



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur l’aménagement du pôle-gare de Val-de- Fontenay (94)

n°Ae : 2020-90

Avis délibéré n° 2020-90 adopté lors de la séance du 24 février 2021

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 24 février 2021 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'aménagement du pôle-gare de Val-de-Fontenay (94).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Pascal Douard, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Alby Schmitt, Éric Vindimian, Annie Viu, Véronique Wormser

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, 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 le présent avis.

Étaient absents : Thérèse Perrin

N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae : Christian Dubost

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le Préfet du Val-de-Marne, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 24 novembre 2020.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 11 décembre 2020 :

- le préfet de département du Val-de-Marne,*
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de l'Île-de-France,*

Sur le rapport de Sylvie Banoun, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte 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 sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Synthèse de l'avis

L'aménagement du pôle-gare de Val-de-Fontenay, situé sur la commune de Fontenay-sous-Bois (Val-de-Marne) est porté par Île-de-France mobilités, coordonnateur de plusieurs maîtres d'ouvrage : RATP, SNCF Gares et connexions, le Département du Val-de-Marne (CD94) et la société publique locale Marne au Bois. Déjà très fréquenté aujourd'hui avec 115 000 voyageurs/jour avec deux lignes ferrées en correspondance, le RER A (branche RATP Marne-la-Vallée / Chessy) et le RER E (ligne SNCF Tournan – Hausmann Saint-Lazare), ce pôle est appelé à accueillir de nouvelles lignes avec l'arrivée du tramway T1 (Bobigny – Val de Fontenay), du projet de bus à haut niveau de service Bords de Marne, de la ligne 15 Est du réseau du Grand-Paris Express (Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre) et le prolongement de la ligne 1 du métro venant de La Défense.

L'aménagement du pôle-gare, qui présente aujourd'hui de nombreux dysfonctionnements, vise d'une part à améliorer le fonctionnement de la gare actuelle, en particulier en la rendant accessible aux personnes à mobilité réduite, et dissocier au maximum le fonctionnement des RER A et E, et d'autre part à accompagner l'augmentation prévisible du trafic induite par le développement de l'offre de transport et la dynamique urbaine du secteur. Les attentes des usagers n'apparaissent pas dans le dossier.

Toutefois, il s'agit d'un aménagement centré sur la seule fonction de la gare comme pôle multimodal au cœur d'un quartier marqué par d'importantes coupures générées par des infrastructures de transport très fréquentées avec les nuisances associées. Les quelques retraitements prévus sur les voiries alentour visent dès lors à préserver leur fonctionnalité de desserte du pôle-gare, sans apporter de solution pour faire de ce quartier un lieu de vie plus urbain. L'étude d'impact reflète cette restriction. L'aménagement ne respecte en rien les orientations et les mesures environnementales pourtant annoncées dans le contrat de développement territorial « Paris Est entre Marne et Bois ».

Selon l'Ae, les principaux enjeux environnement de l'aménagement sont dès lors :

- l'urbanisme et le cadre de vie des quartiers jouxtant le pôle-gare ;
- le bruit la qualité de l'air et la santé pour des populations en augmentation à proximité de l'ouvrage ;
- les eaux souterraines et le rabattement de nappes.

Les principales recommandations de l'Ae portent sur :

- l'inscription du projet d'aménagement du pôle-gare dans un projet urbain d'ensemble, en lien avec les quartiers en développement, prévoyant la réduction à la source des nuisances et l'évolution vers un cadre de vie plus attractif et plus sain pour les habitants vivant à proximité ;
- la consolidation de l'analyse des incidences d'un risque de remontée de nappes sur le pôle-gare ;
- l'explicitation des conséquences fonctionnelles des choix d'aménagement retenus ;
- la rectification de l'analyse socio-économique pour prendre en compte un paramètre de confort et de sécurité des usagers.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation de l'aménagement projeté et enjeux environnementaux

1.1 Description du pôle existant

Le pôle d'échanges multimodal de Val-de-Fontenay, situé entièrement sur la commune de Fontenay-sous-Bois (Val-de-Marne), est le premier pôle de transports collectifs de l'Est francilien avec environ 115 000 voyageurs par jour². Deux lignes de RER y sont en correspondance : le RER A, branche RATP Marne-la-Vallée / Chessy, et le RER E, ligne SNCF Tournan - Hausmann Saint-Lazare, avec de nombreuses lignes de bus, sept en journée et deux du réseau Noctilien. Il s'inscrit dans un secteur comportant de nombreuses infrastructures routières larges et bruyantes (cf. figure 3), les quais et les voies du RER E étant aménagés en surplomb du terre-plein central de l'autoroute A86.

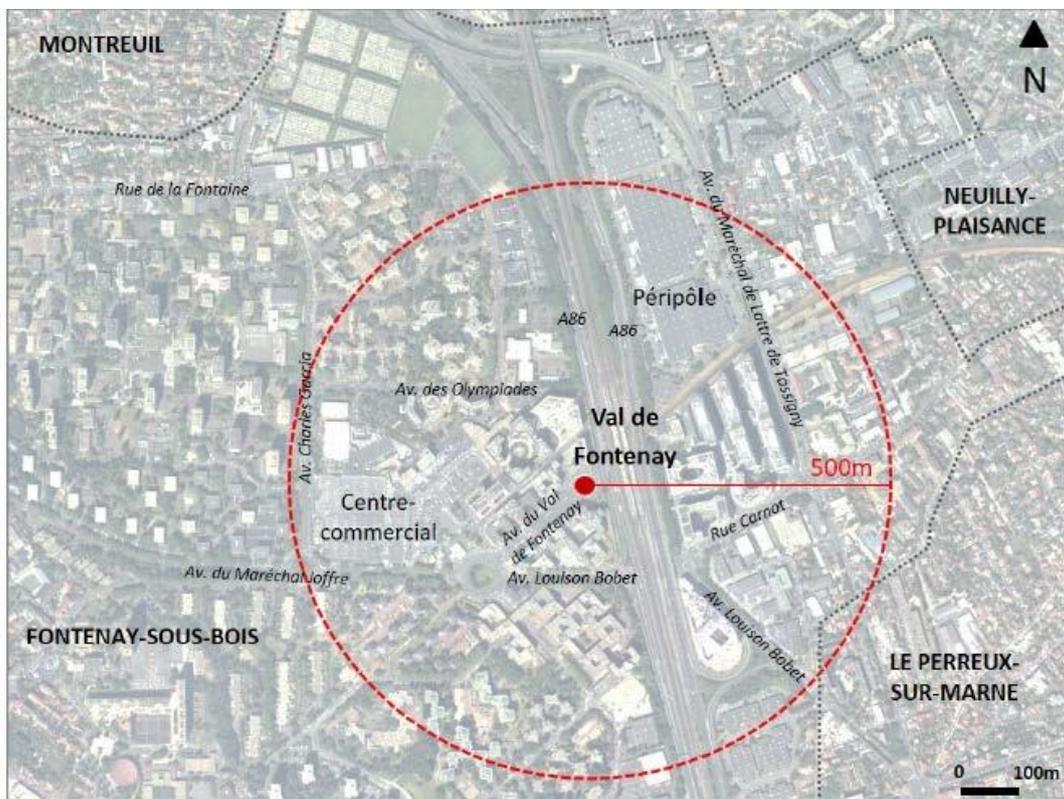


Figure 1 - Localisation du projet (Source : dossier)

Sans le projet, la situation actuelle du pôle-gare nécessiterait un aménagement : d'une part l'accès des quais du RER E s'effectue par ceux du RER A, les deux infrastructures étant superposées et sécantes, ce qui induit une saturation des espaces (quais et circulations) aux heures de pointe, accentuée en cas de perturbation ; d'autre part, seuls le RER A et les quais des bus sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. En outre, les circulations au sein du pôle manquent de lisibilité et l'accès au pôle par l'est est peu identifiable. Enfin, alors que les quais sont étroits et contraints, les accès et les correspondances sont regroupés à l'aplomb du bâtiment d'entrée de la gare pour les voyageurs, appelé dans le dossier « bâtiment voyageurs » et dans la suite de l'avis bâtiment des voyageurs (BV sur la Figure 2). Seuls les accès est aux quais du RER A (3, 4 sur la Figure 1), que le

² Comptages RATP et SNCF, 2016-2018.

dossier qualifie de « confidentiels », dérogent à cette concentration, mais les bus et l'accès principal sont à l'ouest (1,2,5 sur la Figure 2) de même que le centre-ville ancien.

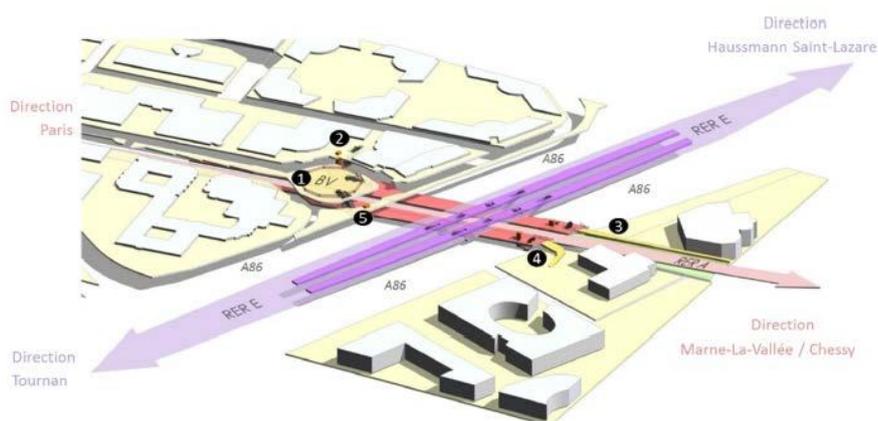


Figure 2 – Présentation schématique de l'état actuel du pôle-gare (BV : bâtiment voyageurs) (Source : dossier)



Figure 3 – Contexte routier du pôle-gare (Source : dossier)

Or, l'offre de transports du pôle est appelée à s'accroître significativement, avec, à l'horizon 2035 l'arrivée du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, du projet de bus Bords de Marne, de la ligne 15 du réseau du Grand-Paris Express (Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre) et le prolongement de la ligne 1 du métro venant de La Défense. Cette offre nouvelle, qui accompagne des projets urbains de part et d'autre du pôle (notamment à l'ouest l'opération d'aménagement Val de Fontenay – Alouettes et à l'est sur le secteur du Péripôle Nord), renforce la nécessité d'aménager le pôle-gare tout en offrant une opportunité pour l'inscrire dans un projet d'ensemble.

1.2 Contexte et contenu de l'aménagement projeté

Fontenay-sous-Bois, avec une population d'environ 53 000 habitants, comprend plus de 27 500 emplois dont 70 % à moins de 800 m du pôle-gare ; à l'horizon 2035, les projections maximalistes retenues par le dossier font état d'un accroissement des emplois de près d'un tiers (36 500) pour une population qui atteindrait environ 60 000 habitants.

L'aménagement du pôle-gare s'inscrit dans une double perspective de développement urbain, synthétisée dans le projet d'aménagement et de développement durable du plan local d'urbanisme

de Fontenay-sous-Bois : « *L'objectif est de redonner une identité et une qualité urbaine au quartier [des Alouettes]. Pour cela, il sera nécessaire de procéder à son désenclavement, notamment en travaillant sur les conditions de circulation et l'aménagement de liaisons franchissant les infrastructures de transports (en particulier la traversée Est-Ouest au niveau de la gare de Val de Fontenay).*

Il s'agit de combiner la densification du bâti autour du pôle de transport au travers d'opérations immobilières mixtes d'habitat et de bureau avec la diminution de la fracture constituée par les infrastructures : transformation progressive de l'ex RN 86 en boulevard urbain, constitution d'un front urbain, urbanisation des délaissés de l'autoroute et de ses bretelles. À titre d'illustration, selon le dossier, l'opération d'aménagement « Val de Fontenay / Alouettes » a vocation à encadrer le renouvellement d'ensemble du quartier de la gare pour les quinze années à venir. La Ville de Fontenay-sous-Bois envisage d'y construire des nouveaux logements et d'intégrer des commerces, notamment en front urbain le long de l'avenue de Lattre de Tassigny (ex-RN186). De même, la zone de la Pointe, au sud de l'avenue Louison Bobet, doit faire l'objet à terme d'opérations immobilières mixtes d'habitats et de bureaux.

Plusieurs opérations autour du pôle-gare sont livrées ou en cours de réalisation, notamment au sein des périmètres de trois opérations d'aménagement : « Val de Fontenay-Alouettes », « Tassigny-Auroux » et « Alouettes-Est ». Dans le plan local d'urbanisme, le secteur apparaît comme inclus dans l'orientation d'aménagement programmée (OAP) communale, deux OAP de secteurs d'enjeux identifiés (« Grands Ensembles » et « Alouettes ») et dans l'OAP de site « Péripôle ». Le dossier ne fait pas état du contrat de développement territorial « Paris-Est entre Marne et Bois »³ dont les enjeux croisent directement ceux du pôle-gare et du quartier alentour, notamment : « *Traiter les coupures/fractures causées par les infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires et consolider les continuités urbaines et paysagères* ».

Bien que situé en zone urbaine dense, le pôle-gare n'apparaît pas comme intégré à une partie de ville tant les voies de RER et de l'autoroute, bordée de murs anti-bruit opaques, fait barrière entre, à l'ouest, un bâti tertiaire en évolution constitué d'îlots de part et d'autre de la gare routière (centre commercial et bureaux essentiellement) et, à l'est, un secteur en mutation sous-occupé (zone d'activité, logistique, tertiaire récent et zone d'aménagement concerté avec le futur « Péripôle »). Le dossier qualifie le contexte de « paysage urbain de faible qualité ».

³ Les signataires en sont l'État, trois communes du Val-de-Marne (Fontenay-sous-Bois, Nogent-sur-Marne et Le Perreux-sur-Marne), trois communes de Seine-Saint-Denis (Rosny-sous-Bois, Neuilly-Plaisance et Neuilly-sur-Marne), la communauté d'agglomération de la vallée de la Marne, et le conseil général du Val de Marne. Il comprend plusieurs gares : Fontenay-sous-Bois (lignes RER A2 et A4), Val-de-Fontenay (lignes RER E4 et A4) Neuilly-Plaisance (ligne RER A4), Nogent-le-Perreux (ligne RER E4), Rosny-sous-Bois (ligne RER E4), Rosny-Bois-Perrier (ligne RER E4) et Nogent-sur-Marne (ligne RER A2).



Figure 4 – Tissu des activités constituant le contexte du pôle-gare (Source : dossier)

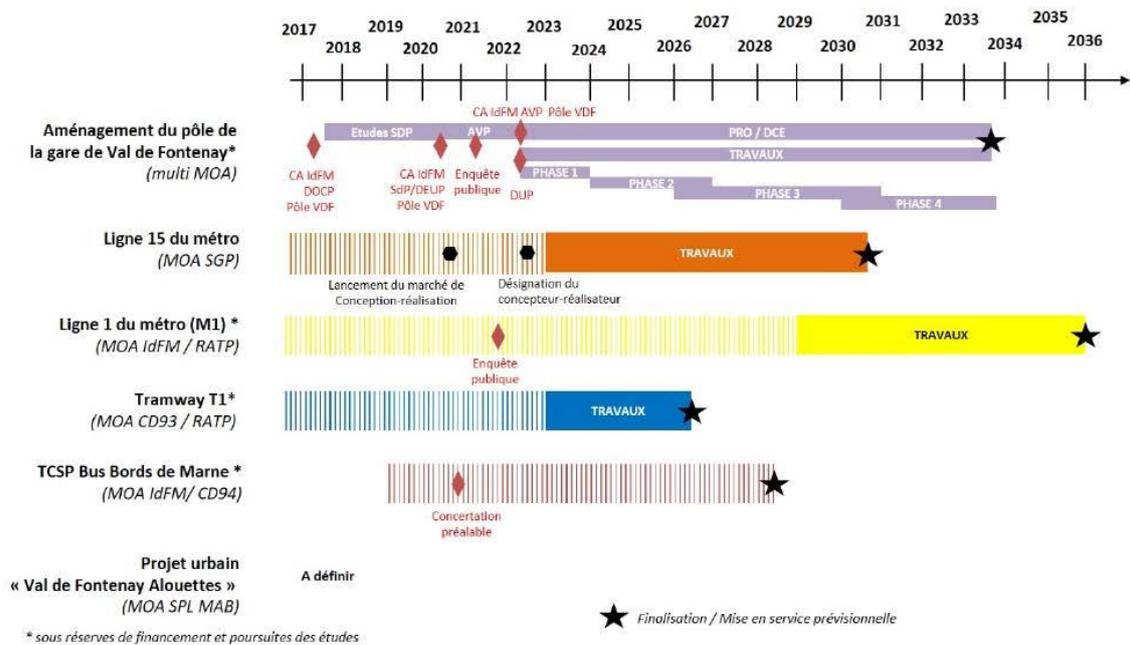
1.3 Présentation du projet et des aménagements projetés

Les études d'aménagement du pôle-gare, commencées dans le cadre d'un contrat de pôle en 2004 ont abouti à un dossier d'objectifs et de caractéristiques principales, approuvé en 2017 par le Conseil du syndicat des transports d'Île-de-France (devenu IDFM), qui a constitué le support d'une concertation préalable (20 février au 24 mars 2017). Il en a résulté le schéma de principe validé au Conseil d'IDFM le 8 juillet 2020, objet de la saisine de l'Ae.

Le dossier affiche quatre objectifs :

- réorganiser et agrandir les espaces de la gare : mise en place d'itinéraires de correspondance et d'accès intermodaux efficaces, d'accès dédiés au RER E, désaturation des quais, accessibilité, lisibilité des accès à partir des espaces publics ;
- aménager les abords du pôle-gare en cohérence avec les projets de développement : atténuer la coupure visuelle, recréer un lien est-ouest, créer un accès structurant à l'est du côté de l'arrivée future du métro et du tramway ;
- améliorer la qualité de service pour tous les voyageurs : lisibilité, confort, information...
- concevoir un projet « phasé » selon le dossier, soit échelonné dans le temps.

Le quatrième objectif constitue plutôt une modalité de réalisation : préserver la continuité d'exploitation du pôle-gare pendant la durée des chantiers, qui, au vu du calendrier de mise en œuvre est d'au moins 13 ans (2023 à 2036), certains aménagements devant être effectués avant 2023.



L'aménagement projeté à terme (tel qu'il apparaît figure 6) s'articule autour d'une réorganisation importante des espaces ferroviaires et des aménagements intermodaux de surface afin d'améliorer l'accessibilité de tous les modes pour tous les voyageurs. Il inclut la création de deux nouveaux bâtiments pour voyageurs à l'Est, la création de deux nouveaux passages souterrains facilitant l'accès aux transports et les franchissements des RER A et E et permettant un lien piétonnier entre les parties est et ouest, sans contrôle de billets⁴, aux seules heures de fonctionnement de la gare. Il prévoit également les réaménagements des espaces existants dont le bâtiment pour voyageurs actuel et les accès à l'est.



Figure 6 – Présentation schématique de l'état projeté des transports en commun lourds à l'horizon 2035 (Source : dossier)

Le pari d'aménagement est une réorientation du pôle-gare à l'est, qui ne représente aujourd'hui qu'un accès très secondaire, appelé à se développer avec l'arrivée du tramway et des deux lignes de métro. Seule la plateforme de bus reste côté ouest où convergent aujourd'hui l'essentiel des flux.

⁴ Cette demande de connexion sans contrôle de billet ressortait fortement de la concertation en 2017.

La multiplicité des acteurs et partenaires est le reflet d'une grande complexité. Le dossier d'aménagement du pôle-gare, approuvé par le Conseil d'Île-de-France mobilités (IDFM) le 8 octobre 2020 associe cinq maîtres d'ouvrage dans un enchevêtrement de compétences :

- IDFM, maître d'ouvrage du schéma de principe et du dossier d'enquête publique est maître d'ouvrage coordonnateur pour les études d'avant-projet et de modification de la bretelle de l'A86⁵ ;
- la RATP, maître d'ouvrage sur les espaces RATP actuels et futurs des infrastructures de passage souterrain sous les voies du RER A et de nouvelle liaison quai A1, et des services : notamment les bâtiments voyageurs, le réaménagement des quais et des lignes de contrôle ;
- SNCF Gares et Connexions et, en délégation, SNCF Réseau, maîtres d'ouvrage sur les futures infrastructures de passage souterrain Nord sous les voies ferroviaires et l'autoroute A86, mise en accessibilité du RER E et des services (notamment bâtiment voyageurs Nord-Est et débouché ouest du passage souterrain Nord) ;
- le Département du Val-de-Marne (CD94), maître d'ouvrage sur les voiries départementales et la modification de la bretelle de l'A86 ;
- et la société publique locale Marne au Bois, par délégation de la commune de Fontenay-sous-Bois, en tant qu'aménageur de la concession d'aménagement « Val de Fontenay- Alouettes », maître d'ouvrage pour les aménagements du périmètre intermodal du pôle en dehors des voiries départementales (espaces publics extérieurs et services « Parking Vélos »).

Plusieurs financeurs contribuent en outre au projet sans en être maîtres d'ouvrage : État, Région d'Île-de-France, Ville de Fontenay-sous-Bois et Société du grand Paris. Le coût du réaménagement est estimé à environ 275 millions d'euros (M€) hors taxes (HT) en référence janvier 2019 (avec une marge d'incertitude indiquée par le dossier de plus ou moins 10 %). Le coût principal résulte du pôle ferroviaire (236 M€), la composante foncière étant faible (15 M€). Le coût des mesures en faveur de l'environnement n'est pas estimé, le dossier précisant qu'il est difficilement quantifiable ou déjà intégré aux aléas, comme si l'environnement constituait un aléa de chantier.

1.4 Procédures relatives au projet

En vertu de l'article R.122-2 du Code de l'environnement, l'aménagement relève d'un examen au cas par cas. S'agissant d'un aménagement d'infrastructures de transport impliquant des établissements publics sous tutelle du ministère chargé de l'environnement, l'autorité environnementale compétente est l'Ae. La décision de soumission à évaluation environnementale est intervenue le 19 janvier 2018 notamment au regard des incidences « *du projet en phase exploitation sur la nature, la quantité et l'organisation des circulations du quartier* » et leurs effets « *induits potentiels, positifs ou négatifs, sur le bruit, la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre* », les incidences potentielles « *sur les eaux souterraines, notamment du fait de la réalisation des passages souterrains* » et les « *interfaces importantes des opérations prévues avec les autres projets d'infrastructure connus* » et les effets cumulés avec les aménagements connus. L'avis de l'Ae sera joint au dossier d'enquête publique.

Une reconnaissance d'utilité publique est également sollicitée.

⁵ La direction des routes d'Île-de-France, bien que gestionnaire du réseau autoroutier, n'assurera pas la maîtrise d'ouvrage de la modification de la bretelle d'autoroute.

Compte tenu du montant de l'investissement public, l'évaluation socio-économique du projet fera l'objet d'un avis du Secrétariat général pour l'investissement, associé d'une contre-expertise indépendante. L'avis des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés est également sollicité de même que celui du directeur des finances publiques remis en date du 5 mai 2020.

L'étude d'impact tient lieu d'évaluation des incidences Natura 2000. Du fait du contexte très anthropisé de l'aménagement projeté, le projet étant éloigné et non connecté aux sites Natura 2000 les plus proches, situés en Seine-Saint-Denis, les conclusions sur l'absence d'incidences du projet quant à l'état de conservation des habitats et des espèces ayant justifié la désignation n'appellent pas d'observation de l'Ae.

1.5 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux de l'aménagement sont les suivants :

- l'urbanisme et le cadre de vie des quartiers jouxtant le pôle-gare ;
- le bruit, la qualité de l'air et la santé de populations en augmentation à proximité de l'ouvrage ;
- les eaux souterraines et le rabattement de nappes.

Le fait de ne traiter que les objectifs du projet en termes d'organisation des déplacements, sans s'intéresser à la perception des usagers ni à l'attractivité future de ce quartier dégradé rend l'étude d'impact, de fait, incomplète.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est claire et proportionnée aux enjeux identifiés par le dossier :

- population et santé humaine : risques naturels, sols pollués, cadre de vie marqué par des nuisances (bruit, qualité de l'air, îlots de chaleur urbains) ;
- modalités de déplacement : réseau routier dense support de trafics lourds, gare peu optimisée dans son fonctionnement, aménagements cyclables pauvres et intermittents, stationnement automobile réputé difficile⁶, nombreux projets en cours et programmés et donc travaux importants... ;
- présence de réseaux structurants (RTE, GRT Gaz, assainissement et chauffage urbain).

Elle est effectuée à trois échelles : les zones d'étude directe, rapprochée et étendue. Les zones d'étude directe (emprise de l'opération et abords immédiats) et rapprochée (périmètre entre 500 m et 750 m autour du pôle-gare, celui du quartier en mutation sur lequel les incidences de l'aménagement seront directes) apparaissent sur la figure 4. La zone d'étude étendue correspond à un territoire pertinent pour les diverses aires résidentielles, d'emploi et de mobilité. Elle comprend suivant les thématiques : la région, le département, les communes avoisinantes, voire seulement le territoire communal.

L'état initial est très détaillé sur le contexte socio-économique dans lequel s'inscrit le projet : les activités du pôle économique sont principalement financières, commerciales et administratives, le déséquilibre entre l'ouest et l'est du faisceau de l'A86 étant marqué, accentué par un dénivelé de plus de cinq mètres.

⁶ L'avis revient sur cet aspect cf. Stationnements.

En revanche, l'étude d'impact est lacunaire sur le contexte dans lequel s'inscrit l'aménagement du pôle-gare, le contenu des projets d'aménagement en termes de nouveaux habitants, de nouveaux services et de nouveaux équipements publics (écoles, établissements sensibles, etc.) Les éléments qu'elle produit sur le bruit ou la qualité de l'air sont par exemple très génériques.

2.1 Population et santé humaine

Les communes au sein de l'aire d'étude présentent une part minoritaire de maisons individuelles. En majorité, les ménages ont emménagé depuis dix ans ou davantage et il s'agit à plus de 95 % de résidences principales. Trois quartiers prioritaires se situent à proximité de la zone d'étude rapprochée, deux à 500 m à l'ouest (la Redoute et Les Larris) et un à environ 1 km au nord-est (le Pré-Gentil).

2.1.1 Occupation du sol

Le secteur est divisé selon un double axe nord-sud (cf. figure 3) composé d'une part par les voies de la ligne E du RER cernées par les deux chaussées de l'A86, et d'autre part, à 300 m à l'est, par l'avenue du Général de Gaulle prolongée par l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny (RD86, ex-RN186). L'avenue Louison Bobet (RD143) (axe est/ouest), au sud, constitue l'unique franchissement de l'A86 sur le secteur.

Le quartier du Val de Fontenay est isolé du bourg ancien de Fontenay-sous-Bois par une ligne de crête assez abrupte. Les deux quartiers ont des types urbains très différents et communiquent peu. Près du pôle-gare sont implantés des immeubles tertiaires sur dalle des années 1970-1980 et des zones d'habitations collectives caractéristiques des années 1970, puis des immeubles plus récents en s'éloignant de la gare.

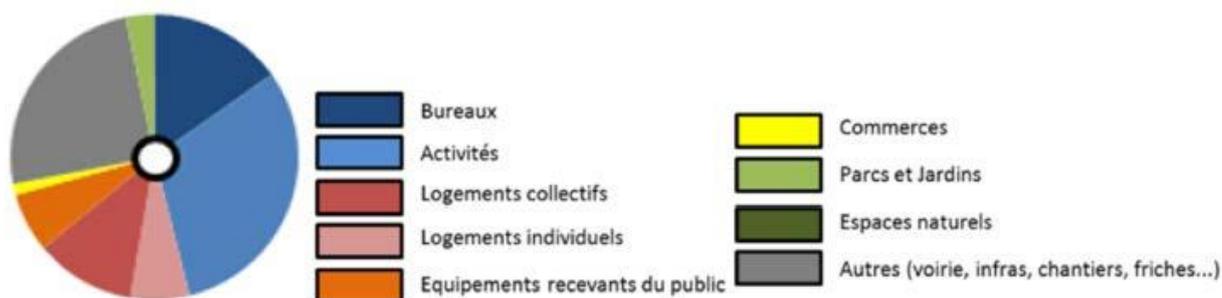


Figure 7 – Surface par type d'occupation du sol dans un rayon de 500 m autour de la gare (Source : dossier)

Entre la RD86 et l'A86 se trouve le secteur du Péripôle. Cette zone, qui s'étend du diffuseur de l'A86 au nord aux voies de la ligne A du RER, est une zone d'activités notamment logistiques.

2.1.2 Qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre et nuisances sonores

Émissions de gaz à effet de serre

Le dossier n'évoque les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre qu'à l'échelle de la Métropole du Grand Paris. Il ne les évalue pas en phase exploitation. Il chiffre les consommations énergétiques du projet en phase de travaux à un peu plus de 2 000 t éq. CO₂, ce qui apparaît comme une unité d'émissions de gaz à effet de serre et non une consommation énergétique. L'Ae note en outre que l'addition des différentes composantes indiquées dans le

tableau de décomposition par poste dépasse 4 500 t éq. CO₂. Le dossier devra être vérifié et rectifié avant l'enquête publique. Il conviendra en outre de le compléter pour indiquer si ces valeurs intègrent l'énergie grise des matériaux utilisés et préciser la méthode d'évaluation utilisée.

L'Ae recommande d'expliciter précisément les consommations énergétiques du chantier en procédant à une analyse du cycle de vie et de distinguer les émissions de gaz à effet de serre des consommations énergétiques.

Qualité de l'air

Sur la qualité de l'air, le dossier est très générique, aucune station de mesure n'étant présente sur la zone d'étude rapprochée, les deux stations les plus proches étant celles du boulevard périphérique parisien Est et celle de Nogent-sur-Marne. Le dossier indique cependant que les niveaux de concentration dans l'air ambiant dans le Val-de-Marne, bien que très élevés s'agissant des concentrations de particules fines et de dioxyde d'azote, sont globalement légèrement inférieurs aux niveaux de Paris, et proches de la moyenne de l'agglomération parisienne. Pour l'Ae, faute de mesure spécifique ou de modélisation basée sur les émissions des véhicules et compte tenu de la quantité de voies routières jouxtant la zone d'étude, l'assimilation aux données de la station proche du boulevard périphérique est l'approximation à retenir.

Pour les PM₁₀ et le benzène, les seuils réglementaires sont dépassés en situation de proximité au trafic. Pour le dioxyde d'azote, la valeur limite annuelle est dépassée en proximité du trafic routier sur les trois sites de mesure du département et elle est en général deux fois supérieure à la valeur limite annuelle. Les niveaux d'ozone dépassent les objectifs de qualité, mais pas les valeurs cibles. Ces dépassements sont généralisés à l'ensemble de la région. Les autres polluants (BaP⁷, SO₂⁸) ont des niveaux inférieurs aux seuils réglementaires, en Val-de-Marne comme dans toute l'Île-de-France.

En phase travaux, la qualité de l'air sera encore dégradée par les gaz et poussières fines produites par le passage des poids lourds, les travaux de terrassement et les odeurs résultant des véhicules et travaux (coulage de bitume). Le dossier ne prévoit pas de mesures d'évitement ou de réduction correspondant à ces nuisances accrues, au motif que l'incidence du projet est négligeable dans ce contexte.

Bruit

Les infrastructures terrestres de transport sont classées en cinq catégories selon le niveau de bruit qu'elles génèrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante. À l'intérieur de bandes sonores affectées par le bruit⁹, toute nouvelle construction doit faire l'objet d'une isolation acoustique. Dans la zone d'étude rapprochée, la ligne SNCF et l'A86 sont en catégorie 1, le RER A en catégorie 2 ou 3 selon les tronçons.

Les cartes de BruitParif, ainsi que les mesures acoustiques réalisées lors des études environnementales de la Ligne 15 Est du GPE, montrent que la zone d'étude rapprochée est fortement exposée aux bruits, qu'ils soient routiers ou ferroviaires. L'analyse des niveaux sonores a ainsi mis en évidence une ambiance sonore ressentie comme bruyante, voire très bruyante le long des infrastructures de transport.

⁷ Benzo(a)pyrène

⁸ Dioxyde de soufre

⁹ Pour la catégorie 1, la bande réputée affectée par le bruit est de 300 m le long de l'infrastructure.

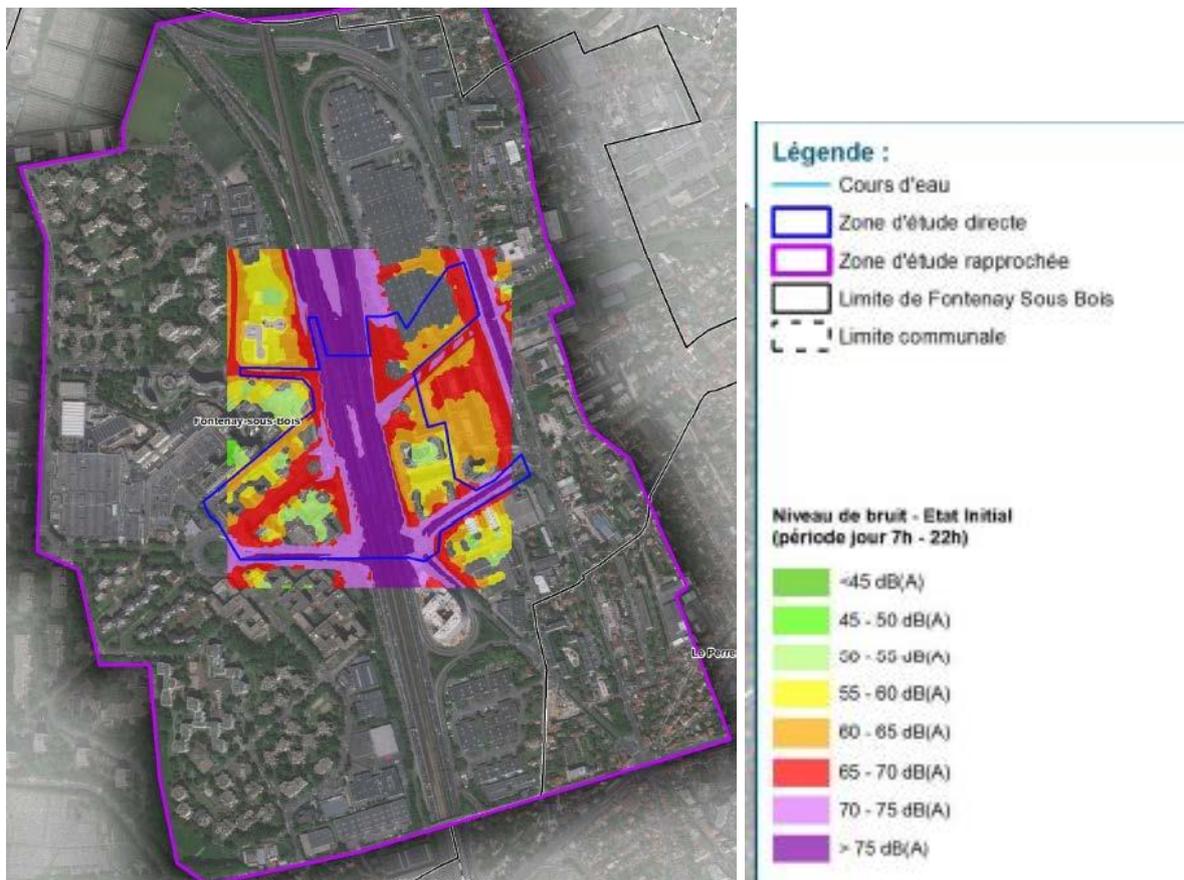


Figure 8 – Ambiance acoustique autour du pôle-gare (Source : dossier)

Cependant, le projet ne générant pas d'augmentation de trafic, aucune étude acoustique spécifique n'a été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact et aucune mesure d'évitement ou de réduction n'est proposée, alors que l'aménagement prévoit la destruction¹⁰ puis la construction de 160 mètres d'écran acoustique. Le dossier précise toutefois qu'en application de l'arrêté préfectoral¹¹, les travaux seront interrompus entre 20 h et 7 h les jours ouvrés ainsi que toute la journée les dimanches et jours fériés. L'Ae observe que le contrat de développement territorial Paris Est entre Marne et Bois soulignait l'importance des points noirs de bruit dans la zone, ce que confirme la figure 8.

L'Ae recommande de décrire précisément les incidences, temporaires et ou permanentes, de la destruction voire du déplacement des 160 mètres d'écran acoustique pour les populations alentour et de prendre toutes les mesures nécessaires pour traiter d'éventuels points noirs de bruit.

Îlots de chaleur urbains

La zone d'étude directe est caractérisée par des îlots constitués de grandes emprises tertiaires avec un bâti bas, un ensemble de tours espacées et un ensemble de maisons espacées, caractéristiques de la petite couronne francilienne et donc fortement sujet aux effets d'îlots de chaleur urbain. L'Ae observe que le projet d'aménagement autour du pôle-gare ne prévoit pas d'espaces végétalisés. Le dossier indique seulement que pour respecter le plan local d'urbanisme « *la conception du projet devra intégrer 20 % minimum d'espaces végétalisés sur la surface de son terrain.* » Lors de sa visite, une bande récemment plantée le long du sentier du Noyer Baril a été signalée à la rapporteure.

¹⁰ Le dossier évoque le déplacement. Le récapitulatif des consommations d'énergie, la construction.

¹¹ Arrêté n° 20003-2657 du 11 juillet 2003 relatif à la lutte contre le bruit de voisinage dans le Val-de-Marne

2.2 Milieux naturels et risques

2.2.1 Habitats naturels, espèces et paysage

La zone d'étude rapprochée n'interfère pas avec des territoires à enjeux environnementaux identifiés et ne leur est pas connectée. Les habitats naturels présents sur la zone d'étude (alignements d'arbres d'essences communes, pelouses urbaines, voies de chemin de fer, friches et terrain vague) paraissent d'intérêt écologique assez faible. Une seule espèce de flore patrimoniale a été identifiée, le *Torilis noueux* ; six espèces exotiques envahissantes courantes sont présentes. Aucune zone humide n'a été identifiée.

On note cependant une certaine richesse faunistique : quatre espèces de chauves-souris dans la zone d'étude, mais non dans la zone directe : Pipistrelle commune, Noctule commune, Pipistrelle de Kuhl et Pipistrelle de Nathusius ; une espèce de reptile, le Lézard des murailles, le long des voies du RER A ; cinq espèces d'insectes, non protégées, en dehors de la zone d'étude directe (Phanéroptère méridional, Hespérie de l'alcée, Demi-deuil, Sésie ichneumon et Coccinelle argus) ; 21 espèces d'oiseaux dont 16 protégées, nicheurs dans une zone élargie. Dans la zone directe, ont été observés en transit ou en alimentation la Bergeronnette grise, le Pinson des arbres, la Mésange bleue, la Mésange charbonnière, l'Accenteur mouchet, le Faucon crécerelle, le Moineau domestique, le Martinet noir et le Verdier d'Europe.

Le paysage, très minéral à l'exception de deux alignements d'arbres sur les avenues alentour, est marqué par la présence d'obstacles visuels et physiques qui fragmentent le territoire ; le contrat de développement territorial Paris Est entre Marne et Bois soulignait dès 2012 l'importance de restaurer « *la qualité du cadre de vie par la mise en place d'une trame paysagère* ». L'aménagement n'aura que peu d'incidences, ce qui représente selon l'Ae une occasion manquée. Le choix de passages souterrains contribue en outre à faire de la question paysagère un impensé du dossier et peut-être du projet d'aménagement urbain dans lequel il s'inscrit.

2.2.2 Eaux souterraines et superficielles

Deux masses d'eau souterraines concernent la zone d'étude : l'Eocène du Valois (3104) et l'Albien néocomien captif (3218), classé en zone de répartition des eaux, mais à plusieurs centaines de mètres de profondeur. Seize captages d'alimentation en eau potable non connus de l'agence régionale de santé selon le dossier sont présents dans un rayon de cinq kilomètres autour de la zone d'étude mais aucun en aval hydraulique, ainsi que deux puits géothermiques (profondeur environ 85 m).

La zone d'étude rapprochée appartient au sous bassin versant de la Marne, le cours d'eau le plus proche.

Un réseau temporaire de collecte des eaux de ruissellement des emprises des sites de chantier à ciel ouvert, la mise en place d'un système d'assainissement provisoire avant rejet et des mesures classiques en cas de pollution accidentelle sont prévus pour éviter une pollution des eaux souterraines.

2.2.3 Risques naturels et industriels

Les risques naturels sont principalement liés à un aléa moyen de retrait-gonflement des argiles¹², la zone d'étude rapprochée étant située en zone d'aléa moyen, un risque d'effondrement lié au phénomène de dissolution de gypse (présence d'un banc massif de gypse mais aucun niveau gypseux n'a été rencontré dans les sondages carottés en juin 2018) à mettre en regard d'un risque de remontée de nappe, faible à l'ouest, moyen à l'est et élevé avec une nappe sub-affleurante au niveau du Péripôle.

Les risques industriels liés au transport de matières dangereuses (canalisations, routier, ferroviaire) sont diffus au sein de la zone rapprochée sauf pour les canalisations de gaz. Cinq sites Basias¹³ (dont trois en activité¹⁴) sont identifiés dans la zone d'étude rapprochée. Les remblais présentent localement des concentrations significatives en métaux lourds. Une station-service en milieu urbain hors de la zone d'étude rapprochée figure dans la base Basol¹⁵. Aucun site Basol n'est cependant situé en amont hydraulique de la zone d'étude dans un rayon de 5 km.

Le diagnostic de pollution de sous-sol produit au droit de la zone d'étude directe en vue de la localisation des passages souterrains a mis en évidence des dépassements des valeurs seuil Aspitet¹⁶ en métaux lourds pour la quasi-totalité des prélèvements, la moitié des échantillons pouvant être considérés comme inertes. Cela suppose une gestion différenciée des déblais d'excavation avec un stockage avant évacuation ou réutilisation. Par ailleurs, les enrobés de voiries affectées par les travaux comprennent de l'amiante. Des investigations spécifiques sont prévues dans les phases ultérieures de l'aménagement.

Le dossier précise que le creusement des passages souterrains (au plus profond 54 m NGF¹⁷), réalisé au-dessus du niveau de la nappe du Bartonien, ne modifie pas l'équilibre hydrique du sous-sol, excluant la dissolution de gypses et le retrait-gonflement des argiles. Il mentionne toutefois des études géotechniques réalisées en 2017-2018 visant à apprécier le risque de retrait-gonflement des argiles qui devraient être poursuivies dans les phases ultérieures du chantier. En revanche, il indique sans le démontrer que seule la zone du Péripôle est concernée par le risque de remontée de nappe.

L'Ae recommande de vérifier que la remontée de la nappe au niveau du Péripôle n'entraînerait pas de désordres sur le pôle-gare et de prévoir le cas échéant des mesures appropriées.

Déchets

Le dossier est précis quant à la gestion des déchets en cohérence avec le plan national de prévention des déchets et le plan régional de prévention et de gestion des déchets issus du bâtiment et des travaux publics d'Île-de-France. Il ne précise toutefois pas la contribution apportée par

¹² Plan de prévention des risques approuvé le 21/11/2018

¹³ Base de données des sites industriels et activités de service

¹⁴ Un laboratoire pharmaceutique Bristol-Meyers, un atelier d'application de peinture et vernis, une blanchisserie.

¹⁵ Base de données des sites pollués

¹⁶ Programme de recherche lancé par l'Inra en 1994 : apports d'une stratification pédologique pour l'interprétation des teneurs en éléments traces" pour établir des références sur les concentrations en éléments traces dans les sols.

¹⁷ Niveau général de la France : réseau de repères altimétriques disséminés sur le territoire français métropolitain continental et la Corse, géré par l'institut national de l'information géographique et forestière.

l'aménagement à l'objectif de recyclage de 70 % des déchets du bâtiment à l'horizon 2020 prévu par la directive-cadre « déchets »¹⁸.

Déblais

Le dossier indique un volume de déblais total de l'ordre de 40 000 m³, principalement dus au creusement des deux passages souterrains. Leur caractérisation, même approximative n'est pas fournie. Le nombre total de poids-lourds nécessaire pour l'évacuation est de l'ordre de 4 000, ce qui paraît négligeable dans le contexte de trafic local. À ce propos, l'Ae note que le devenir de ces déblais n'apparaît qu'incidemment, sous forme d'une ligne du tableau de décomposition de la consommation énergétique du chantier indiquant « *Mise en décharge de déblais* » pour la totalité du volume.

L'Ae recommande d'expliciter dans le dossier le devenir prévisible des déblais générés par le chantier.

2.2.4 Réseaux

La zone d'étude est concernée par tous types de réseaux : réseaux d'assainissement départementaux et communaux, GRTgaz, chauffage urbain et réseau RTE enterré. La réalisation de travaux, qui prend en compte les réseaux connus, peut entraîner des dommages sur des réseaux non identifiés. En revanche, les effets permanents sont considérés comme négligeables.

Le projet ne se superpose pas directement aux canalisations de chauffage urbain et aucun collecteur d'assainissement du syndicat interdépartemental de l'assainissement de la l'agglomération parisienne n'est présent dans la zone d'étude. Mais elle est desservie par le réseau d'assainissement pluvial territorial et pour partie par le réseau d'assainissement pluvial départemental. Une étude de sol est nécessaire pour étudier la faisabilité d'une infiltration, notamment compte tenu du risque de retrait-gonflement des argiles, l'aménagement se trouvant en aléa moyen (cf. Risques naturels et industriels) et le débit de fuite maximal autorisé est de 5 l/s/ha.

La zone d'étude rapprochée du projet est fortement concernée par le passage de canalisations de gaz à faible profondeur (2 à 4 m sous le niveau naturel). Une analyse de compatibilité sera réalisée. L'Ae considère que les risques sont suffisamment pris en compte par ces mesures.

2.3 Déplacements

2.3.1 Réseau routier

Le pôle-gare est proche d'axes routiers à fort trafic : deux échangeurs de l'A86 (incomplets) et les RD143 et RD86 (ex-RN186) ; les flux de transit y sont prépondérants. Les comptages réalisés le jeudi 31 mai 2018, en heure de pointe du matin, entre 8 h et 9 h, ont dénombré plus de 11 300 véhicules légers (VL) et 600 poids-lourds (PL). La part de transit dépasse 90 % pour les deux catégories. L'heure de pointe du soir (17 h15 - 18 h15) est analogue : près de 13 000 VL, 450 PL, environ 90 % de transit. En outre huit axes présentent un trafic routier intense (dont trois entre 22 000 et 31 000 véhicules/jour), notamment aux heures d'affluence.

¹⁸ Directive-cadre déchets 2008/98/CE

2.3.2 Transports en commun

Les pointes de desserte du pôle-gare marque sont très marquées ; elle est fortement réduite en début de soirée. À l'heure de pointe du matin (7 h–9 h), circulent pour le RER A 16 trains par heure vers Paris, 15 dans l'autre sens ; pour le RER E, selon le sens 6 ou 8 trains par heure. Pour le RER A cela correspond à 6 200 voyageurs au départ et 6 500 à l'arrivée, pour le RER E à 3 500 départs et 5 800 arrivées, soit 22 000 voyageurs en deux heures, autant que les VL sur l'autoroute.



Figure 9 – Répartition modale des utilisateurs du RER à l'heure de pointe du matin au pôle-gare en 2017-2018 (Source : dossier)

Comme il ressort de la figure 9, les piétons et cyclistes constituent, malgré un espace congru et peu attractif, l'immense majorité des entrants et sortants de la gare, le rabattement par bus étant inférieur au tiers des entrants. L'accès ouest passe principalement par un trottoir central avec quelques aménagements de part et d'autre duquel s'arrêtent la plupart des bus. Les deux voiries, très larges, n'incitent pas à une modération de vitesse. Le bâtiment pour voyageurs, des années 1970, paraît étriqué. Les accès aux quais sont peu généreux. Les quais eux-mêmes sont parfois étroits : 3,25 m sur la partie ouest des quais du RER A, les deux tiers de la longueur n'ayant pas de sortie en face du train ; 5,30 m, quai central desservant les rames allant dans les deux directions¹⁹, aux extrémités de ceux du RER E, aériens, cernés par l'A86, dont il faut retrancher les trémies des escaliers d'accès aux quais du RER A par lesquels se font entrées et sorties. Les quelques passages souterrains sont bas et exigus.

La perception de danger ressentie par les usagers, qui ressort de la concertation préalable, est prégnante et l'inconfort perceptible ; la saturation en heure de pointe est manifeste. Le réaménagement de l'espace au sein du pôle-gare apparaît donc tout à fait nécessaire et de nature à améliorer la situation.

Le dossier fournit, pour documenter la desserte du pôle-gare, des cartes isochrones à 15 minutes en bus et pour les piétons mais les pré-supposés de leur établissement ne sont pas exposés. Il n'est ainsi pas précisé si la carte « bus » tient compte du cadencement pour permettre la correspondance avec un des RER, ni du temps d'accès au quai, ni si sa validité est moyennée sur la journée pour prendre en compte les heures de desserte allégée. Il n'est pas non plus indiqué si la carte isochrone pour les piétons est mesurée ou calculée sur la seule distance théorique. Il serait utile de préciser les hypothèses de construction de ces cartes et de joindre au dossier une carte isochrone pour les cyclistes puisque le dossier insiste sur l'importance de développer les possibilités d'accès au pôle-gare à vélo, ce qui paraît nécessaire au regard de sa configuration actuelle. Il conviendrait également de proposer des cartes isochrones projetées pour la future desserte des moyens de transport (tramway, métro, bus Bord de Marne) compte tenu de leur éloignement par rapport à l'arrivée des bus.

¹⁹ À noter que la ligne P du réseau Transilien (exploitée également par la SNCF) reliant Paris Est à Provins et à Coulommiers emprunte les mêmes voies ferrées que le RER E, de même que des trains Grandes lignes, sans marquer d'arrêt en gare.

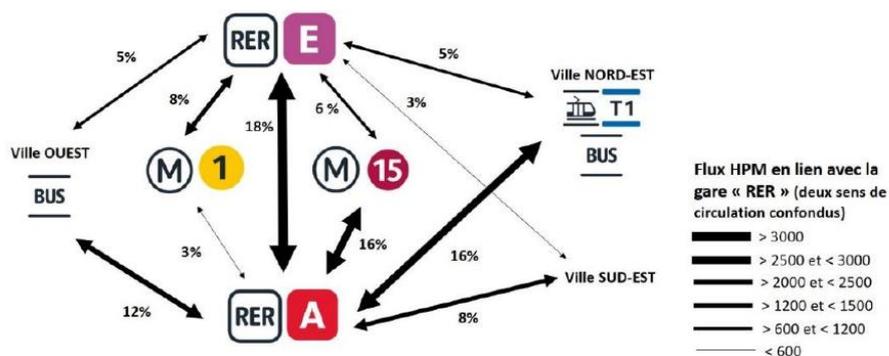


Figure 10 – Répartition des flux à l'horizon 2035 à l'heure de pointe du matin (Source : Dossier)

Au-delà de ces questions de desserte du pôle-gare, l'aménagement repose sur un postulat : celui d'une augmentation des flux en provenance de la partie est, en lien avec les opérations d'aménagement et l'arrivée du Tram 1 et du métro. Les améliorations effectuées entre 2024 et 2027, en dehors de la création d'un accès extérieur direct pour un des quais du RER A, portent dès lors sur la seule partie orientale, comme si la fonctionnalité ouest ne nécessitait pas d'optimisation. Le dossier ne permet pas en l'état d'étayer cette conviction sur laquelle s'appuient les projections (cf. figure 10). En outre, la distance, même considérée comme acceptable, au tramway – côté est, à un peu plus de 400 m de l'entrée est de la gare, semble réduire les possibilités d'intermodalité Tram/bus²⁰, voire Tram/RER surtout pour les personnes à mobilité réduite pour lesquelles cela constitue une distance conséquente avec plusieurs obstacles.

Les aménagements limités de voirie (création d'itinéraires cyclables, modification de la géométrie de la bretelle de sortie de l'A86, mise en œuvre d'une partie des services de stationnement des vélos) ne sont pas selon l'Ae de nature à remettre en cause le caractère routier du contexte. D'ailleurs, le dossier ne fournit aucune évolution des gains attendus en termes de report modal, ce qui ne permet donc pas de vérifier si le projet atteint l'objectif qu'il se fixe.

Il a été précisé à la rapporteure que l'aménagement des passages souterrains serait soigné, qu'ils seraient spacieux (8 mètres de large), lumineux et capacitaires. Le dossier serait utilement complété sur ce point, le choix de l'interconnexion par des passages souterrains étant peu porteur en termes de lien urbanistique entre les deux quartiers (cf. Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu).

2.3.3 Stationnements

La partie consacrée aux stationnements est révélatrice du parti d'aménagement routier. Alors que de toute évidence on constate un parking spontané des vélos, qui encombrant des passages déjà étroits, notamment côté est où les accès exigus, le long de l'autoroute, n'incitent guère à la promenade, le dossier insiste à plusieurs reprises et dans chacune des synthèses en encadré sur la difficulté du stationnement automobile.

Le recensement des places existantes de stationnement de vélos est exhaustif – en tout 117 arceaux, dont l'écartement ne permet pas toujours de les utiliser pour deux vélos. Celui des stationnements automobiles est plus imprécis : presque 1 900 places au centre commercial (gratuité de 3 h), 279 places en souterrain devant la gare ; les autres mentions sont plus vagues : « *de nombreux parkings*

²⁰ Le temps de correspondance est réputé se situer aux alentours de 8 minutes hors situation de congestion.

de bureaux (privés) sont également présents à proximité du pôle. Il existe également des places de stationnement sur voirie limitées en nombre le long de l'avenue Louison Bobet, de l'avenue des Olympiades, et de l'allée des Sablons ». Lors de la visite sur site, la rapporteure a pu constater une offre importante actuelle de stationnement automobile en souterrain qui n'apparaît pas dans le dossier.

La part de rabattement en voiture individuelle vers la gare étant d'ores et déjà faible, la saturation alléguée du stationnement automobile ne peut provenir que de personnes qui se rendent non à la gare mais dans les bureaux alentour. La caractérisation de l'enjeu « stationnement » automobile comme moyen par le dossier, au même niveau que l'organisation des transports collectifs, ne paraît pas justifiée.

L'Ae recommande de compléter le recensement des stationnements automobile disponibles pour l'intégrer au dossier et de reconsidérer la qualification de cet enjeu pour le projet et d'intégrer au projet d'emblée la réalisation de nombreux stationnements sécurisés pour vélos.

2.4 Effets cumulés de l'aménagement avec d'autres projets connus

Ont été retenus pour l'analyse du cumul des incidences les projets de transports en commun (ligne 15 Est Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre et prolongement de la ligne 1 du métro à Val de Fontenay ainsi que le prolongement de la ligne de tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay) et le projet de restructuration du secteur du Péripôle.

Le dossier indique qu'une coordination entre les maîtres d'ouvrage de projets concomitants sera recherchée pour réduire autant que possible les nuisances liées aux chantiers.

En phase d'exploitation, les effets cumulés sont dans l'ensemble considérés comme inexistantes ou positifs. Toutefois un risque d'impact cumulé faible est noté pour le bruit et les émissions lumineuses. L'effet cumulé est considéré comme positif pour la qualité de l'air, effet que l'on ne retrouve pas en ce qui concerne la santé du fait de l'exposition de nouvelles populations. Une analyse à partir de l'indice pollution population²¹ rendrait davantage compte des incidences en la matière.

L'augmentation de la population, d'activité comme résidente, dans la zone du pôle-gare, favorisée par l'arrivée de nouvelles lignes de métro et du tramway, en l'absence de projet d'aménagement urbain d'ensemble se traduisant par exemple par une couverture de l'autoroute et des travaux importants pour apaiser la RD 143, correspond à une augmentation importante de population exposée à ces nuisances dont les effets sanitaires sont connus. Le dossier n'en fait pas état. Ce point était pourtant bien abordé dès l'évaluation environnementale du CDT « Paris Est entre Marne et Bois ».

En revanche, si cette desserte accompagnait ou accélérerait une réelle requalification du quartier avec notamment une réduction importante de la circulation des véhicules à moteur thermique, elle contribuerait à améliorer la situation pour les populations qui fréquentent le secteur actuellement. La question devrait être plus spécifiquement examinée des incidences cumulées avec les projets d'opérations d'aménagement programmées sur la zone, notamment quand ils comportent l'implantation de logements. Sans mesure d'évitement ou de réduction spécifique, l'accroissement

²¹ Indicateur qui présente de manière synthétique l'exposition potentielle des personnes à la pollution atmosphérique. C'est le résultat du croisement des concentrations des polluants retenus et des populations exposées sur le domaine d'étude.

de population soumise aux risques augmenterait le nombre de personnes souffrant de maladies chroniques (asthme, cancers, maladies cardiovasculaires...).

L'Ae recommande d'analyser le cumul des incidences du projet d'aménagement du pôle-gare et du projet urbain, incluant les opérations d'aménagements alentour, à la lumière de l'évaluation environnementale du contrat de développement territorial « Paris Est entre Marne et Bois ».

L'Ae recommande en conséquence de prévoir la réduction à la source des nuisances, notamment celles générées par les trafics sur les infrastructures de transport, à partir d'un indice pollution population (pour la pollution de l'air) et d'apprécier le nombre de personnes supplémentaires exposées à un bruit excessif.

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

Deux variantes de franchissement du faisceau A86/RER E ont été étudiées et soumises à la concertation en 2017 :

- deux franchissements aériens, créant un repère urbain de lien entre les deux parties avec une passerelle est-ouest entre les deux bâtiments des voyageurs formant accès indépendant aux quais du RER E et offrant un accès urbain indépendant côté ouest (Olympiades) et une passerelle nord-sud à l'Est du pôle franchissant les voies du RER A ;
- deux passages souterrains, permettant des temps de correspondance et un dénivelé réduits, situés de part et d'autre des ouvrages existants du RER A, franchissant l'ensemble du faisceau « A86/voies ferrées », desservant les deux quais du RER E et raccordés d'une part aux quais du RER A via un rameau de connexion, et d'autre part au palier bas des circulations verticales de liaison avec les bâtiments voyageurs, offrant un accès dédié au RER E et permettant l'accessibilité du RER E et de la correspondance avec le RER A. S'y ajoute un souterrain nord-sud côté est du pôle pour faire le lien entre le RER et les lignes de métro.

La concertation, dont le bilan devrait figurer au dossier d'enquête publique, a souligné que le franchissement souterrain supposerait un entretien particulier pour éviter une perception d'inconfort, voire d'insécurité. Le pétitionnaire ne prend pas d'engagement en ce sens.

Le tableau récapitulatif des avantages et inconvénients des deux options figurant au dossier n'est guère concluant ; le maillage par trois passages souterrains a été retenu : un au sud du RER A, un au nord du RER A et un à l'est de la gare. Toutefois, le passage souterrain sud a été abandonné ultérieurement pour des raisons techniques ; la solution alternative finalement adoptée exclut la réalisation d'accès dédiés au RER E depuis le sud-est, qui constituait cependant un des critères de fonctionnalité recherchés.

Trois options principales ont été dès lors étudiées pour l'aménagement des espaces ferroviaires pour la liaison entre le quai Paris du RER A et les quais du RER E, dont deux avec des ascenseurs soit avec emprise sur le quai du RER A²², soit sous le quai du RER E, variante retenue pour minimiser les conflits d'usage en phase travaux et avec les usagers du RER A.

Pour l'aménagement du pôle bus, deux variantes principales ont été étudiées : maintien d'un pôle bus unique à l'ouest ou répartition entre un pôle bus Ouest et un pôle bus Est en fonction de l'origine

²² Lors de sa visite sur site, la rapporteure a observé des groupes de personnes agglutinées sur le quai du RER A attendant l'arrivée du RER E à l'abri des intempéries.

des lignes. Le choix a été fait du pôle bus unique à l'ouest qui allonge les correspondances pour les piétons.

L'implantation de la régulation et du pôle « stationnement des bus » a également fait l'objet de variantes portant sur les voiries alentour, notamment la RD 143. Il a été choisi celle qui présentait le moins d'incidence du trafic sur la régularité des bus (sur l'avenue des Olympiades), positionnée au plus proche de la bretelle de l'A86 avec un débouché à l'ouest du passage souterrain Nord.

Le traitement du sentier jusqu'ici piétonnier du Noyer Baril a conduit à un projet de transformation en zone de rencontre²³. Celui des sentes d'accès côté est, évoquées lors de la visite sur site et absolument nécessaire au regard de leur inconfort, ne figure pas au dossier. Il conviendra de compléter le dossier sur ce point avant l'enquête publique.

L'examen des variantes est très précisément décrit et illustré dans le dossier mais les choix d'option sont dans plusieurs cas mal justifiés, avec des comparaisons de leurs fonctionnalités qui semblent analogues. En outre l'intervention, après choix d'une option, de considérations techniques, parfaitement justifiables mais qui privent de pertinence l'option retenue, ne contribue pas à la lisibilité des choix. Le choix des passages souterrains, qui avait la préférence des collectivités mais pas du public, a ainsi été arrêté sur des critères de fonctionnalité (accès direct aux deux quais du RER E) que l'aménagement projeté ne satisfait pas, sans que l'option ait été remise en cause.

En général, le dossier ne semble faire aucune place à l'expérience utilisateur ; le point de vue des usagers et leurs attentes ne sont pas analysés, comme si l'aménagement ne leur était en fait pas destiné.

L'Ae recommande de présenter des tableaux récapitulatifs des avantages et des inconvénients de l'ensemble des options faisant apparaître les marges d'appréciation du maître d'ouvrage dans le choix des solutions et en intégrant une étude précise des attentes des usagers.

2.6 Analyses coûts avantages et autres spécificités des dossiers d'infrastructures de transport

Un chapitre du dossier est consacré à l'analyse socio-économique. L'Ae observe que le bénéfice actualisé repose sur la valorisation de gains de temps supposés de quelques secondes, compris entre 5 et 30 secondes (5 à 15 pour le réaménagement des itinéraires au sein du pôle, 30 secondes liées à la décongestion des quais du RER E, 10 secondes du fait de la décongestion des lignes de contrôle...).

L'Ae rappelle que les perturbations quotidiennes induisent des retards beaucoup plus significatifs. Même en prenant en compte ces variations insensibles, le bénéfice actualisé du projet est d'ailleurs à peine positif (4,1 millions d'euros selon la méthode de l'instruction ministérielle²⁴ ; 10 millions d'euros selon la méthode francilienne²⁵).

²³ Lors de sa visite sur site, la rapporteure a constaté que la distinction entre zone de rencontre et zone 30 n'était pas familière.

²⁴ Valeur actualisée nette par euro investi neutre et taux de rentabilité interne de 4,0 % – instruction ministérielle en vigueur depuis le 1^{er} octobre 2014 ; elle prévoit un coût d'opportunité des fonds publics ; la valeur du temps est de 13,6 € par heure ; d'autres éléments distinguent les deux méthodes.

²⁵ Valeur actualisée nette par euro investi neutre et taux de rentabilité interne de 8,4 %, valeur spécifique des valeurs tutélaires utilisées pour le calcul – la valeur du temps est de 21,9 € l'heure.

Il ne paraît pas *a priori* inutile de faire un projet dont le bénéfice actualisé serait estimé négatif dès lors qu'il apporte un confort et une fiabilité aux usagers alors que ces gains réels ne sont pas pris en compte en l'état dans la valorisation de l'analyse socio-économique. Il est instructif que le dossier ne fasse nulle part référence à l'expérience des utilisateurs de l'aménagement, comme si leur perception était sans importance dans les choix opérés. Le bénéfice d'un aménagement ferroviaire doté de quais étripés serait sinon très supérieur à celui d'un aménagement pourvu de quais larges qui pourtant en renforcent l'attractivité et donc l'usage. Le dossier aurait pu utilement en faire état. Les questions de sécurité ne sont abordées dans le dossier qu'au travers de quatre accidents voyageurs recensés sur les quais. L'insécurité routière alentour n'est pas analysée dans le dossier.

L'Ae observe par ailleurs que l'aménagement projeté est comparé à l'aménagement actuel alors que la référence aurait dû être un aménagement intégrant la problématique de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite puisqu'il s'agit d'une simple conformité à la loi. Il n'évalue pas en ce cas l'évolution des trafics routiers et de transports publics dans le contexte de réalisation de l'ensemble des opérations d'aménagement alentour.

L'Ae recommande :

- ***de présenter un scénario de référence avec mise en conformité avec la loi du pôle-gare sans autres adaptations et réalisation des aménagements urbains alentour ;***
- ***de faire intervenir dans l'analyse socio-économique un paramètre de sécurité et de confort des espaces d'attente, de correspondance et de circulation sur les quais.***

2.7 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Un suivi précis est prévu en phase chantier à partir de fiches de suivi : fiches de visite environnement et fiches d'anomalies pour chacun des incidents intervenus, l'approvisionnement en matériaux, la gestion des déchets, la prise en compte des risques naturels, le suivi de la qualité des eaux, etc.

En phase de fonctionnement, sont prévus d'une part un suivi des mesures de préservation de la ressource en eau (contrôle de qualité des eaux de ruissellement notamment) et d'autre part un suivi des déplacements (en vue de vérifier le report modal attendu et l'utilisation des modes actifs notamment). Le suivi du report modal attendu apparaît assez approximatif toutefois, faute de préciser s'il comprend l'ensemble des connexions.

2.8 Résumé non technique

Le résumé non technique a été intégré à l'étude d'impact. Il serait utile d'en faire un fascicule séparé. Il est clair et didactique et convenablement illustré. Il présente toutefois les mêmes qualités et défauts que l'étude d'impact.

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