux) ainsi que les différents quais sont reliés par un passage souterrain.

Une enquête de 2009 a montré que dans un rayon de 600 mètres autour du pôle gare, il existe de fait environ 1255 places⁵, dont près de 20% de places illicites posant d'importants problèmes aux usagers de la gare et aux riverains. Le nombre total de places licites et illicites de stationnement est donc de 1353, prenant en compte les résidents et les stationnements de courte durée ; le total des places identifiées comme utilisées par le « rabattement gare » s'élève à 824 places⁶ (cf. le contrat de pôle gare, page 27).



Vue aérienne de la gare. Source Géoportail 2014.

² L'une vers Montereau-Fault-Yonne, Auxerre, Dijon, l'autre vers Montargis, Nevers, Clermont-Ferrand.

³ 4 trains par heure et par sens aux heures de pointe, contre 2 pour les gares voisines.

⁴ Dans le cas de déplacements dont le mode principal est le train, les "rabattements" désignent le trajet que l'utilisateur effectue, d'une part entre son point de départ et la gare où il prend le train, et d'autre part entre la gare où il quitte le train et son point d'arrivée.

⁵ L'étude d'impact présente des incohérences apparentes sur le nombre de stationnements identifiés : 1 255 places (2 fois page 81 et une fois page 83) est le chiffre le plus souvent cité, mais en sommant les chiffres de la décomposition page 81, on aboutit à 1 353 (504 + 139 + 473 + 237). Si le lecteur se réfère à la même étude AM Environnement, citée dans le contrat de pôle page 24, la somme des places est de 1 274.

⁶ Il n'est pas précisé s'il s'agit seulement d'automobiles (comme cela semble implicite), ou également de deux-roues (motorisés ? cf. les 30 places prévues dans le nouveau parking).

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet a fait l'objet d'un « contrat de pôle », conclu en décembre 2012, entre le syndicat mixte des transports du canton de Moret (auquel la communauté de communes « Moret Seine & Loing » se substitue désormais) et le syndicat des transports d'Île-de-France (STIF). A ce titre, le STIF a acté le principe d'un financement à hauteur de 75% d'un programme d'investissements comprenant plusieurs opérations : requalification du parvis de la gare ; restructuration de l'avenue de la gare ; création d'un parc-relais d'environ 630 places (dont 30 places pour des deux-roues et 13 places PMR) ; aménagement d'une zone de rencontre rue Victor Hugo ; réaménagement du stationnement et de la place rue Berthelot ; restructuration du carrefour des rues Victor Hugo / Berthelot ; création de quatre points d'arrêts pour les bus ; aménagement de stationnements vélos sécurisés.

La partie centrale du projet d'ensemble consiste en la réalisation, sur l'emprise du parking actuel, d'un parking EFFIA⁷ de 600 places pour voitures et 30 pour motos. Il est indiqué que « *compte tenu de l'épaisseur des remblais et des caractéristiques des sols, le parking aura des fondations profondes de types pieux de diamètre de 500 mm d'une vingtaine de mètres de profondeur* » (p. 116 de l'étude d'impact). Un terrassement de la parcelle sera également nécessaire, celle-ci étant aujourd'hui en légère pente.



Vue en perspective du parc relais projeté. Source étude d'impact, p.103.

Le projet comporte également la rénovation de voiries aujourd'hui largement accaparées par le stationnement des voitures. Cette rénovation comprend notamment :

- la transformation du parvis (devant le bâtiment « voyageurs ») et de la section de la rue Victor Hugo sur laquelle débouchent les personnes sortant de la gare côté sud, en zones de rencontre⁸ de type « plateau »,
- la création d'une « gare routière »⁹, débordant sur une emprise aujourd'hui ferroviaire,
- la création de deux abris à vélos¹⁰, ainsi que d'un aménagement cyclable sur la voie qui mène du parvis vers Moret.

⁷ EFFIA est une société de droit privée, filiale du groupe Keolis, lui-même détenu majoritairement par le groupe SNCF. Elle se présente sur son site Internet comme « opérateur global de stationnement et leader du stationnement en gare ».

⁸ Définies par l'article R.110-2 du code de la route. Il s'agit de voies limitées à 20 km/h, aménagées de manière cohérente avec cette limitation de vitesse, sur lesquelles les piétons peuvent circuler et sont prioritaires sur les véhicules.

⁹ Il s'agit d'arrêts de bus configurés de telle sorte que les bus puissent y faire demi-tour.

¹⁰ Présentés comme tels par l'étude d'impact, quoiqu'il s'agirait en fait de consignes « sécurisées » de type Véligo, d'après les indications fournies oralement aux rapporteurs. Il serait alors nécessaire d'indiquer si des places de stationnement abritées sont bien conservées pour les usagers occasionnels, qui ne disposent pas nécessairement des abonnements requis pour accéder à un tel système. L'Ae note par ailleurs que le calcul de la capacité des consignes à vélo n'est pas expliqué.

Le projet comporte, à la pointe du triangle formé par le parking actuel, un espace réservé pour la réalisation d'un « tiers lieu »¹¹, projet de centre de télétravail avancé par SNCF Transilien, dont la consistance n'est pas précisément décrite et dont l'échéance, actuellement fixée à 2016, n'est pas encore certaine.

La « mise en accessibilité » de la gare et des quais pour les personnes à mobilité réduite (PMR) est présentée par le dossier comme une composante du projet, quoiqu'elle ne figure pas au contrat de pôle. Sa première partie (bâtiment « voyageurs ») est en fait déjà engagée à la date du présent avis. La pose prochaine d'ascenseurs pour PMR ne semble pas devoir susciter d'impacts environnementaux significatifs.



Plan des aménagements de voirie prévus. Le giratoire, au sud, est en fait déjà réalisé. Source étude d'impact, p.12.

La mise en service du parking EFFIA, ainsi que du « tiers lieu » et des différents aménagements de voirie au centre du triangle ferroviaire, est annoncée pour 2016. La création de la « gare routière » côté sud, et les aménagements de voirie de ce même côté, « s'inscrivent dans une temporalité plus lointaine, d'ici 5 à 10 ans ».

Le coût du parking EFFIA est d'après le dossier de 7,3 M€¹² hors taxes aux conditions économiques de 2012, dont 75% apportés¹³ par le syndicat des transports d'Île-de-France (STIF).

Le coût des différents aménagements de voirie, dont le parvis et la « gare routière », soit d'après le dossier 2,4 M€¹⁴ HT environ, est à la charge de la communauté de communes, avec une contribution du STIF de 75% également.

1.3 Procédures relatives au projet

La construction du parking relais est soumise à permis de construire¹⁵.

L'étude d'impact présentée fait état (p.118) d'incertitudes quant à la soumission du dossier à une éventuelle procédure au titre de la « loi sur l'eau »¹⁶, compte tenu de l'incertitude concernant d'éventuels pompages et rejets en fonction de la nappe.

L'Ae recommande que le statut du projet vis-à-vis de la loi sur l'eau soit précisé.

¹¹ Non mentionné par le contrat de pôle.

¹² 5,5 M€ d'après le contrat de pôle.

¹³ Le « cahier de référence des parcs relais en Île-de-France », dans sa version provisoire de novembre 2012 en ligne sur le site du STIF (http://www.stif.org/IMG/pdf/Cahier_de_references_PR_novembre_2012.pdf), indique en effet que la contribution du STIF à de tels parkings est plafonnée à 75% du montant (dans la limite de 3100 € HT par place pour un parking au sol, et de 10 000 pour un parking en ouvrage).

¹⁴ Pour ces éléments, les chiffres restent les mêmes que ceux portés au contrat de pôle.

¹⁵ Article L. 421-1, et R. 421-1 et suivants du code de l'urbanisme.

¹⁶ Articles L. 214-1 et suivants, et R. 214-1 et suivants du code de l'environnement. Dans le présent cas, l'incertitude restante n'est pas de nature à rendre l'étude d'impact obligatoire au titre de la loi sur l'eau.

Un formulaire¹⁷ d'examen au cas par cas¹⁸ a été adressé à l'Ae, en application de la rubrique 40° du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement¹⁹. La décision²⁰ correspondante, en date du 12 décembre 2013, soumet le projet de « *requalification du pôle gare* » à étude d'impact, et donc également à enquête publique.

Le présent avis est un avis unique rendu au vu de deux saisines distinctes, faisant référence à deux procédures distinctes : la déclaration de projet²¹ à prendre par les maîtres d'ouvrage, et le permis de construire.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Du fait de sa position en milieu urbain et de ses dimensions relativement modestes, le projet ne soulève pas d'enjeu environnemental majeur. Néanmoins, à l'échelle de sa réalisation, la bonne prise en compte des pollutions du remblai ferroviaire, support de l'ensemble des opérations, constitue un enjeu.

2 Analyse de l'étude d'impact

Sur la forme, l'étude d'impact est facilement accessible et bien illustrée. Une relecture orthographique aurait cependant été utile.

Dans la suite du présent avis, l'Ae s'attache aux points qui lui paraissent les plus importants, et ne revient pas de manière exhaustive sur l'ensemble des raisonnements présentés.

2.1 Analyse de l'état initial

2.1.1 Etat initial de la pollution des sols

Un état des lieux de la pollution, réalisé en 2012 par la société I.C.O Environnement, est annexé à l'étude d'impact. Il porte sur le triangle formé par le parking actuel, étendu sur l'espace de stockage présent à l'est, jusqu'à la voie ferrée en courbe qui constitue l'extrémité du remblai. Il révèle la présence de différentes pollutions, d'importance diverse selon les 6 forages réalisés et selon les profondeurs, et dont certaines sont incompatibles avec le statut de déchet inerte.

Les résultats d'analyses ont, en effet, mis en évidence la présence de sources de pollution dans les remblais par des hydrocarbures, des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et des métaux lourds sur échantillon brut. Les tests de lixiviation²² réalisés conformément à l'arrêté du 28 octobre 2010 relatif aux installations de stockage de déchets inertes²³, dans le cadre de la définition des filières de gestion des terres excavées, ont révélé une teneur en antimoine nécessitant une orientation des remblais rencontrés jusqu'à 4,5 m de profondeur, vers une ISDND (installation de stockage de déchets non dangereux) (Stockage de classe 2). La présence de sulfate à une teneur supérieure au seuil de l'arrêté du 28/10/2010 a aussi été mise en évidence en un point ; toutefois, en l'absence de teneur élevée en fraction soluble, ces remblais peuvent relever d'un stockage en ISDI (installation de stockage de déchets inertes). Cette étude n'appelle pas de remarques de la part de l'Ae.

¹⁷ http://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Formulaire_Parking_Gare_Moret_Veneux_les_Sablons_autorise_complet_cle228ef4-1.pdf

¹⁸ Examen prévu par l'article L. 122-1 et détaillé par l'article R.122-3 du code de l'environnement.

¹⁹ Laquelle soumet à examen au cas par cas les « *aires de stationnement ouvertes au public* », lorsqu'elles sont « *susceptibles d'accueillir plus de 100 unités dans une commune non dotée, à la date du dépôt de la demande, d'un [document d'urbanisme] ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale* ».

²⁰ http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/131212_projet_parc_relais_Moret_cle69ae55.pdf

²¹ Article L. 126-1, et R. 126-1 à R. 126-4 du code de l'environnement.

²² La lixiviation désigne dans le domaine de la chimie, de la pharmacie ou des sciences du sol, toutes les techniques d'extraction de produits solubles par un solvant, et notamment par l'eau circulant dans le sol (éventuellement pollué).

²³ <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000023082021&dateTexte=&categorieLien=id>

2.1.2 Etat initial du bruit ferroviaire

La partie consacrée à ce thème se contente de rapporter le classement des infrastructures concernées : en catégorie 1 pour les voies ferrées, sauf la branche vers Montargis qui est en catégorie 2. L'exposition des riverains de la gare n'est cependant pas analysée ; en particulier, il n'est pas recherché si certaines habitations constituent ou non des points noirs de bruit²⁴ (PNB), de jour, de nuit, ou de jour et de nuit. Les maîtres d'ouvrage ont par ailleurs indiqué aux rapporteurs que le bruit ferroviaire ne constituerait pas aujourd'hui un sujet de préoccupation majeur pour les riverains.

L'Ae recommande néanmoins qu'il soit précisé, pour la complète information du public, si certaines habitations proches de la gare constituent ou non des points noirs du bruit, et si c'était le cas les intentions des maîtres d'ouvrages pour les résorber.

2.1.3 Etat initial des déplacements

Une analyse de la desserte ferroviaire est présentée (p. 77). Il y apparaît que les comptages recensaient 2680 voyageurs montants par jour ouvrable de base en 2009, et 3100 en 2013²⁵. Ces chiffres sont à comparer à des nombres de voyageurs montants compris entre 200 et 550, pour les gares voisines.

Il a par ailleurs été indiqué oralement aux rapporteurs de l'Ae que la gare aurait connu récemment une forte augmentation de son trafic, et que le nombre de voyageurs montants serait aujourd'hui de 4000.

L'étude d'impact ne présente pas de données quant aux usagers de la gare, autres que ceux arrivant en voiture : les parts des différentes communes de résidence, de même que les parts des différents modes de rabattements utilisés, ne sont pas présentées. Ceci serait pourtant opportun, puisque ce sont justement les conditions d'accès à la gare que le projet se propose de modifier.

Les données de parts modales communiquées aux rapporteurs font état, en 2009, de 58 % pour la voiture, mais aussi notamment de 36% pour la marche à pied, sans que ce dernier mode ne semble, pour autant, considéré comme un moyen répandu de rejoindre la gare²⁶.

Dans la mesure où l'objectif même du projet est d'améliorer le fonctionnement de la gare en tant que point d'accès du système de transport ferroviaire, l'Ae recommande que l'état initial s'attache à décrire la manière dont elle remplit aujourd'hui cette fonction. En particulier, elle recommande que les parts des différents modes dans le rabattement vers la gare soient détaillés, ainsi que les provenances géographiques des usagers de ces différents modes.

2.2 Analyse des impacts du projet

En premier lieu, l'Ae relève que les impacts du projet sont largement fonction des conditions dans lesquelles les automobilistes auront la possibilité d'accéder à la gare : organisation du stationnement sur voirie, tarifs du parking susceptibles d'influer sur sa fréquentation²⁷, etc. Dans l'état actuel du dossier, et en fonction du cadencement des travaux d'une part côté nord, d'autre part côté sud, il n'est pas facile d'identifier à la mise en service du nouveau parking R+1 l'ensemble des options de stationnement (licites et illicites) restant disponibles, ni les mesures qui seront prises pour réduire autant que faire se peut le recours à des parkings illicites. Pour les seules places ac-

²⁴ Un point noir de bruit ferroviaire est une zone dans laquelle existent un ou des bâtiments exposés à un niveau de bruit excédant 73 dB(A) le jour ou 68 dB(A) la nuit et satisfaisants à des critères d'antériorité. Ces critères sont définis par la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres.

²⁵ Une distinction est effectuée en 2013 entre les passagers du Transilien et ceux du TER, dont il est dit qu'il desservirait Paris plus rapidement. Il n'est cependant pas sûr que cette distinction soit pertinente, puisque le TER s'est substitué à une des fréquences du Transilien, et offre les mêmes temps de trajet.

²⁶ Cette usage ne semble d'ailleurs pas étonnant, au regard des distances entre la gare et les cœurs des communes les plus proches (300 mètres pour Veneux, 1,4 km pour Moret).

²⁷ Cf. notamment ce qui est appelé page 109 le « taux d'évasion commerciale », envisagé entre 20 et 40% avant d'être fixé à 20% « compte tenu de l'offre en stationnement actuelle à proximité immédiate de la gare et dans la commune de Veneux-les-Sablons », sans examen des taux d'évasion constatés dans des situations a priori comparables (Fontainebleau ? Montereau ?)

tuelles identifiées « rabattement gare », l'Ae note que 140 d'entre elles²⁸ ne seront pas remplacées par le nouveau parking R+1. Il est donc nécessaire que l'ensemble des conditions concourant à reconfigurer le contexte du stationnement autour du pôle gare soient précisées, d'une part lors de la mise en service du nouveau parking, d'autre part à l'issue des travaux ultérieurs côté Sud (5 à 10 ans après).

L'Ae recommande que soit complétée la description du projet, en indiquant comment le stationnement sur voirie sera organisé, et en situant les tarifs envisagés par rapport aux parkings comparables de Fontainebleau et Montereau, afin notamment de mieux apprécier la vraisemblance de l'hypothèse retenue de 20% d'évasion commerciale.

En outre, un « parcotrain » existe d'ores et déjà sur le site ; son emprise n'est pas modifiée par le projet. Les maîtres d'ouvrage n'ont pas été en mesure d'indiquer aux rapporteurs comment il fonctionne aujourd'hui, ni quels tarifs s'y appliquent. Il leur a néanmoins été indiqué qu'il serait conservé.

L'Ae recommande que soient précisées les caractéristiques actuelles du « parcotrain », ainsi que son devenir dans le cadre du projet.

Le projet prévoit l'aménagement de dispositifs de recharge de véhicules électriques pour trois places de stationnement, sur 630. L'Ae note l'évolution rapide en cours des textes législatifs et réglementaires visant à la promotion de l'usage des véhicules électriques, et conduisant notamment à prévoir des équipements de recharge dans les parkings, d'abord dans les parcs de stationnement des immeubles à vocation d'habitation aussi bien que tertiaire (articles R. 111-14-3 et 4 du code de la construction et de l'habitation), mais désormais plus largement dans les parcs de stationnement des bâtiments à usage industriel et des ensembles commerciaux, du fait de l'article 174 de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, selon des modalités à fixer par décret. Même si le contexte réglementaire applicable aux parcs de stationnement du type envisagé ne semble pas en faire à ce jour une obligation, la disproportion entre le nombre total de places et les 3 places équipées pose question.

L'Ae recommande de prévoir des équipements permettant de pouvoir desservir des emplacements pour véhicules électriques en meilleure proportion de la capacité des parcs de stationnement.

2.2.1 Impacts relatifs aux sols pollués

L'étude d'impact précise (page 117) : « Pour les remblais redevables d'un stockage en ISDND (Classe 2) identifiés lors de l'étude réalisée par le BET ICO Environnement, il est possible de prévoir un confinement en merlon, recouvert d'une géomembrane et de terre végétale propre. ». Les rapporteurs ont été informés que c'est bien cette option technique qui est retenue.

Une évaluation des risques sanitaires liés aux pollutions du remblai ferroviaire a été réalisée. Elle démontre que l'excès de risque selon le scénario d'inhalation après volatilisation est négligeable, mais que l'excès de risque de cancer induit par l'exposition par contact cutané au benzo[a]pyrène²⁹ serait, pour les ouvriers, juste sous la valeur repère³⁰, si des équipements de protection n'étaient pas portés. L'Ae relève que la durée d'exposition prise en compte pour ce calcul est de 2 ans seulement³¹ (p. 29 de l'étude). Or, s'il est évident que les ouvriers passeront moins de 2 années sur ce site spécifique, il semblerait néanmoins souhaitable de ne pas limiter à ce seul chantier la prise en compte de l'excès de risque qu'ils y subiront, compte tenu de la probabilité que d'autres chantiers les exposent également à des risques cancérigènes.

L'Ae recommande que soit justifié la durée d'exposition de 2 ans dans le calcul de l'excès de risque sanitaire subi par les ouvriers.

De plus, pour ce qui est du possible transfert des pollutions vers la nappe (située immédiatement sous les remblais pollués), le raisonnement proposé ne tient pas compte du fait que des pieux de 20 mètres, traversant à la fois le remblai et la nappe, seront mis en place.

²⁸ 824 actuelles – 600 (hors deux-roues) – 69 (parcotrain) – 15 (parvis de la gare, dont 9 PMR)

²⁹ Le benzo[a]pyrène est un hydrocarbure aromatique polycyclique cancérigène, particulièrement stable.

³⁰ Cette valeur repère est fixée par convention à un risque pour 100 000.

³¹ Il est indiqué que ces deux ans correspondraient à une « durée de vie ».

L'Ae recommande que les divers terrassements, déplacements, forages, stockages en merlon, etc. de sols pollués soient précisément décrits, que l'évaluation des risques sanitaires présentée prenne en compte l'ensemble de ces éléments prévus, et le cas échéant que des mesures de réduction appropriées soient prises.

Les stationnements réalisés en surface seront équipés de système de récupération et de traitement des eaux de ruissellement. Il est prévu la création d'un bassin de rétention avec séparateur d'hydrocarbures pour le traitement des eaux de ruissellement du parking. Aucune infiltration ne sera réalisée au niveau de sols potentiellement pollués afin d'éviter toute contamination accidentelle des nappes phréatiques. Les surfaces seront raccordées au réseau unitaire existant, avec un bassin de rétention pour contrôler les débits et prévenir en partie une saturation du réseau existant.

2.2.2 Impacts en phase chantier

La construction du parking réduira nécessairement le nombre de places de stationnement disponibles, pendant le temps du chantier. Il est indiqué p.135 qu'une offre de parking temporaire sera mise en place, avec le cas échéant un système de navettes.

L'Ae recommande que l'information fournie lors de l'enquête publique quant aux solutions temporaires mises en place lors des travaux corresponde aux éléments les plus récents.

2.3 Variantes étudiées et justification du parti retenu

2.3.1 Composantes et emplacement du projet

D'après les informations fournies aux rapporteurs, le projet est contraint par les difficultés à mobiliser le foncier ferroviaire, dans un contexte où la délimitation des emprises revenant respectivement à RFF et à la SNCF n'était pas claire. L'emplacement du projet semble donc résulter de cette contrainte, même si les représentants de la SNCF n'ont pas été en mesure d'indiquer la fonction actuelle des autres emprises présentes sur le site.

Ces mêmes difficultés expliqueraient, toujours d'après les informations fournies oralement, d'une part l'impossibilité pour la communauté de communes³², pendant une dizaine d'années, de réaliser son projet de « gare routière », d'autre part l'affichage prudent, en dépit d'une volonté affirmée, de la réalisation de celle-ci « dans une temporalité plus lointaine ».

Contrairement à ce qui est indiqué page 65, les rapporteurs ont été informés que le bâtiment 19 ne serait pas utilisé pour le stockage de matières dangereuses (huiles, graisses, carburants).

2.3.2 Conception du parking

Le comité de pilotage du projet de contrat de pôle, le 16 février 2010 a entériné le principe d'une optimisation de l'offre de stationnement avec la création d'un parc-relais d'une capacité de 621 places (finalement portée à 630, dont 30 pour des deux-roues). A partir des 824 places (licites ou illicites) identifiées « rabattement gare », l'étude d'impact précise page 135 : « Avec un taux d'évasion estimé à 20%, on évalue que 80% des places (licites ou illicites) actuellement occupées pour le rabattement vers la gare seront reconstituées dans la nouvelle offre du Parking Relais payant, soit un total de 660 places. Le projet prévoit la création d'exactly 630 places de stationnement, soit suffisamment pour répondre aux besoins du site. ». Nonobstant l'incertitude liée au risque d'évasion commerciale sus-mentionné, l'Ae note que le parti retenu suppose la mise en place et l'efficacité de toutes les mesures visant à encourager le report modal.

Le contrat de pôle mentionne l'option d'un parking R+1. Or les plans présentés en page 109 du dossier font apparaître que les études de 2010 portaient sur un parking au sol, sans étage³³. Il convient donc d'expliquer pourquoi la solution avec étage a été préférée, d'autant plus que cette

³² Et avant elle le syndicat de transports.

³³ Avec un nombre de places pour voitures compris entre 495 et 660 selon les variantes.

configuration avec étage crée des difficultés de prise en compte de la pollution des sols (nécessité d'un terrassement et forage de pieux).

L'Ae recommande d'expliquer pour quelles raisons une configuration de parking avec étage a été retenue, de préférence à un parking au sol.

2.4 Analyse des effets cumulés du projet avec les autres projets connus

L'étude d'impact relève à juste titre le projet d' « éco-quartier Liberté » tout proche (800 mètres), et l'enjeu d'éviter que les rabattements correspondants ne s'effectuent en voiture.

La réalisation prochaine d'une passerelle sur le Loing, entre les communes de Veneux-les-Sablons et de Saint-Mammès, n'est en revanche pas analysée. Or cette passerelle ne se trouve qu'à 1 km de l'accès nord de la gare, et débouche de l'autre côté sur la ville de Saint-Mammès.

L'Ae recommande que soient étudiées les possibles modifications d'usage de la gare induites par la création de la passerelle sur le Loing.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique est bien proportionné et lisible. Les recommandations émises ci-dessus devraient cependant conduire à l'adapter.

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