

Création d'une passerelle piétonne en gare de Corbeil-Essonnes

Dossier d'enquête publique

OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT

LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE
VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE
HA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE DUNKERQUE—MUTTENZ—KLEDERING—FUENCARRAL

VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA
LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON

BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE DUNKERQUE—MUTTENZ—KLEDERING—FUENCARRAL—SIBELIN—SONAIN

OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT

—PORTUGAL—ESPAÑA—POLSKA—FRANCE—ÖSTERREICH—IRELAND—NI
BLE—ACCOMPAGNEMENT—ORGANISATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT—OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ
IN—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE BERLIN HA
NTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE DUNKERQUE—MUTTENZ—KLEDERING—FUENCARRAL—SIBELIN—SONAIN

OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT

ERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSZAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG
A—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSZAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG

NE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSZAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG
ND—BELGIQUE—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE—SUISSE BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE DUNKERQUE—MUTTENZ—KLEDERING—FUENCARRAL—SIBELIN—SONAIN

—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE DUNKERQUE—MUTTENZ—KLEDERING—FUENCARRAL—SIBELIN—SONAIN

TOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—
LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSZAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG

ONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSZAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG
LAIS—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE—SUISSE LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE DUNKERQUE—MUTTENZ—KLEDERING—FUENCARRAL—SIBELIN—SONAIN

NE—LUXEMBOURG BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE DUNKERQUE—MUTTENZ—KLEDERING—FUENCARRAL—SIBELIN—SONAIN

RES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT
HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE DUNKERQUE—MUTTENZ—KLEDERING—FUENCARRAL—SIBELIN—SONAIN



SOMMAIRE DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Pièce A – Informations juridiques et administratives

Pièce B – Plan de situation

Pièce C – Plan général des travaux

Pièce D – Notice explicative

Pièce E – Etude d'impacts

Pièce F – Avis émis sur le projet

Création d'une passerelle piétonne en gare de Corbeil-Essonnes

Pièce A : Informations juridiques et administratives



SOMMAIRE

PARTIE I – OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	3
1 OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	3
2 LE MAITRE D'OUVRAGE DU PROJET.....	3
3 LE CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	3
PARTIE II – TEXTES DE REFERENCE.....	4
1 TEXTES RELATIFS AUX ENQUETES PUBLIQUES.....	4
1.1 Textes relatifs aux enquêtes publiques.....	4
1.2 Textes relatifs à l'étude d'impact.....	4
2 TEXTES RELATIFS AUX AUTRES AUTORISATIONS NECESSAIRES POUR REALISER LE PROJET :.....	4
2.1 Textes relatifs à l'évaluation des incidences Natura 2000.....	4
2.2 Textes relatifs à l'eau, aux milieux aquatiques et aux zones humides.....	4
2.3 Textes relatifs au patrimoine archéologique.....	4
2.4 Textes relatifs au bruit.....	4
2.5 Textes relatifs à l'air et à l'utilisation de l'énergie.....	4
PARTIE III – ORGANISATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	6
1 AVANT L'ENQUETE PUBLIQUE.....	6
2 LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE.....	6
2.1 Organisation et ouverture de l'enquête.....	6
2.2 Publicité de l'enquête.....	6
2.3 Durée de l'enquête.....	7
2.4 Déroulement de l'enquête.....	7
2.5 Fin de l'enquête (art L123-15 et R.123.18 à R.123.20 code de l'environnement).....	7
PARTIE IV – LA DECLARATION DE PROJET.....	8
PARTIE V – LE PROJET APRES L'ENQUETE PUBLIQUE ET AUTRES AUTORISATIONS NECESSAIRES.....	9
1 LES ETUDES DETAILLEES, LA MISE AU POINT FINALE DU PROJET ET LA PHASE DE REALISATION.....	9
1.1 Mention des autres procédures nécessaires pour la réalisation du projet.....	9
2 LES PROCEDURES ET AUTORISATIONS NON REQUISES POUR REALISER LE PROJET.....	10
2.1 Autorisation au titre de l'article L.341-10 du code de l'environnement.....	10
2.2 Autorisation au titre de l'article L.411-2 (4°) du code de l'environnement.....	10
2.3 Autorisation au titre des articles L.341-1, L.341-3 et L.214-13 du nouveau code forestier.....	10
2.4 Étude de sécurité publique.....	10



PARTIE I – OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

1 Objet de l'enquête publique

La présente enquête publique a pour objet la création d'une passerelle piétonne en gare de Corbeil-Essonnes.

Le présent dossier est le support de l'enquête publique ayant pour objet d'informer et de faire participer le public à l'élaboration d'une décision susceptible d'affecter l'environnement.

Le but de l'enquête publique est de présenter au public le projet avec les conditions de son intégration dans le milieu d'accueil et de permettre au plus grand nombre possible de personnes de faire connaître leurs remarques et d'apporter ainsi des éléments d'information utiles à l'appréciation exacte de l'intérêt général de l'opération.

2 Le maître d'ouvrage du projet

RFF est le maître d'ouvrage du projet de création d'une passerelle piétonne. En tant que maître d'ouvrage, RFF dirige les études techniques concernant le projet. Les coordonnées du responsable du projet, sont :



Direction Régionale RFF Ile-de-France
Immeuble Équinoxe
174 avenue de France
75013 Paris

3 Le cadre législatif et réglementaire de l'enquête publique

En vertu de l'article L.123-2 du code de l'environnement, les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une étude d'impact en application de l'article L. 122-1, à l'exception, des projets de création d'une zone d'aménagement concerté, des projets de caractère temporaire ou de faible importance dont la liste est établie par décret en Conseil d'État, font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du chapitre III « Enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement », du titre II, du livre Ier, de la partie législative du code de l'environnement.

La création de la passerelle piétonne, soumise à la réalisation d'une étude d'impact, entre dans cette catégorie de projets qui doivent faire l'objet d'une enquête publique préalable à déclaration de projet.

Le contenu du dossier d'enquête publique est fixé par l'article R.123-8 du code de l'environnement.

Le dossier d'enquête comporte en particulier une étude d'impact (pièce II du présent dossier d'enquête publique) établie conformément aux articles L.122-1 à L.122-3-5 et R.122-1 à R.122-15 du code de l'environnement, relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagement.

PARTIE II – TEXTES DE REFERENCE

Ce chapitre a pour objet d'informer le public sur les principaux textes législatifs et réglementaires de référence qui régissent le contenu du dossier d'enquête, et notamment ceux qui régissent la consultation du public.

1 Textes relatifs aux enquêtes publiques

Ce sont les textes relatifs à l'enquête publique proprement dite. Ils incluent les textes régissant les documents qui composent le dossier d'enquête publique.

1.1 Textes relatifs aux enquêtes publiques

Le code de l'environnement, notamment :

- Partie législative, les articles L.123-1 à L.123-2, concernant le champ d'application et l'objet de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- Partie législative, les articles L.123-3 à L.123-19, concernant la procédure et le déroulement de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- Partie réglementaire, l'article R.123-1 concernant le champ d'application de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- Partie réglementaire, les articles R.123-2 à R.123-27, concernant la procédure et le déroulement de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

1.2 Textes relatifs à l'étude d'impact

Le code de l'environnement, notamment :

- Partie législative, les articles L.122-1 à L.122-3-5, concernant les études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements ;
- Partie législative, les articles L. 124-1 et L. 124.2, concernant le droit d'accès à l'information relative à l'environnement (accès à l'étude d'impact sur simple demande) ;
- Partie réglementaire, les articles R.122-1 à R.122-16, relatifs aux études d'impact des travaux et projets d'aménagement.

2 Textes relatifs aux autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet :

2.1 Textes relatifs à l'évaluation des incidences Natura 2000

Le code de l'environnement, notamment :

- Partie législative, l'article L.414-4, concernant l'évaluation des incidences Natura 2000 ;
- Partie réglementaire, les articles R.414-19 à R.414-26, concernant l'évaluation des incidences Natura 2000.

Après analyse du projet par rapport aux sites Natura 2000, une évaluation préliminaire des incidences a été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement (pièce E du présent dossier d'enquête publique) et a conclu à l'absence d'interaction du projet avec ces sites et les espèces et habitats d'intérêt communautaire qu'ils abritent. Le projet n'a donc pas d'incidences sur les sites Natura 2000 et sur les objectifs de conservations.

2.2 Textes relatifs à l'eau, aux milieux aquatiques et aux zones humides

Le code de l'environnement, notamment :

- Partie législative, l'article L.211-1 et suivant ;
- Partie législative, l'article L.214-1 et suivants, concernant les régimes d'autorisation ou de déclaration des installations, ouvrages, travaux et activités susceptibles d'affecter l'eau et les milieux aquatiques ;
- Partie réglementaire, les articles R.211-108 et R.211-109, concernant les zones humides ;
- Partie réglementaire, les articles R.214-1 à R.214-5, concernant la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou à déclaration ;
- Partie réglementaire, les articles R.214-6 et suivants, concernant les dispositions applicables aux opérations soumises à autorisation ;
- Partie réglementaire, les articles R.214-32 et suivants, concernant les dispositions applicables aux opérations soumises à déclaration.

2.3 Textes relatifs au patrimoine archéologique

Le code du patrimoine, notamment :

- Partie législative, les articles L.521-1 et suivants, concernant l'archéologie préventive ;
- Partie législative, les articles L.531-14 à L.531-16, concernant les découvertes fortuites ;
- Partie réglementaire, les articles R.522-1 et suivants et R.523-1 et suivants, concernant la mise en œuvre des opérations d'archéologie préventive ;
- Partie réglementaire, les articles R.531-8 à L.531-10, concernant les découvertes fortuites.

2.4 Textes relatifs au bruit

Le code de l'environnement, notamment :

- Partie législative : les articles L.571-9 et suivants, concernant la lutte contre le bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres ;
- Partie réglementaire : les articles R.571-32 et suivants, concernant la lutte contre le bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres ;

2.5 Textes relatifs à l'air et à l'utilisation de l'énergie

Le code de l'environnement, notamment :

- Les articles L.220-1 et suivants relatifs à l'air et à l'atmosphère.

- Décrets :
 - Décret du 6 mai 1998 modifié relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement, aux objectifs de qualité de l'air, aux seuils d'alerte et aux valeurs limites ;
 - Décret n°2011-678 du 16 juin 2011 relatif aux schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie.

PARTIE III – ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

1 Avant l'enquête publique

Préalablement à l'enquête publique, le projet de passerelle piétonne en gare de Corbeil-Essonnes a fait l'objet d'études préalables qui ont permis de définir ses fonctionnalités, puis ses caractéristiques techniques et architecturales afin de répondre aux besoins identifiés de mise en accessibilité de la gare aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Sur la base du projet retenu, Réseau Ferré de France a déposé auprès de l'Autorité Environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) le 23 octobre 2012, un dossier de demande d'examen au cas par cas constitué d'un formulaire de demande d'examen au « cas par cas » enregistré sous le numéro n° F-011-12-C-0032, accompagné d'annexes, en vue de statuer sur l'obligation, ou non, de réaliser une étude d'impact pour le projet de passerelle en gare de Corbeil-Essonnes.

Ce projet répond aux critères prévus à la rubrique 7° - *Ouvrages d'art, b - Ponts d'une longueur inférieure à 100 mètres*, du tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'environnement. Cette catégorie d'ouvrage d'art est donc soumise à la procédure dite de l'examen de « cas par cas ».

L'Autorité Environnementale du CGEDD a rendu le 29 novembre 2012 une décision, référencée F-011-12-C-0032 / n° CGEDD 008649-01, soumettant le projet « *Création d'une passerelle piétonne en gare de Corbeil-Essonnes* » présenté par Réseau Ferré de France, à la réalisation d'une étude d'impact, dont le contenu est défini par l'article R. 122-5 du code de l'environnement. La décision de l'autorité environnementale après l'examen au cas par cas figure au chapitre XV de la pièce E (Etude d'impact sur l'environnement) du présent dossier d'enquête publique.

Préalablement à l'enquête publique, le présent dossier d'enquête publique contenant notamment l'étude d'impact sur l'environnement (pièce E) a fait l'objet d'une transmission à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement définie par l'article R.122-6 du code de l'environnement, afin que celle-ci rende un avis. Pour ce projet, l'autorité administrative est l'Autorité Environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD). Celle-ci se prononce dans les trois mois suivant la date de la réception du dossier.

L'avis, dès sa signature, ou l'information relative à l'absence d'observations émises dans le délai, est mis en ligne sur son site internet et sur le site internet de l'autorité chargée de le recueillir lorsque cette dernière dispose d'un tel site.

L'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution des travaux, de l'ouvrage ou de l'aménagement projetés transmet, dès sa réception, l'avis au pétitionnaire.

L'avis de l'Autorité environnementale a été transmis à RFF et figure au chapitre XVI de la pièce E (Etude d'impact sur l'environnement) du présent dossier d'enquête publique.

2 La procédure d'enquête publique

2.1 Organisation et ouverture de l'enquête

L'enquête publique est ouverte et organisée par l'autorité compétente pour prendre la décision en vue de laquelle l'enquête est requise.

D'après l'article L123-3 du code de l'environnement, Lorsque la décision en vue de laquelle l'enquête est requise relève d'un établissement public de l'État, elle est ouverte par le président de l'organe délibérant de

l'établissement. Pour ce projet, c'est donc le Président de RFF ou son représentant délégué qui en sera chargé.

Disposant du dossier d'enquête publique constitué conformément à l'article R 123-8 RFF saisit le Président du Tribunal Administratif, en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur. Celui ou celle-ci est désigné (e), après que le président du TA lui ait adressé une demande qui précise l'objet de l'enquête, la période d'enquête proposée, ainsi que le résumé non technique ou la note de présentation du projet (art R-123-5 code de l'environnement).

Avant sa désignation, chaque commissaire enquêteur doit indiquer au président du TA ses activités professionnelles en cours ou précédentes, afin de juger de la compatibilité de la fonction de commissaire enquêteur, et signer une déclaration sur l'honneur attestant qu'il n'a pas d'intérêt personnel eu égard au projet.

La nomination d'un ou plusieurs suppléants est obligatoire en cas de défaillance du commissaire enquêteur préalablement nommé.

L'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête, précise par arrêté, 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et après concertation avec le commissaire enquêteur :

- l'objet de l'enquête, la date à laquelle elle est ouverte et sa durée ;
- les caractéristiques du projet ;
- la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour statuer ;
- le nom et la qualité du commissaire enquêteur et ses suppléants ;
- le siège de l'enquête où toute correspondance relative à l'enquête (notamment les observations sur le dossier) peut être adressée ;
- les lieux, jours et heures où le public peut consulter le dossier d'enquête et présenter ses observations sur le registre ouvert à cet effet. Ces lieux sont habituellement la mairie de la commune sur le territoire duquel l'opération est projetée et, le cas échéant, la préfecture ou la sous-préfecture. Les observations peuvent être adressées par correspondance au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête ;
- les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur ou un membre de la commission d'enquête se tient à la disposition du public pour recevoir ses observations ;
- le ou les lieux où, à l'issue de l'enquête, le public peut consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ;
- le cas échéant, l'adresse du site internet sur lequel les informations relatives à l'enquête pourront être consultées, ou les moyens offerts au public de communiquer ses observations par voie électronique ;
- lorsqu'il a été émis l'existence de l'avis de l'AE sur l'étude d'impact si étude d'impact il y a.

2.2 Publicité de l'enquête

Un avis d'enquête portant les indications de l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête est publié dans la presse régionale ou locale, au moins quinze jours avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci. L'avis d'enquête est également affiché dans la mairie concernée par le projet, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, ainsi que sur les lieux situés au voisinage de l'aménagement projeté.

2.3 Durée de l'enquête

La durée de l'enquête ne doit pas être inférieure à 30 jours, et ne peut excéder 2 mois. Elle peut être prolongée de 30 jours au maximum sur décision motivée du commissaire enquêteur, conformément à l'article R-123-6 du code de l'environnement.

2.4 Déroulement de l'enquête

2.4.1. Communication du dossier et transmission aux communes concernées

Le commissaire enquêteur conduit l'enquête de manière à permettre au public de prendre une connaissance complète du projet et de présenter ses appréciations, suggestions et contre-propositions.

Le commissaire enquêteur reçoit le Maître d'ouvrage de l'opération soumise à l'enquête publique. Il peut recevoir tous documents, visiter les lieux concernés, entendre toutes personnes dont il juge l'audition utile et convoquer le Maître d'ouvrage ou ses représentants, ainsi que les autorités administratives intéressées.

Il peut organiser, sous sa présidence, une réunion d'information et d'échanges avec le public.

Le Maître d'ouvrage communique au public les documents existants que le commissaire enquêteur juge utiles à la bonne information du public.

2.4.2. Observations du public et possibilité de réunions publiques

Pendant la durée de l'enquête, les appréciations, suggestions et contre-propositions du public peuvent être consignées sur le registre d'enquête tenu à sa disposition dans chaque lieu où est déposé un dossier.

Les observations peuvent également être adressées par correspondance au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête au siège de l'enquête ; elles y sont tenues à la disposition du public. En outre, les observations du public sont reçues par le commissaire enquêteur, aux lieux, jours et heures qui auront été fixés et annoncés dans l'avis de l'ouverture de l'enquête.

À l'expiration de la durée de l'enquête, les registres d'enquête sont mis sans délai à la disposition du commissaire enquêteur et clos par lui (art.R.123-18 code de l'environnement).

Le commissaire enquêteur examine les observations consignées ou annexées aux registres d'enquête et entend toute personne qu'il lui paraît utile de consulter.

Le nouveau régime des enquêtes publiques prévoit que (art L.123-13 et R.123-13 à R123-17 code de l'environnement) :

- Le public peut utiliser les moyens de communication électronique éventuellement indiqués dans l'arrêté d'ouverture d'enquête ;
- Les observations du public sont consultables et communicables au frais de la personne qui en fait la demande pendant le déroulement de l'enquête ;
- Le commissaire enquêteur peut auditionner toute personne ou service qu'il lui paraît utile de consulter ;
- Les réunions d'informations et d'échange avec le public peuvent faire l'objet d'enregistrement ;
- Le commissaire enquêteur doit pouvoir recevoir le maître d'ouvrage à sa demande.

2.4.3. Suspension d'enquête (art L123-14 et R.123.22 code de l'environnement)

Si pendant l'enquête, RFF estime nécessaire de modifier substantiellement le projet, l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête peut, après avoir entendu le commissaire enquêteur, suspendre l'enquête pour une durée maximale de 6 mois (cette possibilité de suspension de l'enquête ne peut avoir lieu qu'une seule fois).

À l'issue de ce délai, l'enquête, menée si possible par le même commissaire enquêteur est prolongée d'une durée d'au moins 30 jours.

2.5 Fin de l'enquête (art L123-15 et R.123.18 à R.123.20 code de l'environnement)

Dans un délai de 30 jours à compter de la fin de l'enquête, le commissaire enquêteur, rend son rapport et ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Si à l'expiration de ce délai, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête n'a toujours pas remis son rapport et ses conclusions motivées, l'autorité compétente peut, avec l'accord de RFF et après mise en demeure restée infructueuse, demander au président du Tribunal Administratif de lui substituer soit un suppléant, soit un nouveau commissaire enquêteur qui disposera de 30 jours maximum pour remettre un rapport et des conclusions motivées.

Des copies du rapport et des conclusions sont adressées à RFF, à la mairie de la commune où s'est déroulée l'enquête ainsi qu'à la préfecture du département concerné, pour y être sans délai tenues à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête (art. R.123-21 code de l'environnement).

Par ailleurs, les personnes intéressées peuvent obtenir communication du rapport et des conclusions en s'adressant à RFF dans les conditions prévues au titre 1er de la loi du 17 juillet 1978.

Lorsqu'elle a publié l'avis d'ouverture de l'enquête sur son site internet, l'autorité compétente pour organiser l'enquête publie le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête sur ce même site et le tient à la disposition du public pendant un an.

2.5.1. Durée de validité de l'enquête (art. R.123-24 code de l'environnement)

Lorsque les projets qui ont fait l'objet d'une enquête publique n'ont pas été entrepris dans les 5 ans à compter de l'adoption de la décision soumise à enquête, une nouvelle enquête doit être reconduite, à moins que, avant expiration de ce délai, une prorogation de la durée de validité de l'enquête n'ait été décidée par l'autorité compétente (cette prorogation a une durée de 5 ans au plus).

La validité de l'enquête ne peut être prorogée si le projet a fait l'objet de modifications substantielles ou lorsque des modifications de droit ou de fait de nature à imposer une nouvelle consultation du public sont intervenues depuis la décision arrêtant le projet.

2.5.2. Possibilité d'une enquête complémentaire (art L123-14 et R.123.23 code de l'environnement)

Au vu des conclusions de l'enquête, si RFF estime souhaitable d'apporter au projet des changements qui en modifient l'économie générale, il peut organiser une enquête complémentaire d'une durée minimale de 15 jours, portant sur les avantages et inconvénients de ces modifications pour le projet et pour l'environnement et organisée sur les seules communes touchées par la modification.

PARTIE IV – LA DECLARATION DE PROJET

Au terme de l'enquête et au vu des conclusions motivées du commissaire enquêteur, le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, se prononcera par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée, conformément à l'article L.126-1 du code de l'environnement.

La déclaration de projet mentionnera l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comportera les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. Elle prendra en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement (Ae - CGEDD) et le résultat de la consultation du public. Elle indiquera, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, seront apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

Si la déclaration de projet n'est pas intervenue dans le délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête, l'opération ne pourra être réalisée sans une nouvelle enquête. En l'absence de déclaration de projet, aucune autorisation de travaux ne pourra être délivrée.

Si les travaux n'ont pas reçu de commencement d'exécution dans un délai de cinq ans à compter de la publication de la déclaration de projet, la déclaration deviendra caduque. Toutefois, en l'absence de changement dans les circonstances de fait ou de droit, le délai pourra être prorogé une fois pour la même durée, sans nouvelle enquête, par une déclaration de projet prise dans les mêmes formes que la déclaration initiale et intervenant avant l'expiration du délai de cinq ans.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le public sera informé par le Préfet de la décision prise à l'issue de l'enquête publique.

- la teneur et les motifs de la décision ;
- les conditions dont la décision est éventuellement assortie ;
- les mesures destinées à éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ;
- les informations concernant le processus de participation du public ;
- les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

En outre, en application de l'article R.122.14 du code de l'environnement, il sera mentionné :

- les mesures à la charge du maître d'ouvrage, destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités et, lorsque cela est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits ;
- les modalités du suivi des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine ;
- les modalités du suivi de la réalisation des mesures prévues, ainsi que du suivi de leurs effets sur l'environnement, qui feront l'objet de bilans réalisés selon un calendrier déterminé par l'autorité compétente pour autoriser le projet. Ces bilans seront transmis pour information par l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement.

PARTIE V – LE PROJET APRES L'ENQUETE PUBLIQUE ET AUTRES AUTORISATIONS NECESSAIRES

Ce chapitre présente les procédures qui seront engagées par Réseau Ferré de France après la Déclaration de Projet. Elles permettront d'entrer dans une phase opérationnelle conduisant à la réalisation des travaux, puis à la mise en service et à l'exploitation du projet.

Suite aux résultats de l'enquête, le maître d'ouvrage devra confirmer s'il entend poursuivre dans ses intentions initiales tout en indiquant les infléchissements et modifications que, le cas échéant, il apporte à son projet initial, pour tenir compte des conclusions de l'enquête.

La réalisation du projet peut nécessiter de nouvelles procédures et la délivrance d'autorisations qui relèvent de diverses réglementations. La nécessité d'obtenir ces autorisations sera précisée en fonction des circonstances et à l'issue des études de détail.

1 Les études détaillées, la mise au point finale du projet et la phase de réalisation

RFF conduira les études de détail en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés. Ces études permettront d'affiner le projet en prenant en compte les orientations prises à l'issue de l'enquête publique. Les études seront menées à un niveau de précision permettant l'établissement des dossiers nécessaires aux procédures décrites ci-après, puis le lancement des travaux.

Le projet qui sera réalisé pourra, pour tenir compte notamment des observations recueillies au cours de la présente enquête préalable à la Déclaration de Projet, faire l'objet de modifications mineures dans la mesure où elles ne dénaturent pas le projet initial et ne remettent en cause les principes de l'opération et son économie générale.

Dans le cas contraire, si des modifications majeures en résultaient, une nouvelle enquête publique pourrait s'avérer nécessaire.

1.1 Mention des autres procédures nécessaires pour la réalisation du projet

Le projet de la création d'une passerelle piétonne, pourra être soumis à d'autres procédures administratives préalablement à sa réalisation.

Les procédures et autorisations identifiées auxquelles sera soumis le projet après l'enquête publique, sont les suivantes :

1.1.1. Demande d'autorisation de modification d'un établissement recevant du public (ERP)

Conformément à la description des articles L 123-1 et suivants du code de la construction et de l'habitat, la gare de Corbeil-Essonnes est un établissement recevant du public (de catégorie 5).

Les ERP doivent être construits de manière à permettre l'évacuation du public, l'accès et la mise en service des moyens de secours et de lutte contre l'incendie. Ainsi, tous les travaux de création, d'aménagement ou de modification d'un ERP doivent faire l'objet d'une autorisation au titre de l'article L 111-8-1 du code de la construction et de l'habitation.

La demande d'autorisation s'appuie sur un dossier permettant de démontrer la conformité du projet avec les règles d'accessibilité aux PMR et avec les règles de sécurité, en phase de conception, de construction et d'exploitation.

L'autorisation de travaux est délivrée par le maire par arrêté municipal.

1.1.2. Procédure relatives à la protection de l'eau et des milieux aquatiques

Le projet de création d'une passerelle en gare de Corbeil-Essonnes nécessite la mise en place de micropieux qui pourraient être susceptibles d'avoir un impact sur les eaux souterraines.

La mise en œuvre de la procédure prévue en application de l'article L.214-1 à L.214-3 du code de l'environnement sera analysée avec les autorités compétentes (Police de l'eau).

1.1.3. Dossier de bruit de chantier

Conformément à l'article R.571-50 du code de l'environnement, un dossier de bruit de chantier peut être déposé auprès des autorités, notamment la mairie, par le MOA au moins un mois avant le début des travaux. Les travaux prévus au titre du présent projet sont soumis à cette procédure.

En effet, le dossier de bruit de chantier est à établir dès lors qu'il y a création d'infrastructure, ou bien modification significative de l'infrastructure.

1.1.4. Autorisation d'occupation temporaire du domaine public

Les travaux engendreront des occupations temporaires du domaine public, tant pour l'emprise des différents éléments à construire de l'infrastructure elle-même, que pour l'organisation du chantier.

Tous travaux et occupations temporaires du domaine public ou privé sont soumis à autorisation et peuvent faire l'objet de plusieurs procédures :

- L'arrêté préfectoral d'autorisation de pénétrer sur les propriétés privées ou d'occupation temporaire. L'arrêté précise, entre autres, les activités autorisées (études, travaux, ...) les modalités de pénétration et d'occupation temporaire, la durée de validité de cette autorisation ainsi que les modalités de remise en état des lieux.
- L'arrêté de permission de voirie est un acte autorisant la réalisation de travaux en bordure de voie ou sur le domaine public et, dans ce cas, l'occupation du domaine par les ouvrages pour lesquels les travaux ont été autorisés. La permission de voirie précise les modalités techniques de l'occupation et de l'exécution des travaux, fixe les périodes, dates et délais d'exécution ; elle est donnée pour une période de temps déterminée.
- L'autorisation de voirie, délivrée par le gestionnaire de la route, est un acte unilatéral, précaire et révocable, qui confère des droits et des obligations ; elle est délivrée à titre personnel pour une durée déterminée sauf pour les occupants de droit. Son contenu, outre l'accord d'occupation, la durée d'occupation ou les responsabilités encourues, fixe les prescriptions techniques sur l'exécution des travaux et les conditions d'occupation.
- L'arrêté de circulation, complémentaire à l'arrêté de permission de voirie, précise les conditions à respecter pour toutes interventions sur le domaine public en cas de réalisation de travaux en sous-sol ou sur le sol, pour en faciliter l'opération, assurer la sécurité des personnes, de la circulation, et prévenir les accidents. Il est à demander dès lors qu'il y a une gêne occasionnée aux usagers du domaine public (piétons, cyclistes, automobilistes, bus, véhicules de secours...) ; la demande permet de signifier la nature des travaux et leur lieu, ainsi que les dispositions prévues pour la signalisation et l'organisation de la circulation aux abords du chantier.

1.1.5. Procédure relative à l'archéologie préventive

Cette procédure a pour objet d'assurer la détection, la conservation ou la sauvegarde par l'étude scientifique des éléments du patrimoine archéologique affectés ou susceptibles d'être affectés par les travaux publics ou privés concourant à l'aménagement.

Dans le cas présent, le projet est situé en dehors des zones à enjeu archéologique identifiées par la DRAC. Toutefois, le projet étant soumis à une étude d'impact à ce titre il répond à l'article R.523-4 du code du patrimoine et rentre donc dans le champ d'action de l'article R.523-1 qui indique que toutes opérations d'aménager ou de construire susceptible d'affecter des éléments du patrimoine est soumise à une procédure d'archéologie préventive.

La Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Ile-de-France sera saisie, en application des articles R. 523-1 et suivants du code du patrimoine concernant la mise en œuvre des opérations d'archéologie préventive, afin qu'elle examine si le projet est susceptible de donner lieu à des prescriptions de diagnostics archéologiques. A l'issue des diagnostics (reconnaitances effectuées sur l'ensemble du linéaire), des fouilles pourront être prescrites sur des sites identifiés.

2 Les procédures et autorisations non requises pour réaliser le projet

2.1 Autorisation au titre de l'article L.341-10 du code de l'environnement

Cette autorisation concerne la destruction ou la modification dans leur état ou leur aspect des monuments naturels ou des sites classés.

L'Architecte des Bâtiments de France assure l'instruction des projets d'aménagement ou de travaux qui intéressent les abords d'un monument historique, un site protégé au titre du code de l'environnement, une Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP), une Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AMVAP), ou un secteur sauvegardé.

A ce titre, il sera amené à donner son avis lorsque des aménagements liés au projet passent au sein de périmètre de protection de monuments historiques ou au sein de sites inscrits ou classés.

Le projet de passerelle piétonne n'intercepte aucun périmètre de protection de monuments historiques, sites classés et/ou inscrits, et n'est donc pas soumis à cette procédure d'autorisation.

En effet, il n'existe aucun monument naturel ou site classé ou inscrits à proximité de la passerelle, susceptible d'être impacté directement ou indirectement par le projet.

2.2 Autorisation au titre de l'article L.411-2 (4°) du code de l'environnement

Cette autorisation concerne la dérogation aux interdictions de destruction des espèces animales et végétales protégées et de leurs habitats naturels, mentionnées aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 411-1 du code de l'environnement.

Le projet de passerelle piétonne n'est pas soumis à cette procédure d'autorisation.

En effet, il s'insère dans un site entièrement artificialisé et minéralisé, qui n'abrite aucune espèce animale ou végétale protégée, ou habitat naturel de ces espèces, susceptible d'être impacté directement ou indirectement par le projet.

2.3 Autorisation au titre des articles L.341-1, L.341-3 et L.214-13 du nouveau code forestier

Il s'agit des anciens articles du code forestier L.311-1 et L.312-1, cités au 6° de l'article R.123-8 du code de l'environnement.

Cette autorisation concerne le droit de défricher des bois et forêts des particuliers ou des collectivités territoriales et de certaines personnes morales.

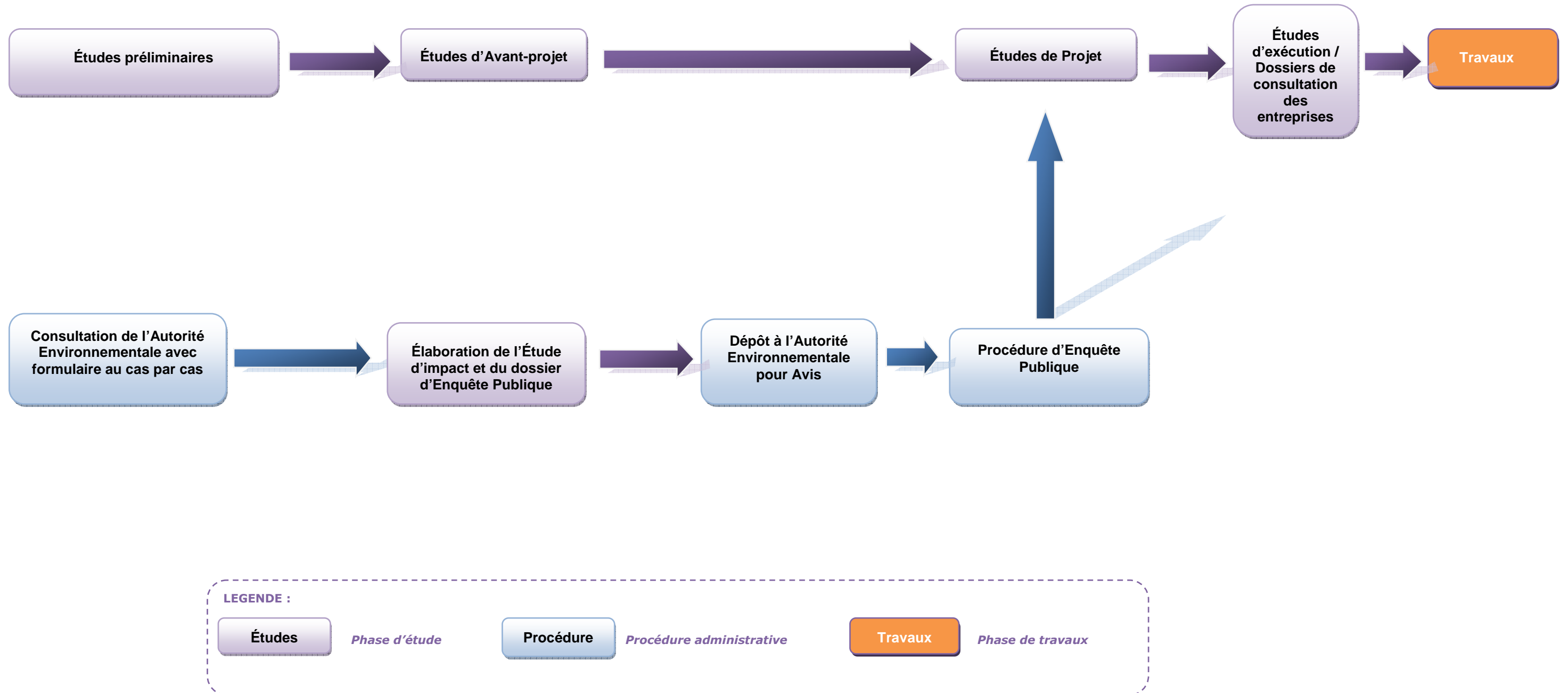
Le projet de passerelle piétonne n'est pas soumis à cette procédure d'autorisation.

En effet, il s'insère dans un site entièrement artificialisé et minéralisé, qui n'abrite aucun espace boisé nécessitant d'être défriché pour permettre la réalisation du projet.

2.4 Étude de sécurité publique

Lorsque la création d'un établissement recevant du public de première ou de deuxième catégorie au sens de l'article R.123-19 du code de la construction et de l'habitation, ainsi que les travaux et aménagements soumis à permis de construire exécutés sur un établissement recevant du public existant de première ou de deuxième catégorie ayant pour effet, soit d'augmenter de plus de 10 % l'emprise au sol, soit de modifier les accès sur la voie publique, est située dans une agglomération de plus de 100 000 habitants au sens du recensement générale de la population, elle est soumise à la réalisation d'une étude de sécurité publique, en application des articles L. 111-3-1 et R. 111-48 du code de l'urbanisme. Le projet est inclus dans une commune qui appartient à l'agglomération (ou unité urbaine) de Paris de plus de 100 000 habitants (10 413 386 habitants en 2010). Le projet concerne un établissement de 5^{ème} catégorie et il n'a pas en lui-même pour effet, de modifier les accès sur la voie publique, cette modification intervenant ultérieurement côté sud, dans le cadre du projet urbain de l'opération du quartier de la gare ne nécessite donc pas la réalisation d'une étude de sécurité publique.

Planning prévisionnel : Création d'une passerelle piétonne en gare de Corbeil-Essonnes
Correspondance entre le déroulement du projet et les procédures administratives (schéma non contractuel, donné à titre indicatif)



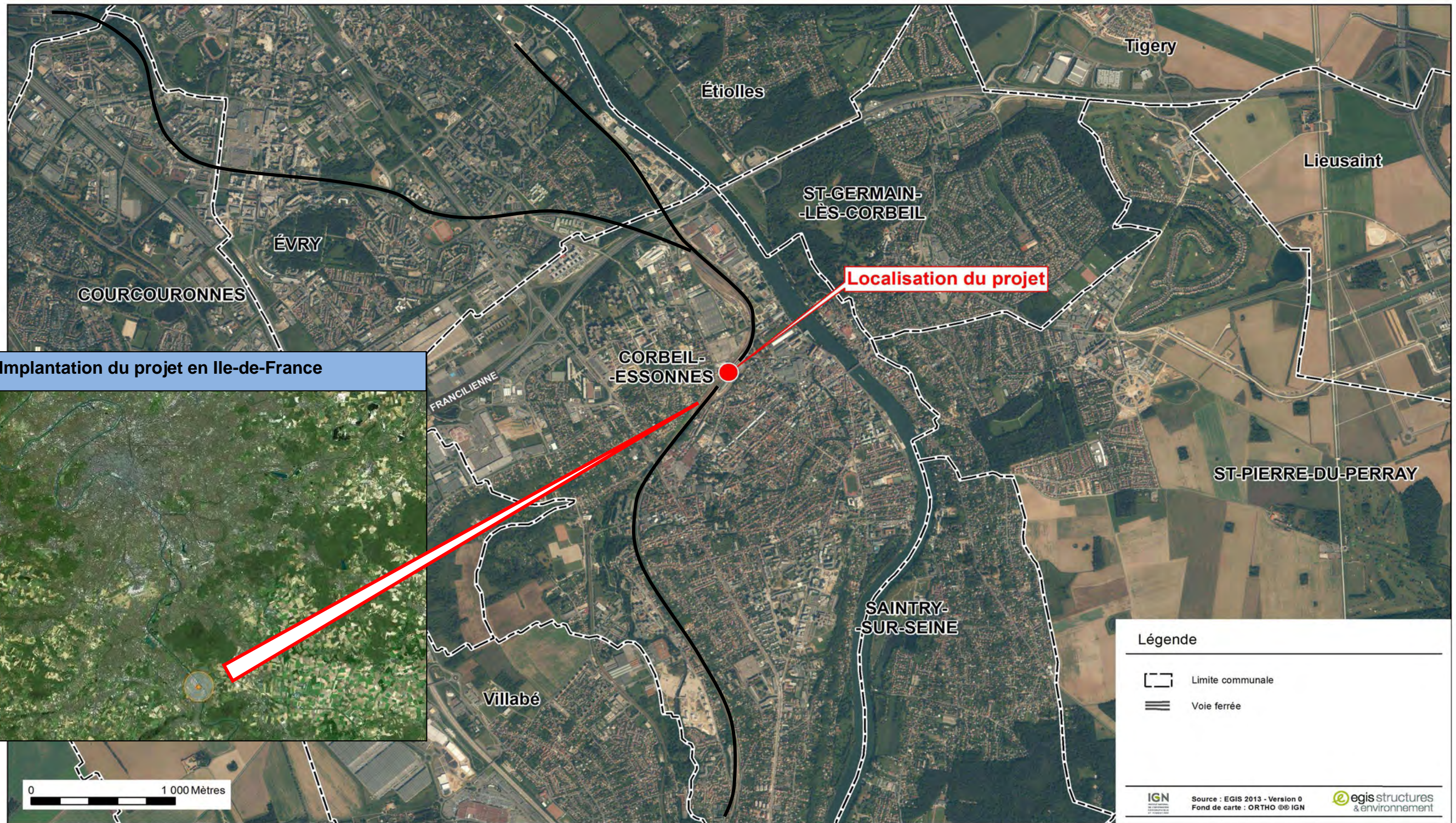
Création d'une passerelle piétonne en gare de Corbeil-Essonnes

Pièce B – Plan de situation



CREATION D'UNE PASSERELLE EN GARE DE CORBEIL-ESSONNES

Plan de situation



Création d'une passerelle piétonne en gare de Corbeil-Essonnes

Pièce C – Plan général des travaux



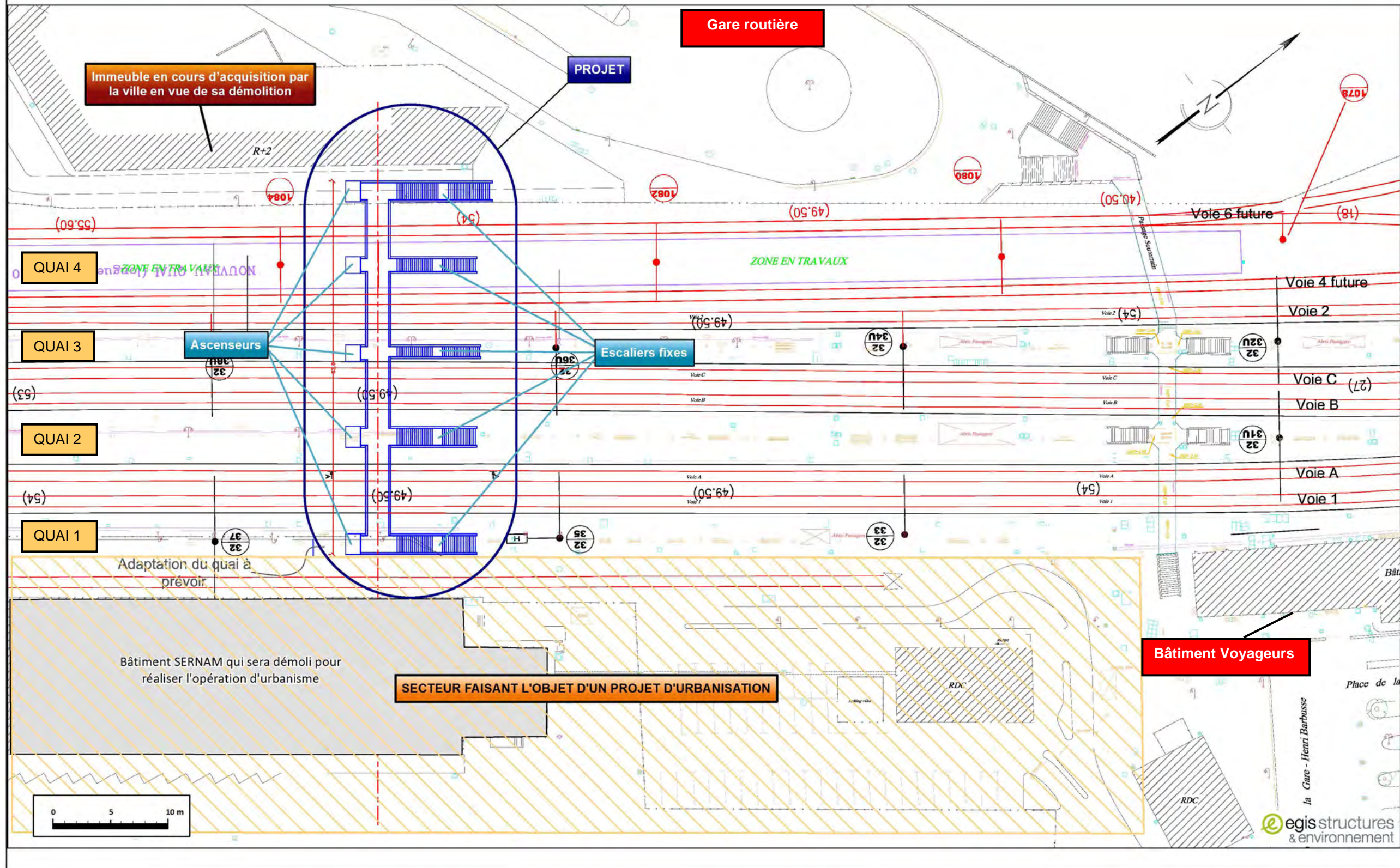
Présentation

Le plan général des travaux présente en page 3 le projet, objet de la présente Enquête Publique. La vue en plan du projet indique l'implantation de la passerelle piétonne ferroviaire ainsi que ses débouchés (escaliers fixes et ascenseurs) sur les quatre quais de la gare de Corbeil-Essonnes et vers la gare routière Ouest côté Emile Zola.



PROJET DE PASSERELLE PIÉTONNE - EQUIPÉE D'ASCENSEURS ET D'ESCALIERS FIXES

VUE EN PLAN



Création d'une passerelle piétonne en gare de Corbeil-Essonnes

Pièce D – Notice explicative : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants et appréciation sommaire des dépenses

LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE
VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE LISBOA—!
HA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE DUNKERQUE—MÜTTENZ—KLEDERING—FUENCARRAL
VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON
LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON
BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MAS
OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT
—PORTUGAL—ESPAÑA—POLSKA—FRANCE—ÖSTERREICH—IRELAND—NI
BLE—ACCOMPAGNEMENT—ORGANISATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT—OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILIT
N—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE BERLIN HA
NTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT
VERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOP
ERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSZAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG
A—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSZAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG
NNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSZAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG
ND—BELGIQUE—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—ESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE—SUISSE BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VE
—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SA
TOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—
LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSZAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG
ONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASE
LAIS—SUOMI—ESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE—SUISSE LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION
NNE—LUXEMBOURG BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUB
IRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT
HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE DUNKERQUE—MÜTTENZ—KLEDERING—FUENCARRAL—SIBELIN—SOMAIN



SOMMAIRE

1	Objectif général du projet de passerelle piétonne et présentation de l'environnement.....	3
2	Présentation du projet de passerelle piétonne	3
2.1	Localisation du projet	3
2.2	Les objectifs liés au projet	3
2.3	Les éléments techniques pris en compte pour sa conception.....	4
3	Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants.....	4
3.1	Les principales caractéristiques techniques	4
3.2	Illustrations 3D du projet de passerelle	7
3.3	Vue en plan et coupes du projet de passerelle	9
4	Appréciation sommaire des dépenses.....	11

1 Objectif général du projet de passerelle piétonne et présentation de l'environnement

Le projet de passerelle piétonne a pour objectif de permettre l'accessibilité de la gare aux personnes à mobilité réduite (PMR). Les 4 quais de la gare seront desservis par des ascenseurs. La passerelle desservira également la gare routière située à l'ouest du faisceau ferroviaire côté Emile Zola.

Le projet de réalisation d'une passerelle permet de répondre aux objectifs de la loi du n°2005-102 du 11 février 2005, pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, qui a été adoptée en vue de donner une nouvelle impulsion à l'intégration dans la société des personnes handicapées.

Plusieurs éléments en constituent la nouveauté :

- la prise en compte de tous les handicaps ;
- la volonté de traiter l'intégralité de la chaîne du déplacement, en liant dans une même approche, urbanisme, voirie et transports, afin d'éliminer toute rupture dans les déplacements pour les personnes affectées d'une déficience.

A ce titre, la gare de Corbeil-Essonnes entre dans le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) adopté par le STIF.

2 Présentation du projet de passerelle piétonne

2.1 Localisation du projet

Le projet est localisé dans le département de l'Essonne (91) en région Ile-de-France. La quasi-totalité de son implantation concerne une emprise du domaine ferroviaire de la gare de Corbeil-Essonnes. Le débouché Nord-Ouest de la passerelle concerne une emprise du domaine public de la ville de Corbeil-Essonnes.

Sur le site, le projet est implanté plus précisément à une centaine de mètres de l'extrémité Nord-Ouest du bâtiment voyageurs de la gare.

La passerelle est implantée perpendiculairement au faisceau de voies ferrées entre deux bâtiments existants (bâtiment de logements au Nord et l'ancienne halle de la SERNAM au Sud) implantés parallèlement aux voies et que la Ville de Corbeil et la communauté d'agglomération Seine-Essonne ont commencé à acquérir en vue de leur démolition.

CREATION D'UNE PASSERELLE EN GARE DE CORBEIL-ESSONNES

Plan de situation

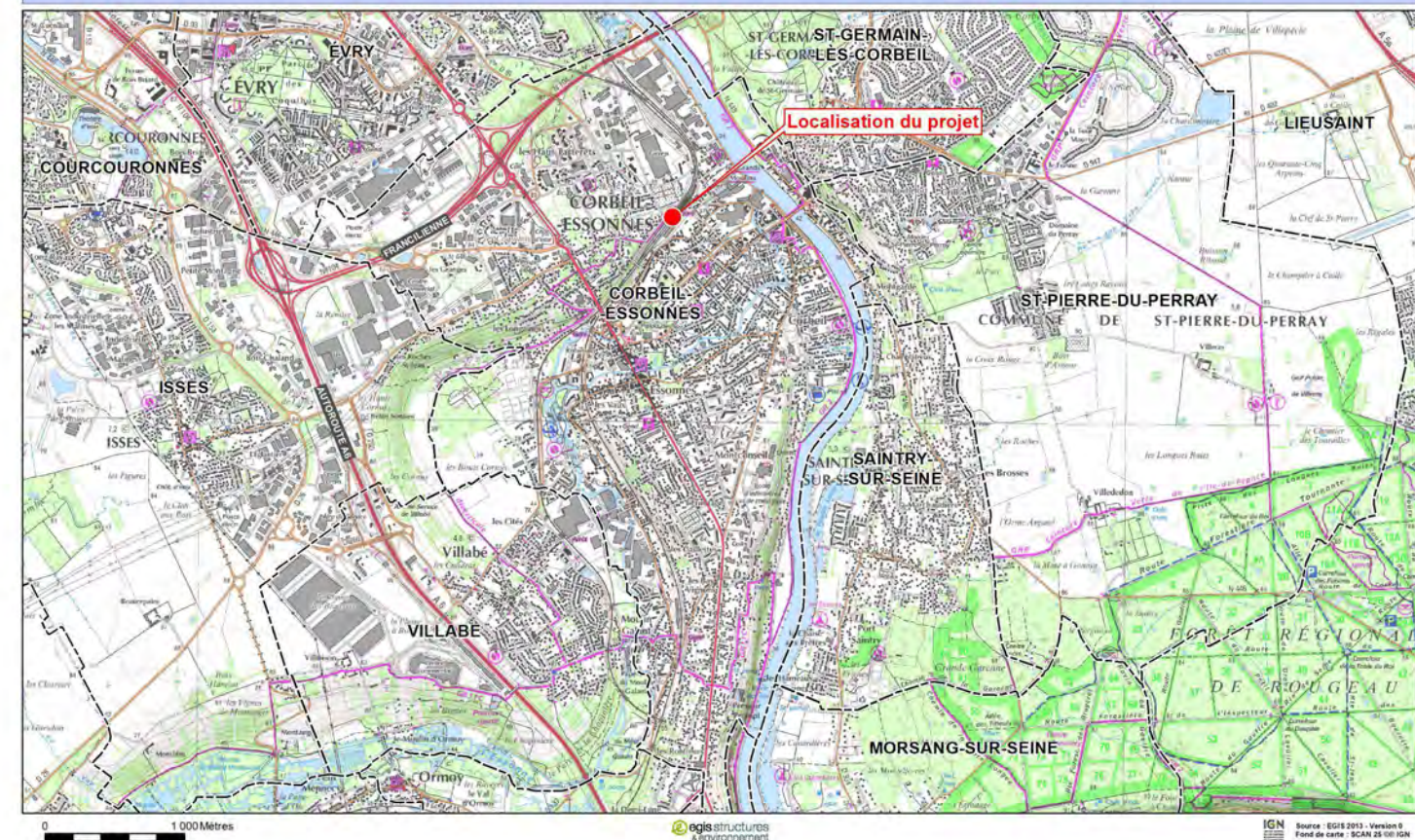


Figure 1 : Plan de situation

2.2 Les objectifs liés au projet

Le projet de passerelle piétonne répond à plusieurs objectifs que sont :

- rendre accessible la gare aux personnes à mobilité réduite qui pourront ainsi accéder aux quais, à partir du parvis de la gare, sans assistance grâce aux ascenseurs équipant la passerelle ;
- offrir de nouveaux accès aux quais de la gare, depuis la passerelle et de mieux répartir les voyageurs sur toute la longueur du quai afin d'améliorer leur confort et leur circulation. En effet, le passage souterrain existant, situé en extrémité des quais côté Paris sera maintenu après la mise en service de la passerelle, qui elle, sera davantage centrée sur les quais ;
- au-delà de son caractère fonctionnel, cette passerelle sera aussi un élément architectural signifiant dans le site, dont la restructuration (notamment côté parking en rive Sud-Est) est inscrite au projet de Plan de Déplacements Urbains. Elle fait donc l'objet, d'un traitement architectural de qualité ;
- le contexte ferroviaire, relativement contraignant, a également fortement guidé la conception de l'ouvrage, dans l'objectif de limiter les nuisances vis-à-vis de l'exploitation ;
- Son axe d'implantation a été retenu pour accompagner le projet urbain coté Sud-Est, ce qui permettra de relier naturellement la voie créée en prolongement de l'avenue Carnot, et les

parkings qui sont envisagés en bordure de l'emprise ferroviaire. Côté Nord-Ouest la passerelle dessert le parvis de la gare routière Émile Zola ;

- la passerelle est conçue de manière à pouvoir être prolongée ultérieurement côté Est dans le cadre du projet urbain à définir par la Ville (hors étude d'impact).

Le projet comprend la création d'une passerelle au-dessus des 7 voies ferroviaires. Elle dessert chacun des 4 quais avec un ascenseur et un escalier fixe. Elle dessert également la gare routière Emile Zola par un escalier fixe et un ascenseur.

2.3 Les éléments techniques pris en compte pour sa conception

Le choix d'une superstructure entièrement métallique s'est naturellement imposé.

Ses éléments constitutifs, plus légers et préfabriqués en atelier, pourront ainsi être posés dans des délais relativement courts et de nuit par une grue stationnée à la limite du faisceau ferroviaire, limitant ainsi au minimum l'impact sur la circulation des trains et l'exploitation de la gare.

Parmi les différents types de structures d'ouvrage de franchissement envisageables, cette solution technique permet de desservir les quais dans les meilleures conditions, en intercalant le long du linéaire de la passerelle des éléments en liaison avec le sol ou les quais.

La passerelle est en alignement droit en plan. Elle dégage un tirant d'air d'environ 6 m au-dessus des voies ferrées.

Le tablier de la passerelle est constitué d'une structure simple continue à section constante, constituée d'un caisson métallique de hauteur maximale 0,80 m.

L'ensemble du platelage ou plancher est recouvert d'un complexe synthétique qui assure l'étanchéité de la surface et forme un revêtement pour les circulations des piétons et des cycles.

3 Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants

3.1 Les principales caractéristiques techniques

Les caractéristiques principales de la passerelle sont les suivantes :

- Longueur de passerelle : 54 m environ ;
- Largeur de passerelle : 3 m de largeur utile qui correspond à l'espace effectif de circulation des chaises roulante et des piétons, le plancher de la passerelle faisant dans sa plus grande largeur 3,6 m ;
- La passerelle est équipée de 5 escaliers fixes et de 5 ascenseurs accessibles aux PMR, répondant à la norme NF EN 81-70.
- Le dimensionnement : la gare est fréquentée actuellement par 11 000 personnes par jour en moyenne avec une progression de l'ordre de 3% par an. Le dimensionnement capacitaire de la passerelle et des escaliers et ascenseurs tient compte d'une répartition réaliste des voyageurs qui continueront à emprunter le passage souterrain, et de ceux, y compris les PMR, qui emprunteront la passerelle ;
- L'éclairage : La passerelle est implantée sur des quais qui sont éclairés par des candélabres. Au droit de son emprise les candélabres seront supprimés, l'éclairage des quais étant assurés par des luminaires installés sous le tablier de l'ouvrage de franchissement. L'éclairage de la passerelle elle-même proviendra de luminaires à tubes fluorescents verticaux intégrés aux poteaux des garde-corps. L'éclairage des marches des escaliers fixes sera fait dans la volée haute par des luminaires intégrés aux voiles latéraux, dans la volée basse par l'éclairage de quai : candélabre (quai 3) ou projecteur en extrémité d'abri filant existant (quais 1 et 2) ;
- La passerelle et les escaliers ne sont pas équipés de couverture ;
- La passerelle est équipée de garde-corps et d'écran de protection vis-à-vis de la caténaire ;
- L'accès à la passerelle est libre, ainsi que les accès aux quais à partir de la passerelle ;

Le tablier de la passerelle est constitué de quatre travées reposant sur des appuis implantés sur les quais pour quatre d'entre eux et pour le cinquième appui à l'extrémité Nord-Ouest, côté gare routière Émile Zola, dans des emprises publiques communales, en dehors des faisceaux de voies.

Au droit de ses appuis sont intégrés une tour d'ascenseur et un escalier fixe ; l'escalier est orienté vers le centre de la gare et son bâtiment voyageurs. L'ascenseur est situé de l'autre côté de la passerelle.

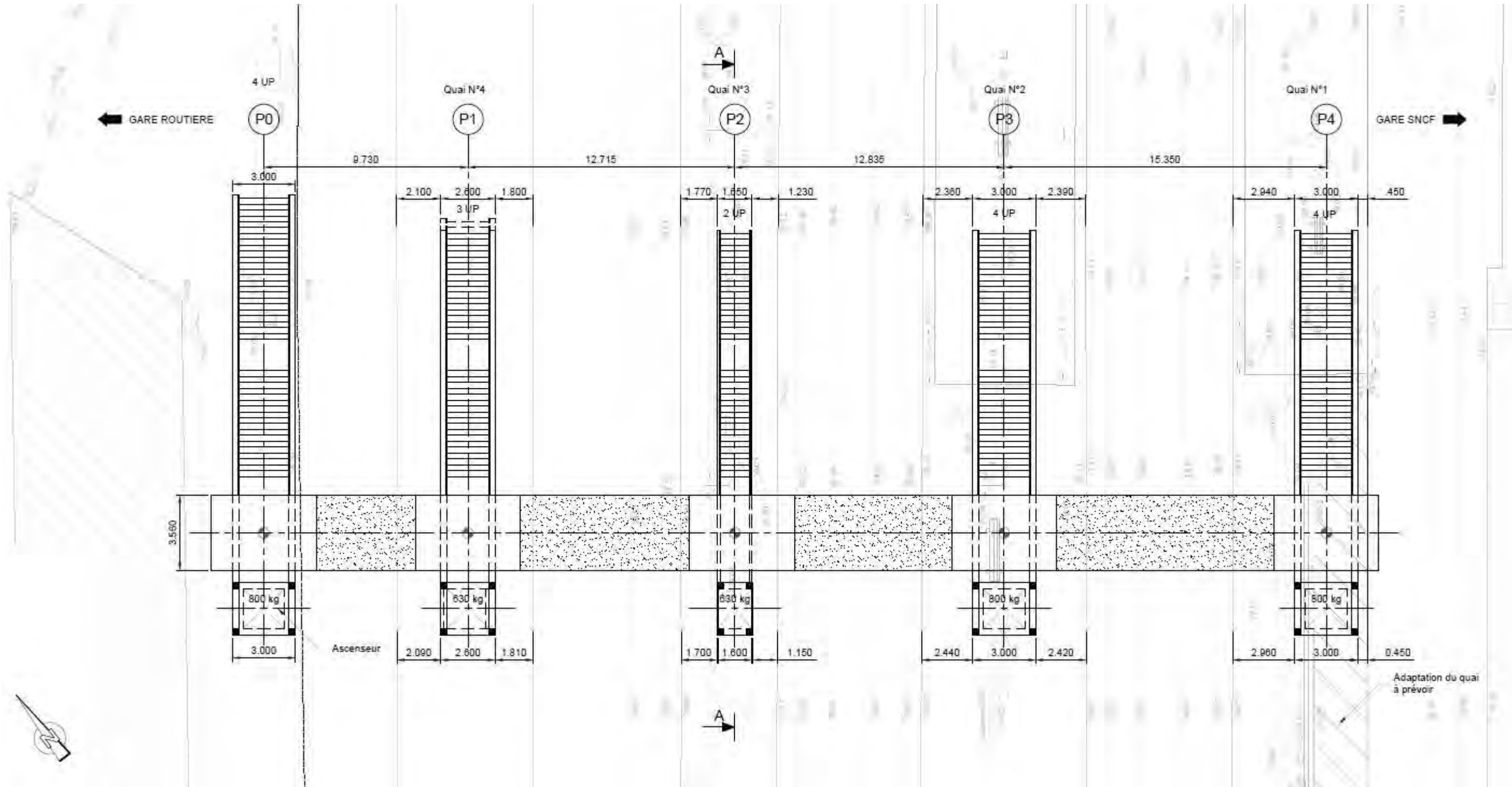


Figure 2 - Caractéristiques géométriques en plan de la passerelle

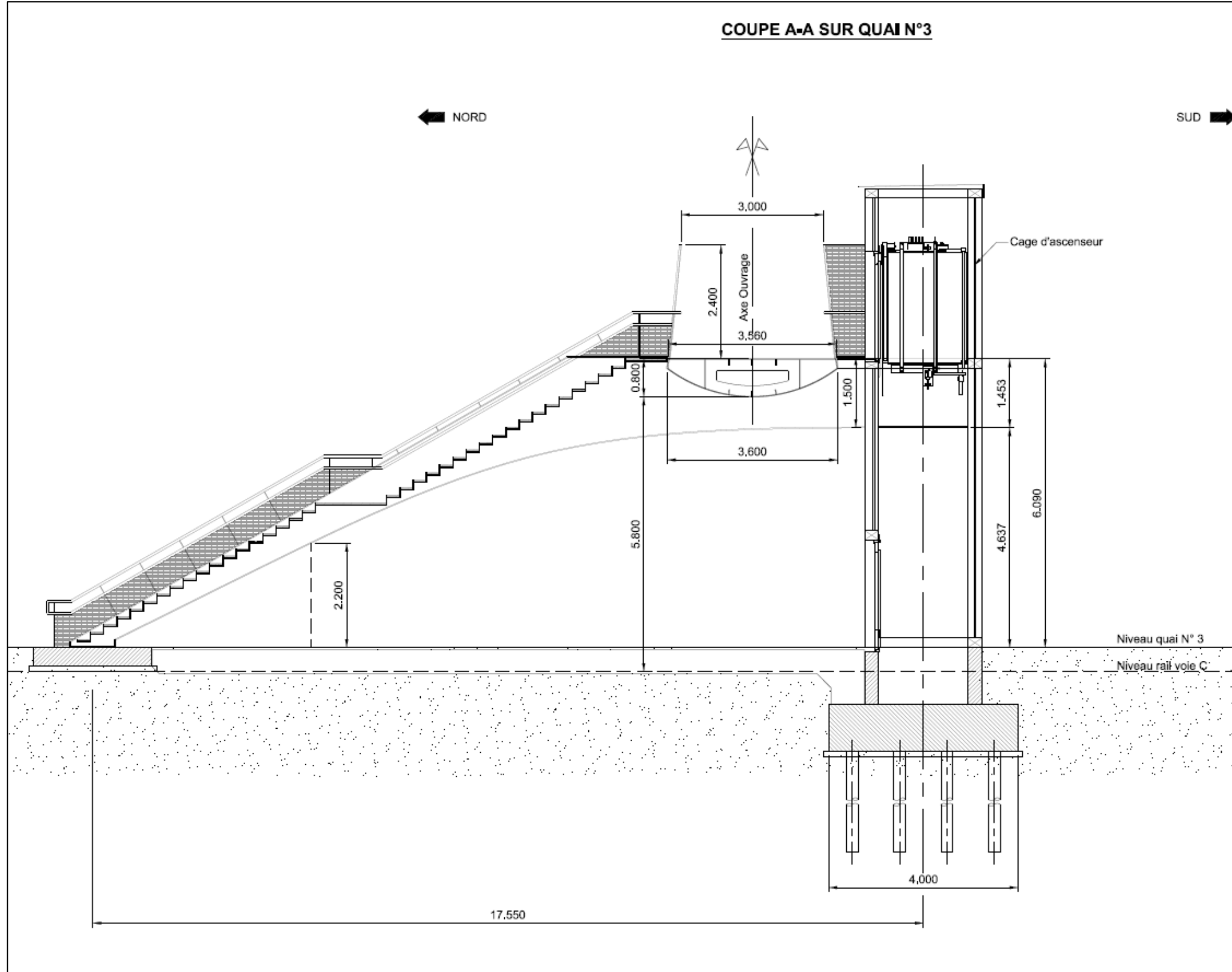
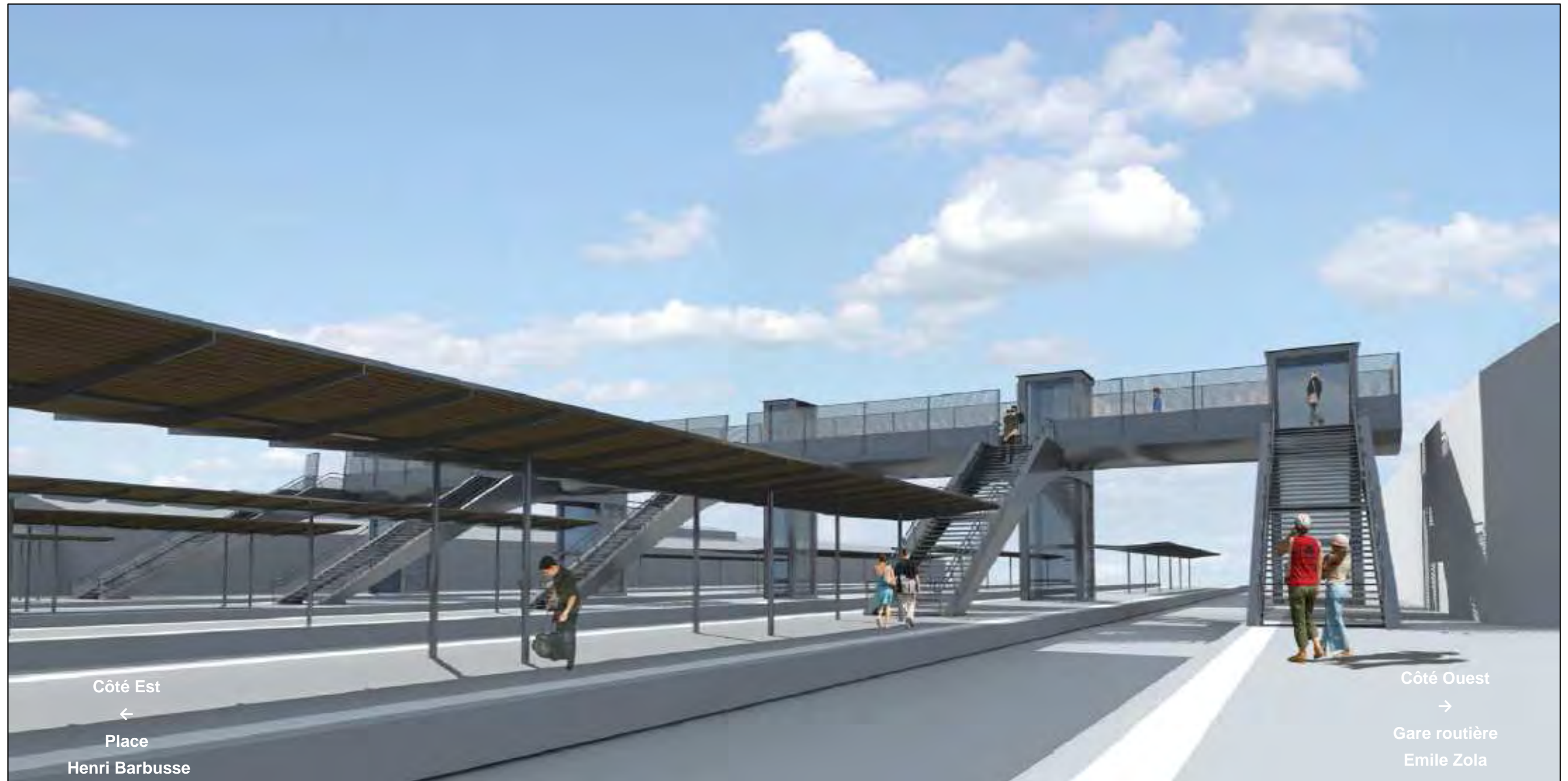


Figure 3 - Caractéristiques géométriques en coupe de la passerelle

3.2 Illustrations 3D du projet de passerelle



Photographie 1 : Perspectives de la passerelle avec les dispositifs d'accès vue depuis la rive Ouest.

Source : Etudes AVP Strates



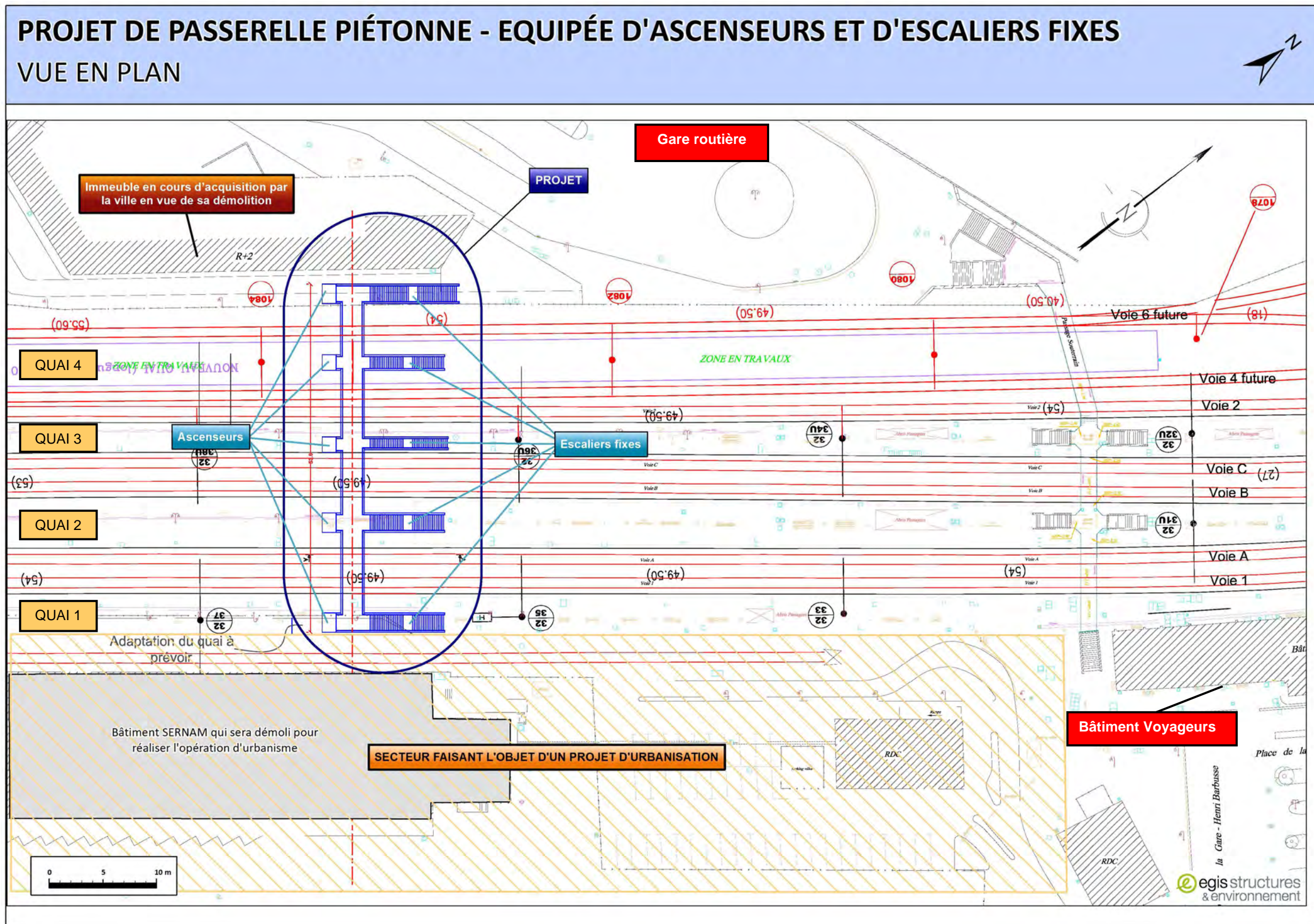
Côté Est
←
Place
Henri Barbusse

Côté Ouest
→
Gare routière
Emile Zola

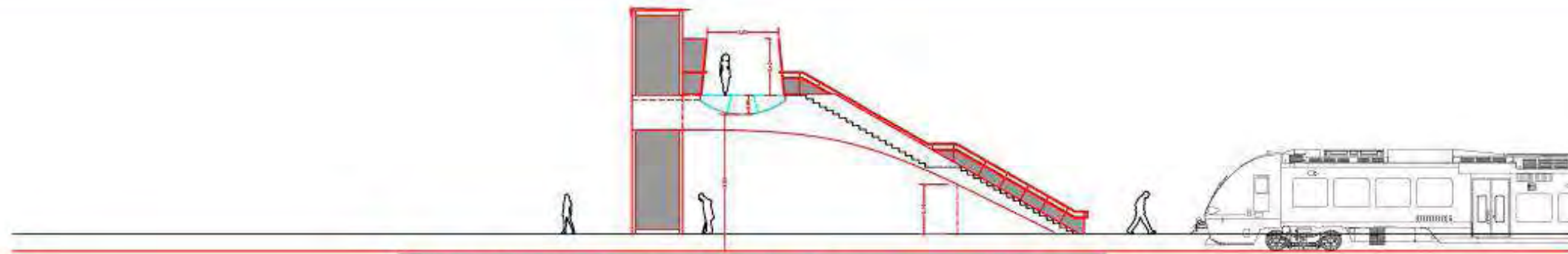
Photographie 2 : Perspectives de la passerelle avec les dispositifs d'accès, vue depuis le quai 1, en regardant vers le Sud.

Source : Etudes AVP Strates

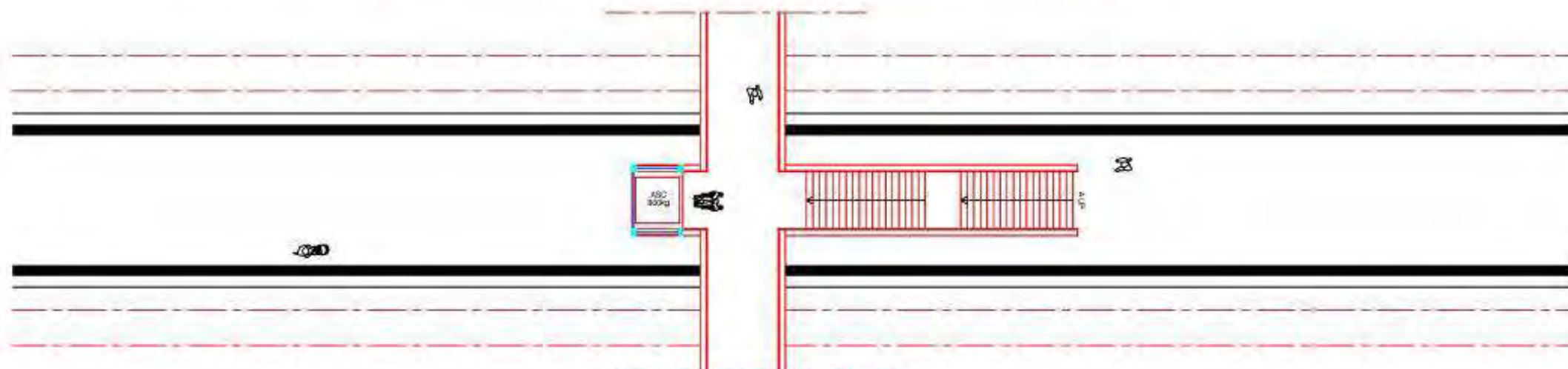
3.3 Vue en plan et coupes du projet de passerelle



PROJET DE PASSERELLE PIÉTONNE - EQUIPÉE D'ASCENSEURS ET D'ESCALIERS FIXES



COUPE PRÉSENTANT - LE BLOC ASCENSEUR - LA PASSERELLE - L'ESCALIER FIXE



VUE EN PLAN AU DROIT DU QUAI



COUPE LONGITUDINALE DE L'ENSEMBLE DE LA PASSERELLE



4 Appréciation sommaire des dépenses

Le montant prévisionnel du projet de création d'une passerelle piétonne en gare de Corbeil-Essonnes englobe l'ensemble des frais nécessaires à sa réalisation, à savoir :

- Le coût des travaux
- la provision pour aléas,
- les frais relatifs à la maîtrise d'œuvre (études et contrôles divers), la maîtrise d'ouvrage, et l'accompagnement du chantier.

Le montant global de l'opération a été estimé à 5 882 k HT (valeur janvier 2009). La décomposition de ce montant est précisée dans le tableau ci-dessous.

	Coût en k€ HT (janvier 2009)
Travaux (génie civil, second œuvre, etc.)	4 259
Provision pour aléas	724
Frais de maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre	899
TOTAL	5 882

Création d'une passerelle piétonne en gare de Corbeil-Essonnes

Pièce E – Étude d'impact sur l'environnement

OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT

MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—BERLIN—PRAHA—FRANKFURT—ZÜRICH—VADUZ—LJUBLJANA—VENEZIA—BOLOGNA—ROMA—MILANO

BAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE DUNKERQUE—MUTTENZ—KLEDERING—FUENCARRAL—SIBELIN—SOMAIN—HOURCADE—BRUXELLES MIDI—GENÈVE CORNAVIN—WIEN WESTBAHNHOF—MARSEILLE SAINT CHARLES

LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE

VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE LISBOA—SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE DUNKERQUE—MUTTENZ—KLEDERING—FUENCARRAL

VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON

BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN

OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT

—PORTUGAL—ESPAÑA—POLSKA—FRANCE—ÖSTERREICH—IRELAND—NIEDERLAND—BELGIQUE—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—ESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE—SUISSE

BLE—ACCOMPAGNEMENT—ORGANISATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT—OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ

IN—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT

NTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT

VERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE

ERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG

NNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG

ND—BELGIQUE—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—ESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE—SUISSE BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—GARE DE LYON

—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—GARE DE LYON

TOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG

ONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG

LAIS—SUOMI—ESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE—SUISSE LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE DUNKERQUE—MUTTENZ—KLEDERING—FUENCARRAL—SIBELIN—SOMAIN

NNE—LUXEMBOURG BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE DUNKERQUE—MUTTENZ—KLEDERING—FUENCARRAL—SIBELIN—SOMAIN

RES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT

HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE DUNKERQUE—MUTTENZ—KLEDERING—FUENCARRAL—SIBELIN—SOMAIN



SOMMAIRE

PARTIE I – PREAMBULE	7	5.4 Effets permanents sur le cadre de vie et mesures associées	25
1 Présentation de Réseau Ferré de France (RFF), maître d'ouvrage de l'opération	7	5.5 Effets permanents sur la santé.....	26
2 Présentation succincte de l'opération objet de l'étude d'impact.....	7	6 Appréciation des impacts du programme	26
3 Contexte réglementaire.....	7	7 Évaluation des effets cumulés avec d'autres projets connus.....	26
3.1 Textes de référence.....	7	7.1 Présentation des projets connus	26
3.2 Justification de l'étude d'impact	7	7.2 Analyse des effets cumulés.....	26
4 Contenu de l'étude d'impact	7	8 Évaluation des incidences du projet sur des sites Natura 2000.....	27
4.1 Fonctions de l'étude d'impact	7	9 Articulation et compatibilité du projet avec les schémas, plans et programmes.....	27
4.2 Contenu de l'étude d'impact selon le code de l'environnement.....	7	10 Évaluation du coût des mesures mises en place afin d'éviter, réduire ou compenser l'impact du projet sur l'environnement	27
5 Auteurs de l'étude d'impact.....	8	10.1 Coût des mesures.....	27
PARTIE II – RESUME NON TECHNIQUE.....	9	10.2 Modalité de suivi des mesures	28
1 Présentation du projet.....	9	11 Analyse des méthodes utilisées pour réaliser l'étude.....	28
1.1 Situation géographique.....	9	11.1 État initial	28
1.2 Caractéristiques du projet.....	9	11.2 Impacts et mesures.....	28
1.3 Caractéristiques de l'implantation de la passerelle.....	12	12 Difficultés rencontrées	28
2 Analyse de l'état initial du site et de son environnement	14	13 Impacts vis-à-vis d'un programme d'aménagement.....	28
2.1 Délimitation de l'aire d'étude.....	14	14 Modalités de suivi des mesures envisagées et suivi de leur effet	28
2.2 Milieu physique.....	15	15 Analyse des coûts collectifs des pollutions, des nuisances et des avantages induits pour la collectivité.....	28
2.3 Milieu naturel	15	PARTIE III – PRESENTATION DU PROJET	29
2.4 Milieu humain	15	1 Objectif général du projet de passerelle piétonne.....	29
2.5 Cadre de vie	20	1.1 Le projet de passerelle piétonne	29
2.6 Synthèse des enjeux	20	2 Présentation du projet de passerelle piétonne.....	29
2.7 Interrelation entre les enjeux.....	22	2.1 Localisation du projet	29
3 Élaboration du projet de passerelle, principales solutions de substitution examinées et raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu.....	22	2.2 Caractéristiques du projet	29
4 Effets temporaires du projet et mesures associées pour éviter, réduire ou compenser les effets.....	23	2.3 Illustrations 3D du projet de passerelle.....	31
4.1 Organisation du chantier.....	23	2.4 Vue en plan et coupe du projet de passerelle.....	33
4.2 Effets temporaires sur le milieu physique et mesures associées.....	23	PARTIE IV – ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE L'ENVIRONNEMENT	35
4.3 Effets temporaires sur le milieu naturel et mesures associées.....	23	1 Définition de l'aire d'étude	35
4.4 Effets temporaires sur le milieu humain et mesures associées	23	2 Milieu physique	37
4.5 Effets temporaires sur le cadre de vie et mesures associées.....	24	2.1 Contexte climatique.....	37
4.6 Effets temporaires sur la santé	24	2.2 Contexte topographique.....	38
5 Effets permanents du projet et mesures associées pour éviter, réduire ou compenser les effets.....	25	2.3 Contexte géologique et géotechnique	38
5.1 Effets permanents sur le milieu physique et mesures associées.....	25	2.4 Documents de planification liés à la ressource en eau	43
5.2 Effets permanent sur le milieu naturel.....	25	2.5 Contexte hydrogéologique	44
5.3 Effets permanents sur le milieu humain et mesures associées	25	2.6 Contexte hydrologique	44

2.7	Exploitation de la ressource en eau	45
2.8	Risques naturels	46
3	Milieu naturel, faune, flore et habitats	50
3.1	Patrimoine naturel protégé.....	50
3.2	Patrimoine naturel inventorié	52
3.3	Patrimoine naturel faisant l'objet d'une gestion conservatoire.....	52
3.4	Zones humides	54
3.5	Continuités écologiques.....	56
4	Milieu humain	59
4.1	Situation administrative et intercommunalité.....	59
4.2	Urbanisme et aménagement du territoire.....	59
4.3	Occupation fonctionnelle du site des abords de la gare	68
4.4	Population et habitat.....	70
4.5	Contexte socio-économique	74
4.6	Infrastructures de transport.....	76
4.7	Contexte du développement et de la réorganisation des transports en liaison avec la gare.....	80
5	Contexte urbain des quartiers situés de part et d'autre de la gare	82
5.1	Contexte général et les orientations d'avenir	82
5.2	Réseaux et servitudes	82
5.3	Risques technologiques.....	84
5.4	Patrimoine culturel et historique.....	86
5.5	Tourisme et loisirs.....	90
6	Cadre de vie	91
6.1	Paysage	91
6.2	Niveaux sonores et vibrations.....	94
6.3	Qualité de l'air.....	96
6.4	Émissions lumineuses	98
7	Synthèse des enjeux et interrelations	99
7.1	Synthèse des enjeux	99
7.2	Interrelations entre enjeux	102
PARTIE V – ESQUISSE DES PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION EXAMINEES ET RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A été RETENU.....		
1	Esquisse des principales solutions de substitution examinées.....	104
2	L'axe d'implantation de la passerelle	104
2.1	Deux variantes d'implantation.....	105
2.2	Implantation de la variante 1.....	106
2.3	Implantation de la variante 2.....	107
3	Analyse multicritères et choix de la variante	108

PARTIE VI – APPRECIATION DES IMPACTS DU PROGRAMME			109
PARTIE VII – EFFETS TEMPORAIRES DU PROJET ET MESURES ASSOCIEES POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER CES EFFETS.....			110
1	Préambule.....		110
2	Organisation du chantier		110
2.1	Consistance de l'opération		110
2.2	Durée et phasage des travaux		110
2.3	Dispositions organisationnelles en phase travaux		111
3	Effets temporaires sur le milieu physique et mesures associées		112
3.1	Climatologie		112
3.2	Effets temporaires sur la topographie.....		112
3.3	Effets temporaires sur le sol et sous-sol.....		112
3.4	Effets temporaires sur la ressource en eau		113
4	Effets temporaires sur le milieu naturel et mesures associées		113
5	Effets temporaires sur le milieu humain et mesures associées.....		113
5.1	Effets temporaires sur la population des zones habitées.....		113
5.2	Effets temporaires sur les infrastructures de transports et circulation.....		114
5.3	Effets temporaires sur les réseaux et servitudes		114
5.4	Effets sur les risques technologiques		116
5.5	Effets sur le patrimoine culturel et historique		116
6	Effets temporaires sur le cadre de vie et mesures associées		116
6.1	Effets temporaires sur le paysage		116
6.2	Effets temporaires sur la qualité de l'air.....		116
6.3	Effets temporaires sur le niveau sonore et vibrations		116
6.4	Effets temporaires sur la consommation de ressources naturelles et d'énergie.....		117
6.5	Effets temporaires sur la gestion des déchets		118
6.6	Effets temporaires sur la pollution lumineuse		118
6.7	Effets temporaires sur la sécurité publique.....		118
7	Effets temporaires sur la santé.....		118
7.1	Nuisances sonores et vibrations.....		118
7.2	Émissions lumineuses.....		119
7.3	Qualité de l'air		119
7.4	Pollution de l'eau et des sols.....		119
7.5	Utilisation de produits chimiques, notamment dangereux.....		119
PARTIE VIII – EFFETS PERMANENTS DU PROJET ET MESURES ASSOCIEES POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER CES EFFETS.....			120
1	Effets permanents sur le milieu physique et mesures associées		120
1.1	Effets permanents sur la topographie.....		120

1.2	Effets permanents sur le sol, le sous-sol et la stabilité des terrains.....	120	1.5	Réseaux et servitudes.....	130
1.3	Effets permanents sur l'hydrologie.....	120	1.6	Risques technologiques	130
1.4	Effets permanents sur les risques naturels	121	1.7	Patrimoine et archéologie.....	130
2	Effets permanents sur le milieu naturel et mesures associées.....	121	1.8	Paysage.....	130
3	Effets permanents sur le milieu humain et mesures associées.....	121	1.9	Qualité de l'air	130
3.1	Effets permanents sur les populations	121	1.10	Niveau sonore et vibrations.....	130
3.2	Effets permanents sur l'urbanisme.....	121	1.11	Consommation des ressources naturelles et d'énergie	130
3.3	Effets permanents sur les circulations.....	121	2	Mesures permanentes envisagées pour la phase exploitation,.....	131
3.4	Effets permanents sur les réseaux et servitudes.....	121	2.1	Topographie et sols et sous-sols.....	131
3.5	Effets permanents sur le patrimoine culturel	121	2.2	Hydrologie.....	131
4	Effets permanents sur le cadre de vie et mesures associées.....	122	2.3	Risque naturel.....	131
4.1	Effets permanents sur le paysage.....	122	2.4	Milieu naturel.....	131
4.2	Effets sur le confort des usagers de la gare.....	123	2.5	Milieu humain.....	131
4.3	Effets permanents sur la qualité de l'air	123	2.6	Réseaux et servitudes.....	131
4.4	Effets permanents sur les niveaux sonores	123	2.7	Patrimoine culturel et paysage	131
4.5	Effets permanents sur la consommation d'énergie.....	123	2.8	Confort des usagers de la gare	131
4.6	Effets permanents sur la production de déchets	123	2.9	Qualité de l'air	131
4.7	Effets permanents sur l'ambiance lumineuse.....	123	2.10	Niveaux sonores	131
5	Effets permanents sur la santé	123	2.11	Production de déchets	131
5.1	Nuisances sonores et vibrations	123	2.12	Ambiance lumineuse.....	131
5.2	Sécurité publique.....	123	2.13	Santé	131
PARTIE IX – EVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET SUR DES SITES NATURA 2000			PARTIE XI – COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME ET ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION.....		
1	Rappel sur le réseau Natura 2000	124	1	Articulation du projet avec les plans, schémas et programmes	132
2	Identification des sites Natura 2000 les plus proches.....	124	2	Compatibilité du projet avec l'affectation des sols des documents d'urbanisme	134
3	Caractérisation des sites Natura 2000	126	2.1	Les Schémas de Cohérence Territoriale	134
3.1	ZPS Marais d'Itteville et de Fontenay-le-Vicomte.....	126	2.2	Le Schéma Directeur de la région Ile de France (SDRIF).....	134
3.2	SIC Marais des basses vallées de l'Essonne et de la Juine.....	127	2.3	Le document communal d'urbanisme.....	134
3.3	SIC Buttes gréseuses de l'Essonne.....	127	PARTIE XII – ANALYSE DES COÛTS COLLECTIFS, DES POLLUTIONS ET DES AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITE.....		
4	Évaluation de l'incidence du projet.....	128	1	Analyse des coûts collectifs, des pollutions et des nuisances.....	136
5	Analyse de la compatibilité du projet avec les objectifs des sites Natura 2000 les plus proches.	128	1.1	Nuisances sonores.....	136
6	Conclusion.....	129	1.2	Pollution de l'air et effet de serre	136
PARTIE X – PRESENTATION DES MODALITES DE SUIVI DES MESURES ENVISAGEES ET SUIVI DE LEURS EFFETS			2	Avantages induits pour la collectivité.....	136
1	Mesures envisagées en phase de chantier	130	3	Évaluation de la consommation énergétique résultant de l'exploitation du projet.....	136
1.1	Sols et sous-sols	130	PARTIE XIII – EVALUATION DES EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS		
1.2	Ressource en eau.....	130	1	Liste des projets susceptibles d'être pris en compte dans l'analyse des effets cumulés.....	137
1.3	Milieu naturel	130	2	Présentation du projet pris en compte dans l'analyse des effets cumulés	137
1.4	Milieu humain	130			

2.1	Présentation du projet de la ZAC de la Montagne de Glaises	137
3	Analyse des effets cumulés	139
3.1	Effets cumulés en phase travaux	139
3.2	Effets cumulés en phase exploitation.....	140
PARTIE XIV – EVALUATION DU COUT DES MESURES MISES EN PLACE, AFIN D'EVITER, REDUIRE OU COMPENSE LES IMPACTS NEGATIFS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT		144
1	Mesures en phase travaux.....	144
2	Mesures en phase exploitation	144
PARTIE XV – ANALYSE DES METHODES UTILISEES POUR EVALUER LES IMPACTS DU PROJET .		145
1	État initial.....	145
1.1	Collecte de données	145
1.2	Cartographie.....	145
2	Impacts et mesures	145
3	Difficultés rencontrées	145
PARTIE XVI – DECISION DE L'AE SUR L'EXAMEN CAS PAR CAS DU PROJET		146
1	Décision de l'autorité environnementale après examen au cas par cas	146
PARTIE XVII – AVIS DE L'AE SUR L'ETUDE D'IMPACT		149
PARTIE XVIII – PRISE EN COMPTE DES REMARQUES DE L'AE sur l'ETUDE D'IMPACT.....		155
1	Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....	155
1.1	Contexte et programme de rattachement du projet.....	155
1.2	Présentation du projet et des aménagements projetés	155
1.3	Procédures relatives au projet	157
1.4	Principaux enjeux environnementaux relevés par l'AE.....	159
2	Analyse de l'étude d'impact	159
2.1	Analyse de l'état initial	159
2.2	Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu	159
2.3	Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation de ces impacts.....	159
2.4	Suivi des mesures et de leurs effets	160
2.5	Résumé non technique.....	160
PARTIE XIX – SIGLES, ABREVIATIONS, DEFINITION DES TERMES TECHNIQUES, LISTE DE FIGURES, TABLEAUX ET PHOTOS		161
1	Sigles et abréviations.....	161
2	Définition des termes techniques.....	161
3	Liste des figures	163
4	Liste des tableaux.....	164
5	Liste des photos	165

PARTIE I – PREAMBULE

1 Présentation de Réseau Ferré de France (RFF), maître d'ouvrage de l'opération

Réseau ferré de France (RFF) est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) français créé en 1997. Il est propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, à ce titre il est chargé de l'entretien, du développement, de la cohérence et de la mise en valeur des voies ferrées françaises.

2 Présentation succincte de l'opération objet de l'étude d'impact

Réseau Ferré de France (RFF), projette de créer une passerelle piétonne d'une longueur d'environ 54 m en gare de Corbeil-Essonnes. Le projet de passerelle a pour objectif principal de permettre l'accessibilité à la gare aux personnes à mobilité réduite (PMR). Les quais seront desservis par des ascenseurs. La passerelle desservira également la gare routière côté Émile Zola.

La présentation complète de l'opération figure dans la partie III - Présentation du projet, de la présente étude d'impact.

3 Contexte réglementaire

3.1 Textes de référence

La réglementation régissant les études d'impact a connu des modifications à la suite de la mise en application des lois dites Grenelle I et Grenelle II. Les orientations générales de la première Loi Grenelle, ont été complétées par la seconde Loi qui en détaille les modalités d'application. Ainsi l'étude d'impact a fait l'objet d'une définition des types de projets qui sont soumis obligatoirement à étude d'impact, ceux qui doivent faire l'objet d'un examen cas par cas par l'Autorité Environnementale pour déterminer la réalisation ou non de l'étude.

Par ailleurs, suite notamment à la parution du décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011, l'étude d'impact a connu une modification dans son organisation et son contenu. Les textes définissant cette dernière sont ceux présentés ci-dessous.

La présente étude d'impact est établie conformément au code de l'environnement :

- partie législative : articles L.122-1 à L.122-3-5 [Livre Ier : Dispositions communes, Titre II : Information et participation des citoyens, Chapitre II : Évaluation environnementale, Section 1 : Études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements] ;
- partie réglementaire : articles R.122-1 à R.122-15 [Livre Ier : Dispositions communes, Titre II : Information et participation des citoyens, Chapitre II : Évaluation environnementale, Section 1 : Études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements].

L'étude d'impact prend aussi en compte les éléments contenus dans les circulaires publiées pour l'application des textes réglementaires et dans les guides méthodologiques relatifs à l'étude d'impact.

3.2 Justification de l'étude d'impact

Le code de l'environnement précise dans son article L.122-1 que « *Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact* ».

« *Ces projets sont soumis à étude d'impact en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement* ».

Le projet de création d'une passerelle en gare de Corbeil-Essonnes entre dans le cas prévu à la rubrique 7° - *Ouvrages d'art, b - Ponts d'une longueur inférieure à 100 mètres*, du tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'environnement. Cette catégorie d'ouvrages d'art est donc soumise à la procédure dite de l'examen de « cas par cas »

En vertu de cette disposition, Réseau Ferré de France a déposé auprès de l'Autorité Environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) le 23 octobre 2012, un dossier constitué d'un formulaire enregistré sous le numéro n° F-011-12-C-0032, accompagné d'annexes, en vue de statuer sur l'obligation ou non de réaliser une étude d'impact pour le projet de passerelle en gare de Corbeil-Essonnes.

L'Autorité Environnementale du CGEDD a rendu le 29 novembre 2012 une décision, référencée F-011-12-C-0032 / n° CGEDD 008649-01, soumettant le projet « Création d'une passerelle piétonne en gare de Corbeil-Essonnes » présenté par Réseau Ferré de France, à la réalisation d'une étude d'impact, dont le contenu est défini par l'article R. 122-5 du code de l'environnement. La décision de l'autorité environnementale après l'examen au cas par cas est présentée dans un chapitre spécifique : Décision de l'AE après examen au cas par cas.

4 Contenu de l'étude d'impact

4.1 Fonctions de l'étude d'impact

L'étude d'impact assure trois fonctions, elle est à la fois :

- un instrument d'aide à la conception du projet pour le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France ;
- un document permettant au public de s'exprimer dans le cadre de la procédure d'enquête publique ;
- un document d'aide à la décision pour les services chargés de l'instruction administrative du dossier.

Le contenu de l'étude d'impact tient compte de ces trois fonctions, en fournissant à la fois une information complète et approfondie sur l'ensemble des thématiques environnementales au sens large, et des éléments de vulgarisation accessibles à tout public.

4.2 Contenu de l'étude d'impact selon le code de l'environnement

L'article R.122-5 du code de l'environnement précise :

« *I. - Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine* ».

Ce même article définit ainsi le contenu de l'étude d'impact (ne sont présentées que les parties d'article concernant le projet de passerelle) :

« *II. - L'étude d'impact présente :*

- « *1° Une description du projet comportant des informations relatives à sa conception et à ses dimensions, y compris, en particulier, une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet et des exigences techniques en matière d'utilisation du sol lors des phases de construction et de fonctionnement et, le cas échéant, une description des principales caractéristiques des procédés de stockage, de production et de fabrication, notamment mis en œuvre pendant l'exploitation, telles que la nature et la quantité des matériaux utilisés, ainsi qu'une estimation des types et des quantités des résidus et des émissions attendus résultant du fonctionnement du projet proposé.*
[...] »
- « *2° Une analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet, portant notamment sur la population, la faune et la flore, les habitats naturels, les sites et paysages, les biens matériels, les continuités écologiques telles que définies par l'article L. 371-1, les équilibres*

biologiques, les facteurs climatiques, le patrimoine culturel et archéologique, le sol, l'eau, l'air, le bruit, les espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, ainsi que les interrelations entre ces éléments ».

- « 3° Une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires (y compris pendant la phase des travaux) et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement, en particulier sur les éléments énumérés au 2° et sur la consommation énergétique, la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses), l'hygiène, la santé, la sécurité, la salubrité publique, ainsi que l'addition et l'interaction de ces effets entre eux ».

- « 4° Une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

- ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R.214-6 et d'une enquête publique ;
- ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement a été rendu public.

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté au titre des articles R.214-6 à R.214-31 mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage ».

- « 5° Une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu ».

- « 6° Les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R. 122-17, et la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique dans les cas mentionnés à l'article L. 371-3 ».

- « 7° Les mesures prévues par le pétitionnaire ou le maître de l'ouvrage pour :

- éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;
- compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité.

La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments visés au 3° ainsi que d'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur les éléments visés au 3° ».

- « 8° Une présentation des méthodes utilisées pour établir l'état initial visé au 2° et évaluer les effets du projet sur l'environnement et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ».

- 9° Une description des difficultés éventuelles, de nature technique ou scientifique, rencontrées par le maître d'ouvrage pour réaliser cette étude ».

- « 10° Les noms et qualités précises et complètes du ou des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation ».

- « 11° [...] ».

- « 12° Lorsque le projet concourt à la réalisation d'un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact comprend une appréciation des impacts de l'ensemble du programme ». Ce qui n'est pas le cas pour la passerelle qui constitue un projet en elle-même,

« III. - [...] ».

Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mises en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52 ».

« IV. - Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci est précédée d'un résumé non technique des informations visées aux II et III. Ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant ».

« V. - Pour les travaux, ouvrages ou aménagements soumis à autorisation en application du titre Ier du livre II, l'étude d'impact vaut document d'incidences si elle contient les éléments exigés pour ce document par l'article R. 214-6 ». Ce qui n'est pas le cas pour la passerelle.

« VI. - Pour les travaux, ouvrages ou aménagements devant faire l'objet d'une étude d'incidences en application des dispositions du chapitre IV du titre Ier du livre IV, l'étude d'impact vaut étude d'incidences si elle contient les éléments exigés par l'article R. 414-23 ». Ce qui n'est pas le cas pour la passerelle.

« VII. - [...] ».

5 Auteurs de l'étude d'impact

La présente étude d'impact a été élaborée pour le maître d'ouvrage de l'opération, Réseau Ferré de France, et par :

Egis Environnement

11 avenue du Centre

CS 30530

Saint-Quentin-en-Yvelines

78286 GUYANCOURT Cedex

Au sein d'Egis Environnement, la production de l'étude d'impact a été réalisée par les collaborateurs suivants :

- Patrick LEFEVRE, chef de projet
- Fabienne LEBEE, chargée d'études
- Claude CHEPEAU, chargé du contrôle interne
- Laetitia VERKINDERE, cartographe

Avec la contribution d'Egis Rail, en charge des études de maîtrise d'œuvre.

PARTIE II – RESUME NON TECHNIQUE

1 Présentation du projet

1.1 Situation géographique

Le projet est entièrement situé sur le territoire de la commune de Corbeil-Essonnes dans le département de l'Essonne (91). Il est localisé au Sud-Ouest du bâtiment voyageurs de la gare de Corbeil-Essonnes. Il se développe perpendiculairement au faisceau ferroviaire entre des espaces actuels de service côté centre-ville et la gare routière au Nord-Ouest du faisceau ferroviaire.

1.2 Caractéristiques du projet

Le projet est celui d'une passerelle piétonne ferroviaire qui dessert les quais de la gare de Corbeil-Essonnes, ainsi que la gare routière Émile Zola, côté Ouest.

Cette passerelle a pour fonction de permettre aux personnes à mobilité réduite (PMR) d'accéder de manière autonome aux quais.

Actuellement, les accès aux quais sont effectués, hormis au quai 1, à partir d'un passage souterrain qui dessert les quais par des escaliers fixes. Plusieurs solutions ont été envisagées pour permettre aux PMR d'accéder de manière autonome aux quais, notamment de les desservir par des ascenseurs à partir du passage souterrain. La solution retenue est de réaliser une passerelle dont l'emplacement, en accord avec la ville, a été décidé dans le prolongement de l'avenue Carnot.

1.2.1. Conception du projet

Sa conception a obéi à plusieurs objectifs dont celui de réaliser un ouvrage architecturalement signifiant dans le cadre des projets de restructuration du pôle gare et des projets d'urbanisation du secteur.

Le contexte de la circulation ferroviaire, relativement contraignant, a également fortement guidé la conception de l'ouvrage, dans l'objectif de limiter les nuisances vis-à-vis de l'exploitation.

1.2.2. Description générale de la passerelle

Sa structure métallique à caisson assure la cohésion de l'ouvrage en absorbant les efforts de torsion subis et l'insertion paysagère dans le site.

Elle comporte 5 travées reliant des appuis (portiques transversaux constitués des structures porteuses de l'escalier et de l'ascenseur).

Son tracé est rectiligne, elle est longue de 54 m environ, pour une largeur de 3 mètres utiles, avec une surface de circulation de 1,6 mètres de largeur minimum permettant le croisement de deux fauteuils roulants. Elle est située à environ 6 m au-dessus du plan de roulement des voies ferrées (rails).

Les appuis intermédiaires seront fondés sur les quais sur un réseau de micro pieux, ce qui présente l'avantage de limiter la profondeur des terrassements dans une zone fortement contrainte et difficile d'accès pour des engins lourds, et d'utiliser des machines peu encombrantes qui pourront aisément stationner sur le quai et qui produisent par ailleurs peu de nuisances vibratoires ou sonores, écartant tout risque de déstabilisation des voies situées à proximité immédiate.

Les fondations des pieds d'escalier seront réalisées sur semelles superficielles car les descentes de charges y sont modestes.

1.2.3. Conditions de construction

Les éléments métalliques relativement légers qui constituent la passerelle seront fabriqués en atelier et livrés sur le site par camions, (il est envisageable de les livrer par rail, mais cela s'avère peu souple, du fait de l'implantation géographique des fabricants qui nécessite d'abord de rejoindre une gare par camions). La méthode envisagée pour mettre en place le tablier dans sa position définitive est la pose à la grue mobile. Compte tenu de leurs poids limités (une quinzaine de tonnes), les différents éléments constitutifs de la charpente métallique pourront être posés par des grues en station en-dehors de l'emprise du faisceau ferroviaire. Le tronçonnage suivant est envisagé : tours support des ascenseurs, escaliers, éléments de tabliers entre joints (travées isostatiques et travées encastrées). Les opérations de pose pourront être réalisées de nuit, en-dehors des créneaux de circulation. En tout état de cause, si une neutralisation des circulations devait s'avérer nécessaire, elle serait limitée à quelques jours, et pourrait intervenir durant la période estivale, moins contraignante en termes de trafic. Les méthodes de construction envisagées ont pour objectif principal de limiter la gêne à l'exploitation ferroviaire ainsi que les risques liés à l'exécution de travaux à proximité des voies, avec toutes les contraintes que cela suppose.

CREATION D'UNE PASSERELLE EN GARE DE CORBEIL-ESSONNES

Plan de situation

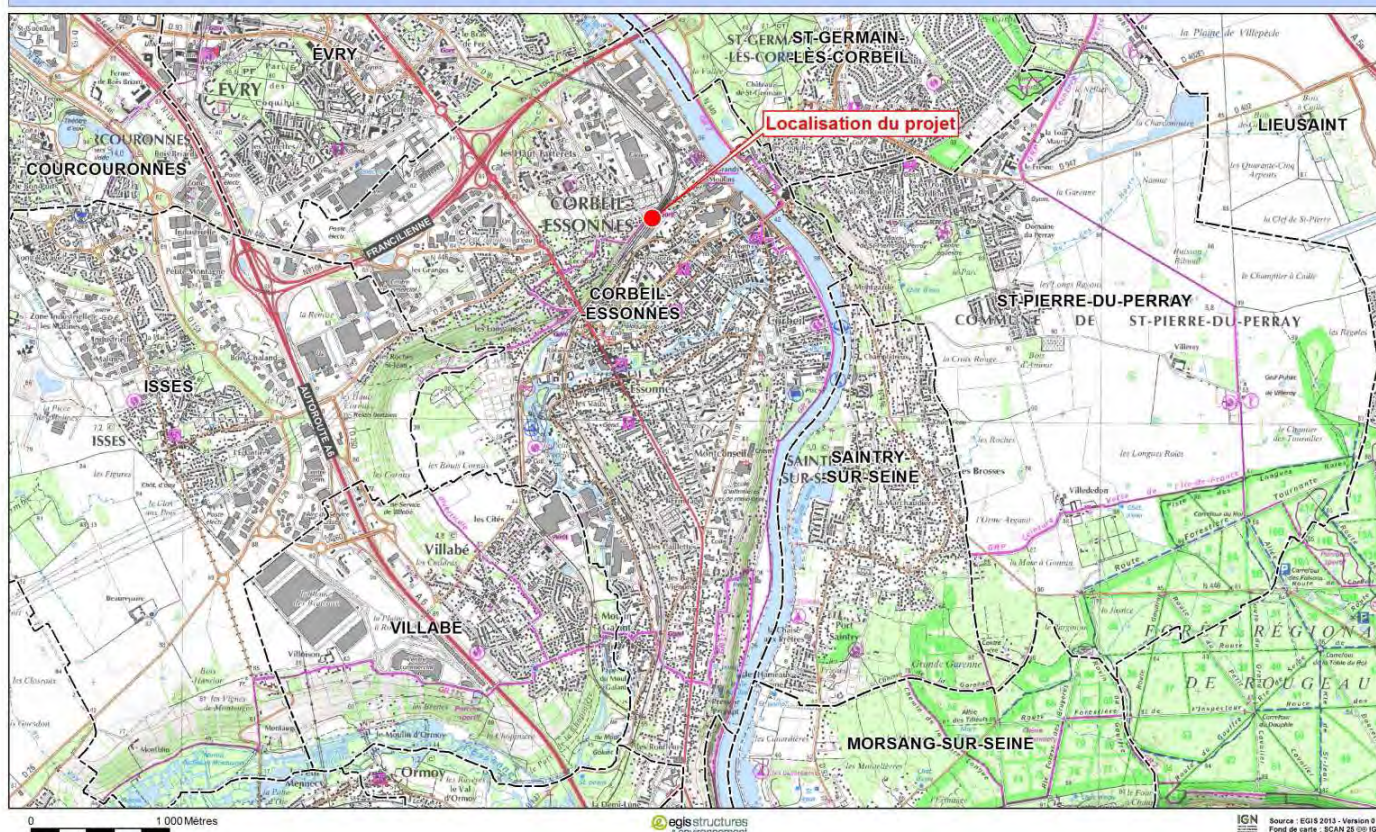


Figure 1 : Plan de situation

En première approche, les opérations nécessitant une interruption de la circulation ferroviaire sont :

- la réalisation des fondations de la passerelle ;
- la mise en place (et la dépose) de palées provisoires sur les quais dans l'emprise du faisceau ferroviaire ;
- la pose à la grue des tronçons de charpente métallique et autres éléments (tours d'ascenseur, escaliers, tablier de la passerelle).

La réalisation des fondations superficielles des appuis d'extrémité est peu contraignante compte tenu de la place disponible aux abords et des possibilités d'accès. Les fouilles seront blindées pour minimiser l'emprise de travaux et les interfaces avec les voies et réseaux divers. Les semelles d'assise des ascenseurs et des escaliers d'accès aux quais sont de taille modeste et reçoivent des charges relativement faibles ; leur réalisation ne pose pas de difficulté particulière.

Un engin de manutention léger pourra circuler sur le platelage supérieur de la passerelle pour mettre en œuvre les auvents de protection caténaire.

Les modalités d'intervention vis-à-vis de la proximité avec les installations ferroviaires telles que les caténaires feront l'objet d'une analyse particulière, de propositions concrètes et d'un accord préalable de la SNCF.

Les panneaux de verre équipant les tours d'ascenseur pourront être mis en œuvre depuis les quais, à l'aide d'engins de manutention légers équipés de ventouses.

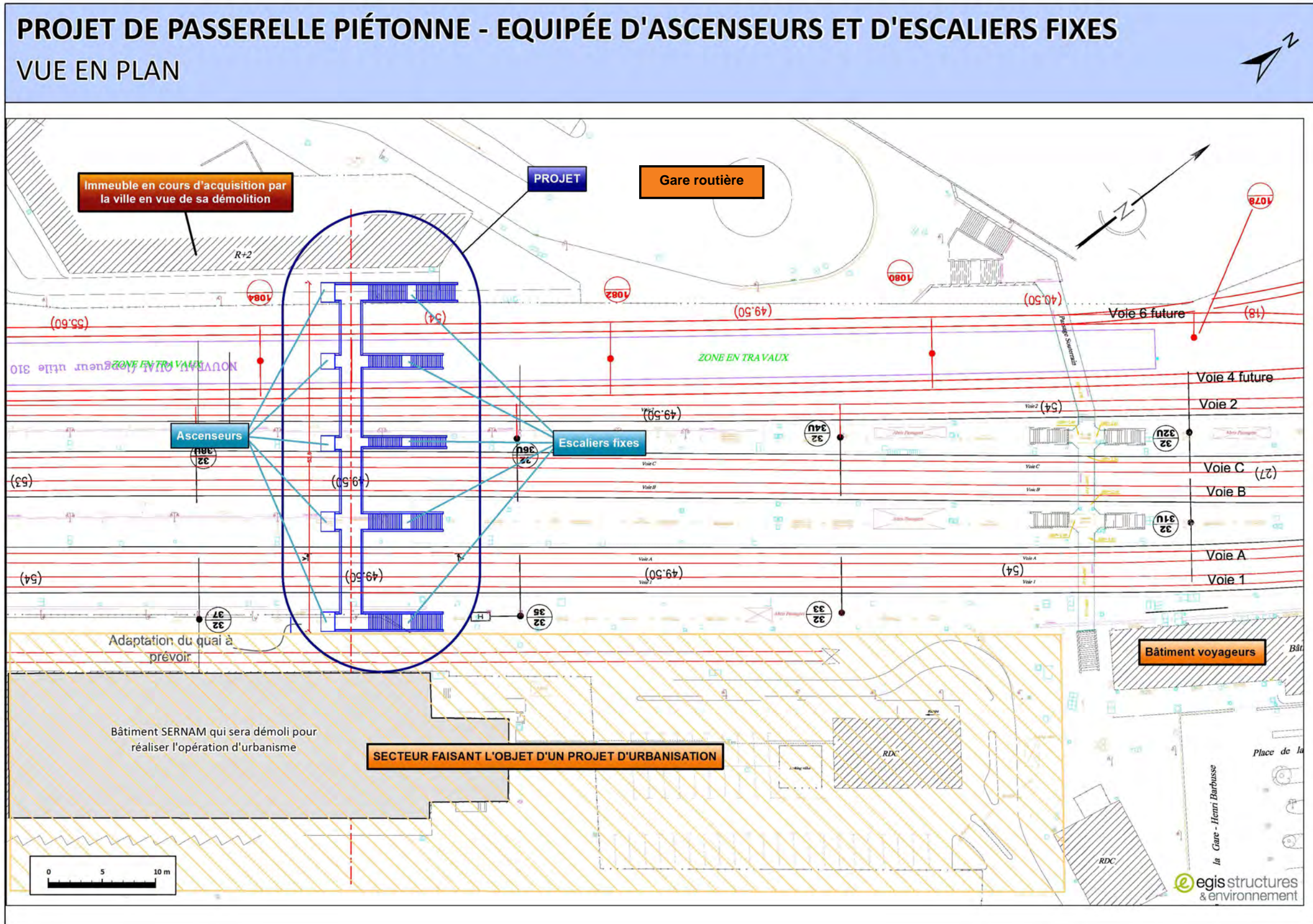


Figure 2 : Présentation de l'implantation du projet (source : études AVP Egis)

1.3 Caractéristiques de l'implantation de la passerelle

La passerelle sera implantée perpendiculairement au faisceau de voies ferrées entre deux bâtiments existants (bâtiment de logements au Nord et l'ancienne halle de la Seram au Sud) implantés parallèlement

aux voies et que la Ville de Corbeil et la communauté d'agglomération Seine-Essonnes ont commencé à acquérir en vue de leur démolition.

La passerelle en structure métallique sera à environ 6 m au-dessus des voies.

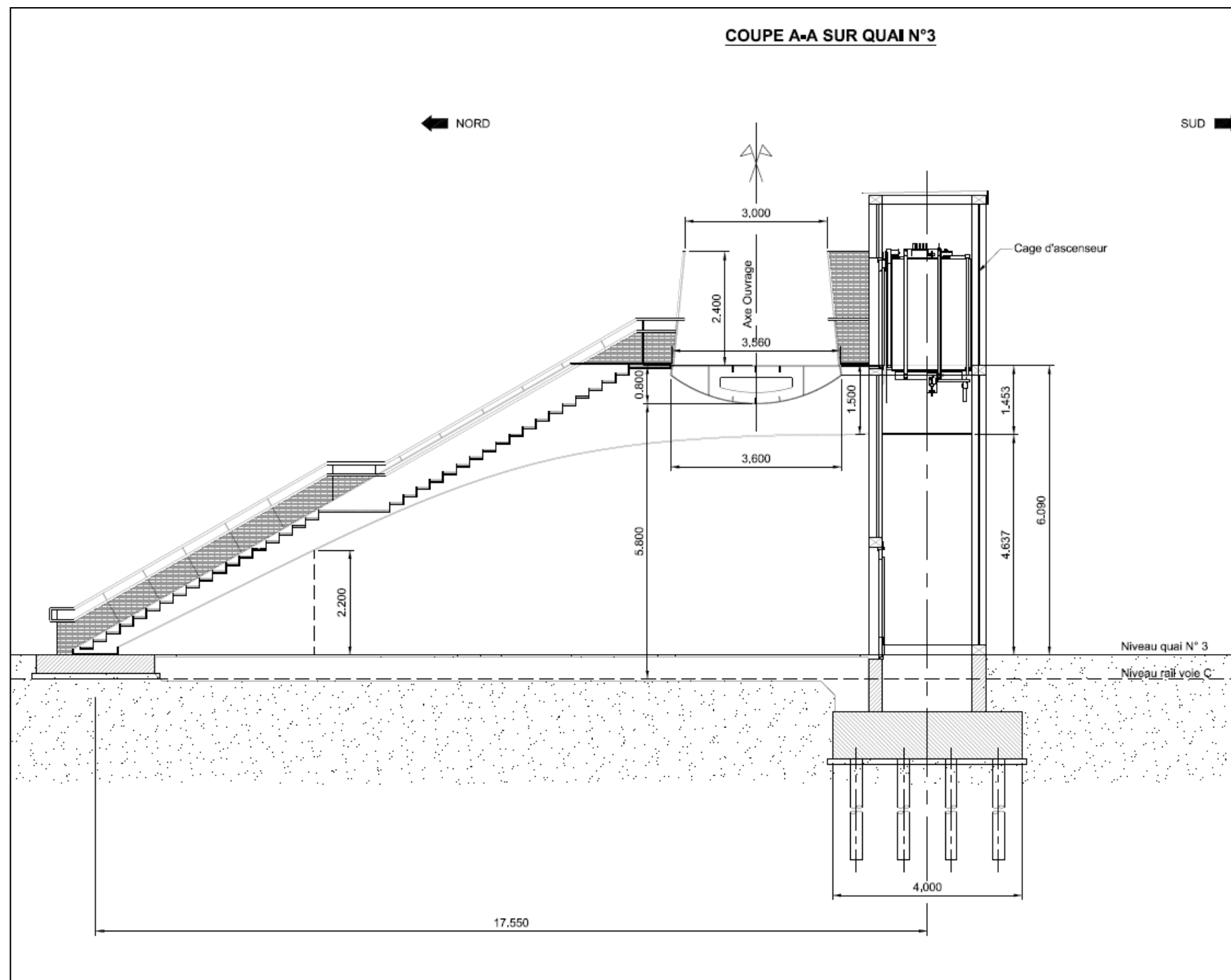


Figure 3 : Caractéristiques géométriques en coupe de la passerelle (Source : études AVP Egis)

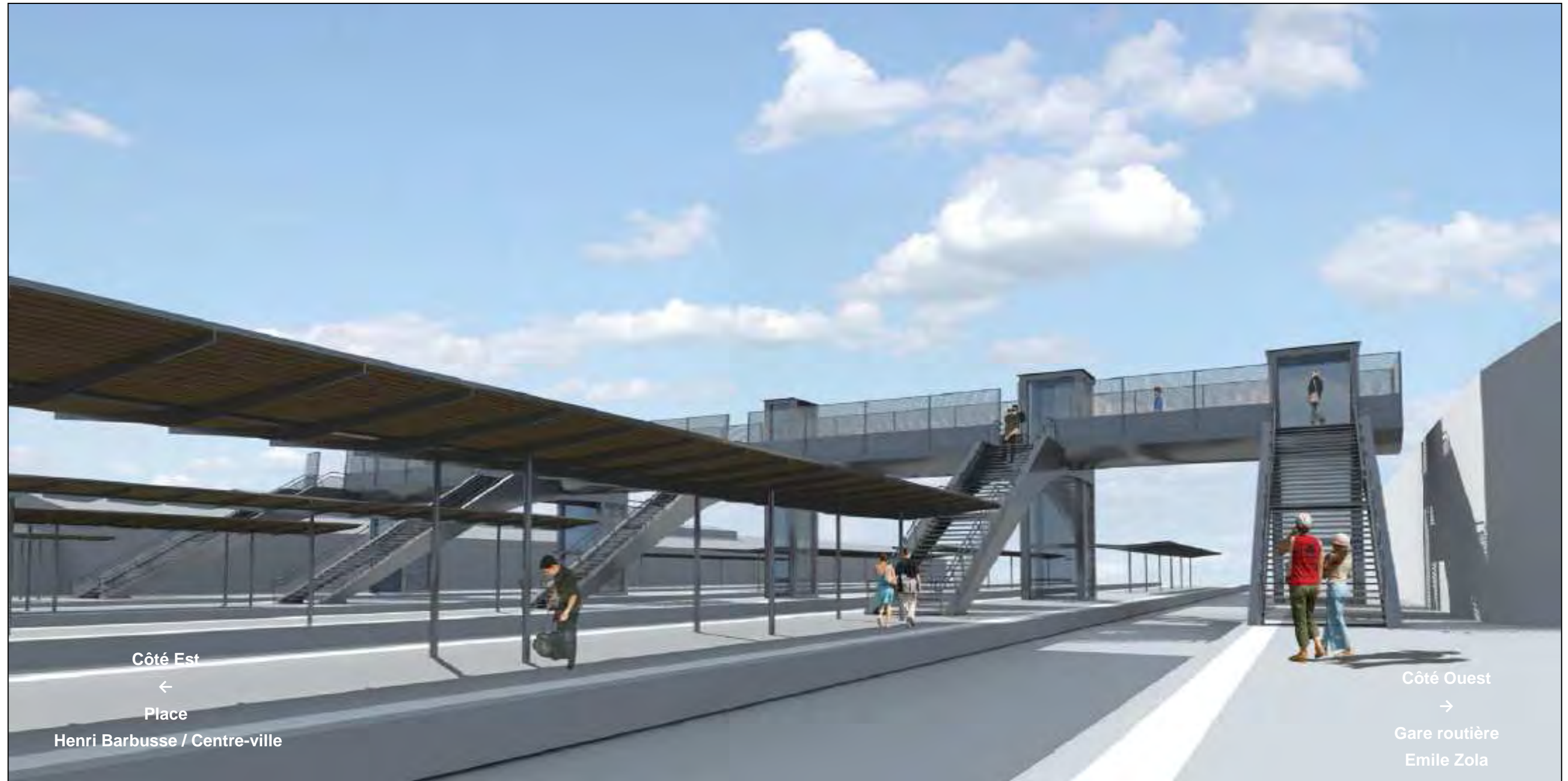


Figure 4 : Photomontage de la passerelle avec les dispositifs d'accès - Vue depuis la rive Ouest.

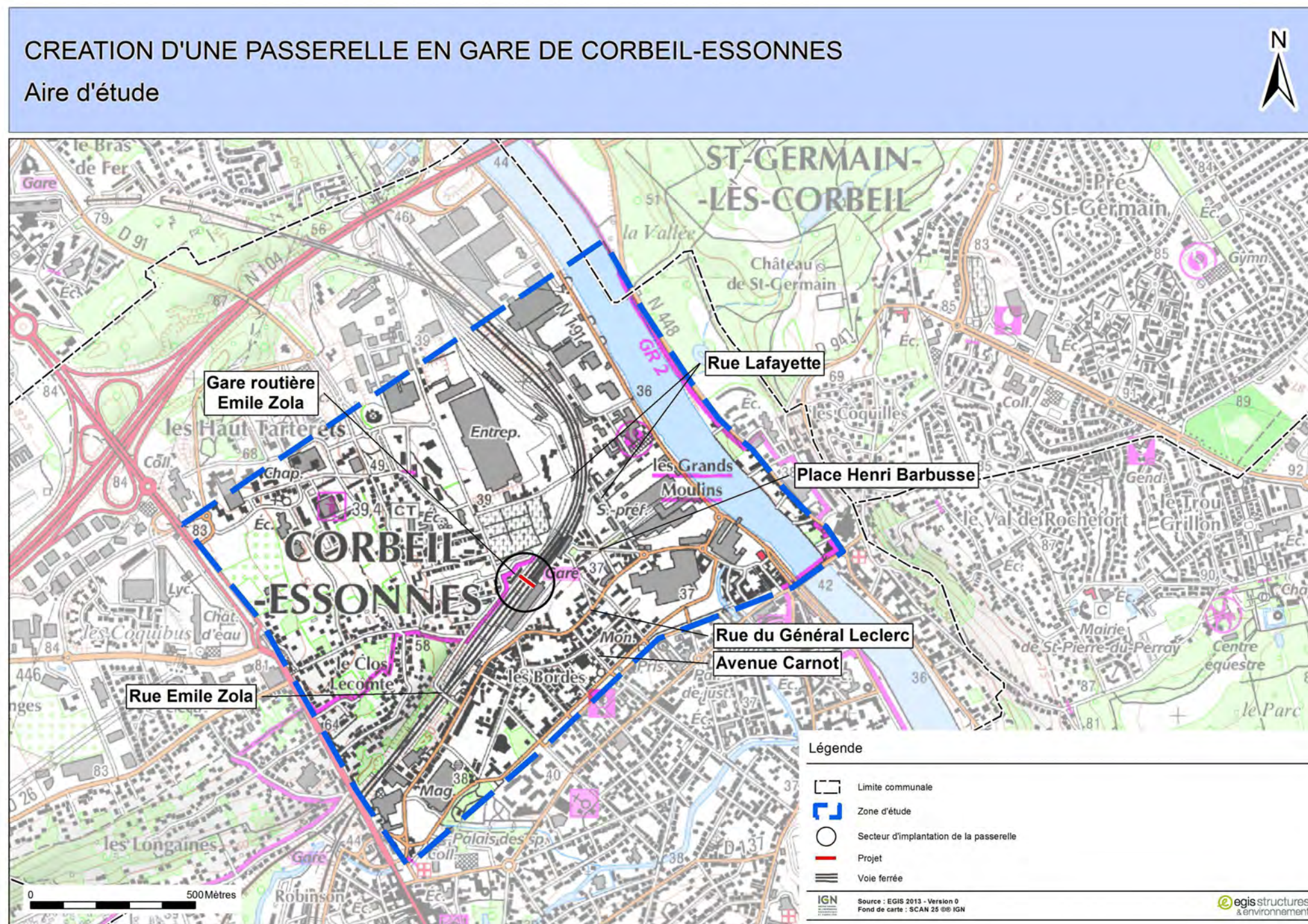
(Source : études AVP Strates)

2 Analyse de l'état initial du site et de son environnement

L'analyse de l'état initial permet d'apprécier la sensibilité des thèmes environnementaux dans l'aire d'étude retenue.

2.1 Délimitation de l'aire d'étude

L'aire d'étude retenue pour ce projet prend en compte le périmètre qui pourra être influencé par le projet, c'est-à-dire où se manifesteront la plupart de ses effets. Certaines thématiques ont été analysées sur une aire d'étude élargie pour préciser des éléments localisés dans un contexte plus éloigné.



2.2 Milieu physique

2.2.1. Contexte climatique

L'aire d'étude est soumise à un climat océanique dégradé marqué par des précipitations fréquentes mais de faible intensité en moyenne, et des températures douces. Les vents sont de prédominance Sud-Ouest / Nord-Est.

2.2.2. Contexte topographique

L'aire d'étude s'étend sur un secteur plat de la vallée de la Seine dont l'altitude est de 38 m NGF en moyenne.

2.2.3. Contexte géologique et géotechnique

L'aire d'étude concernée repose sur des formations géologiques du tertiaire et du quaternaire du bassin parisien : alluvions récentes et anciennes et marnes et masses du gypse ou calcaire de Champigny.

D'un point de vue géotechnique, l'aire d'étude présente les matériaux suivants : remblais, alluvions modernes, alluvions anciennes, colluvions et calcaire de Champigny.

Concernant la qualité des sols résultant de leur utilisation antérieure, une vingtaine de sites Basias (base de données qui recense des établissements industriels ou de service anciens ou en activité pouvant éventuellement contenir une source de pollution) ont été identifiés dans l'aire d'étude dont 11 situés dans un rayon de 500 m. La partie d'aire d'étude qui comporte le site d'implantation de la passerelle étant implantée dans les emprises de l'activité ferroviaire est également susceptible d'être polluée par d'éventuels déversements antérieurs et/ou fuites de réseaux d'hydrocarbures mais non recensés dans la base BASIAS. De plus, des sites pollués recensés dans la base BASOL sont situés dans l'aire d'étude, mais toujours éloignés de plusieurs centaines de mètres de la gare et du site d'implantation de la passerelle.

2.2.4. Contexte hydrogéologique

L'aire d'étude est localisée au droit de la masse d'eau souterraine "Nappe de la Beauce". Au droit de l'emprise ferroviaire, la nappe d'eau souterraine est située à une profondeur variant de 4 à 6 m par rapport au niveau du terrain naturel.

2.2.5. Contexte hydrologique

L'aire d'étude se situe dans la plaine alluviale positionnée à la confluence de la Seine et de la rivière l'Essonne. Ces deux cours d'eau sont situés à plusieurs centaines de mètres de la gare actuelle, qui elle-même se trouve en dehors des plus hautes eaux de ces rivières en crue.

Ces deux cours d'eau sont dotés d'objectifs de qualité qui nécessitent pour leur gestion d'améliorer en permanence les conditions de rejet des eaux.

2.2.6. Exploitation de la ressource en eau

Le captage d'alimentation en eau potable de la Clergerie avec prise d'eau en Seine est situé sur la commune de Corbeil-Essonnes mais sa position au Sud-Est de la commune fait que l'aire d'étude n'est pas concernée par le périmètre de protection associé.

2.2.7. Risques naturels

L'aire d'étude est localisée hors des zones submersibles du Plan de Prévention des Risques Inondation Seine-Amont et Essonne-Aval. Elle est concernée par un aléa faible de retrait-gonflement des argiles et se situe en zone de sismicité très faible.

2.2.8. Pollution pyrotechnique

Le site de la gare ayant été bombardé à la fin de la seconde guerre mondiale peut éventuellement contenir dans son sous-sol des munitions non explosées.

Le milieu physique ne présente que peu d'enjeux vis-à-vis du projet. La présence de la nappe et l'éventuelle présence d'engins non explosés constituent des enjeux moyens. Il peut être signalé une pollution éventuelle du sous-sol (qui ne fait l'objet d'aucun signallement ou recensement). Les autres enjeux du milieu physique sont faibles à inexistant.

2.3 Milieu naturel

2.3.1. Patrimoine naturel protégé, inventorié et faisant l'objet d'une gestion conservatoire

L'aire d'étude ne comporte pas d'espace naturel protégé recensé.

Les zones Natura 2000 les plus proches sont situées à environ 5 km au Sud-Ouest de la gare. Elles correspondent à la Zone de Protection Spéciale « Marais d'Itteville et de Fontenay-le-Vicomte » et la Zone Spéciale de Conservation « Marais des basses vallées de l'Essonne et de la Juine ».

Une Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type II a été identifiée en limite Nord-Est de l'aire d'étude ainsi qu'un espace naturel sensible localisé en limite Nord-Est.

2.3.2. Milieux naturels remarquables : zones humides

L'aire d'étude, est en partie située dans l'enveloppe d'une zone potentiellement humide, cependant l'urbanisation et l'artificialisation étendue des emprises a fait complètement disparaître les emprises abritant des habitats de zone humide dans le quartier de la gare.

2.3.3. Inventaire faunistique et floristique au droit de la gare

Les habitats naturels sont quasiment inexistant sur l'emprise ferroviaire. La végétation est quasiment inexistante côté Nord en dehors du rond-point de la gare routière et de petites pelouses. Côté Sud, quelques bosquets et alignements d'arbres sont répertoriés place de la Gare Henri Barbusse.

L'emprise ferroviaire permet peu de possibilité d'accueil de la faune du fait de la faible diversité végétale.

Les études d'impact portant, d'une part, sur la ZAC de la Montagne de Glaises, et, d'autre part, sur la modernisation de la ligne D du RER ainsi que le rapport de présentation du PLU révisé, signalent dans les parties dédiées au milieu naturel la présence d'espaces naturels ou végétalisés présentant un intérêt du fait de leur existence essentiellement mais pas la présence d'espèces végétales protégées ou présentant un caractère de rareté.

2.3.4. Continuité écologique

L'emprise ferroviaire n'est pas concernée par des continuités écologiques ou la présence de « noyaux de biodiversité ».

Bien que situé dans une enveloppe de zone potentiellement humide, le quartier de la gare du fait de son caractère totalement artificialisé présente un enjeu lié au milieu naturel faible à inexistant.

2.4 Milieu humain

2.4.1. Urbanisme et aménagement du territoire

L'aire d'étude est concernée par le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France.

Le document d'urbanisme qui s'applique à l'aire d'étude est le Plan Local d'Urbanisme de Corbeil-Essonnes récemment approuvé le 18/11/2013. L'emprise du projet est classée en zones d'activités industrielles et équipements publics (UI et UL). Sur le reste de l'aire d'étude, hormis le couloir à vocation naturelle que constituent la Seine et ses rives, les espaces ont vocation d'occupation urbaine (activités industrielles et équipements, centre ancien, habitat collectif, habitat pavillonnaire, zone à urbaniser).

Corbeil abrite une zone franche urbaine (ZFU) qui concerne le quartier des Tarterêts et une zone urbaine sensible (ZUS) qui concerne le quartier de la nacelle.

2.4.2. Population et éléments constituant le contexte autour de la gare

Corbeil-Essonnes est caractérisé par une population jeune avec un fort taux d'actifs.

Aucune habitation n'est présente au sein de l'emprise ferroviaire. Les secteurs habités les plus proches sont situés côté Sud-Est des voies : ce sont un immeuble collectif le long des emprises ferroviaires aujourd'hui non affectées et des habitats mixtes place de la Gare. Côté Nord, un bâtiment R+2 de logements collectifs en très mauvais état est implanté parallèlement à l'emprise ferroviaire. Cependant, cet immeuble dont seulement quelques logements sont encore occupés, est en cours d'acquisition par la ville et la communauté d'agglomération en vue de sa démolition. Cela permettra d'aménager ce site en cohérence avec les aménagements en cours, telle la réalisation de la zone d'aménagement concerté de la Montagne des Glaises.







		
Les quais et en arrière-plan le bâtiment de logements en cours de désaffectation	Le bâtiment voyageur depuis le quai 2	Les emprises de la gare en bordure des voies, côté Sud
		
L'aire de desserte du hall logistique, aujourd'hui désaffecté	Le quartier de la gare en bordure du site ferroviaire	La gare routière côté Nord

Photo 1 : La gare et ses abords – (Source : Systra Juillet 2012)

CREATION D'UNE PASSERELLE EN GARE DE CORBEIL-ESSONNES

Carte de l'occupation fonctionnelle des abords de la gare

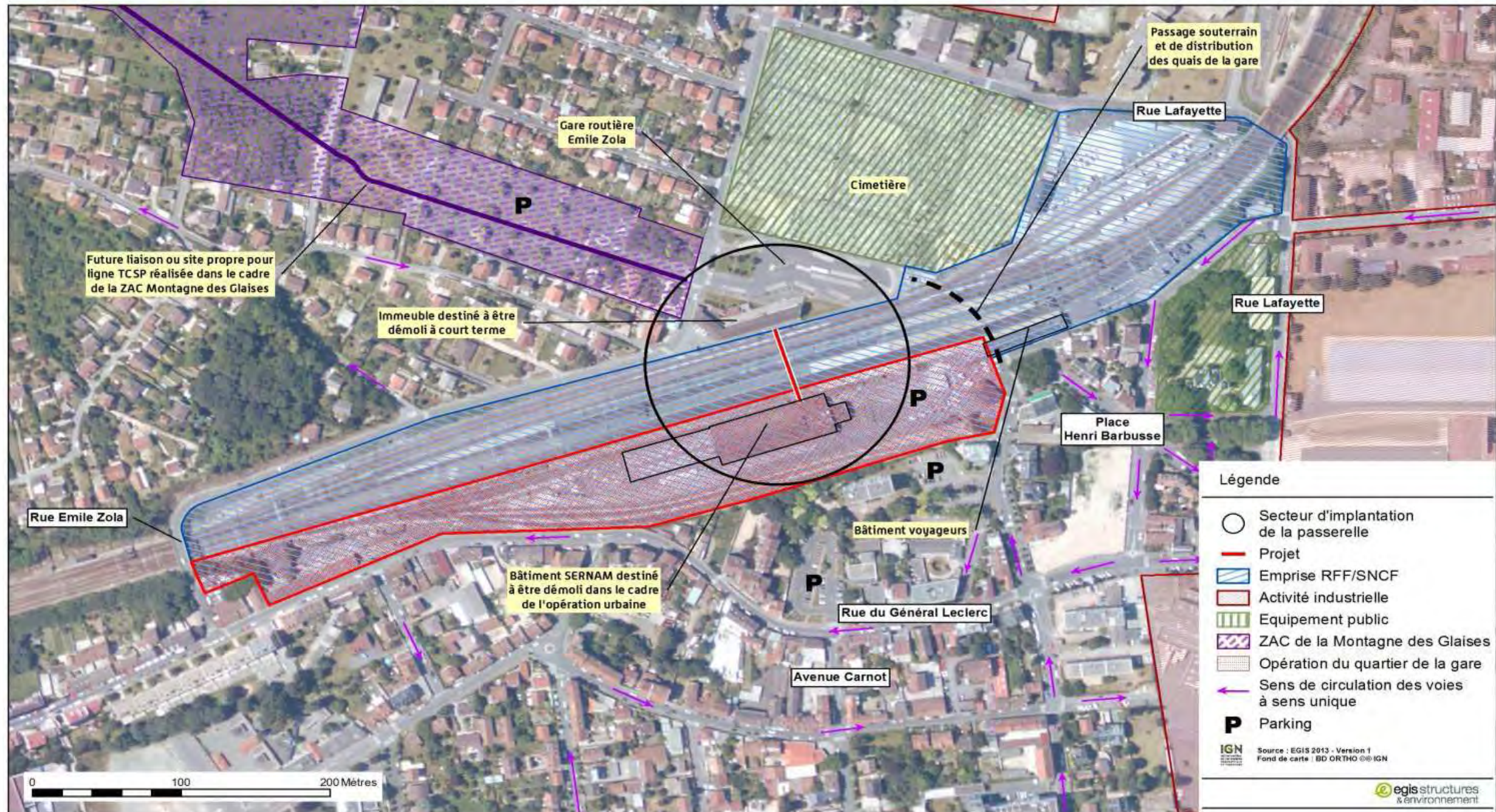


Figure 6 : Carte de l'occupation fonctionnelle des abords de la gare

2.4.3. Contexte socio-économique

Le contexte économique de l'aire d'étude est marqué, coté centre-ville au Sud-Est par la présence de zones d'activités le long de la Seine. On note également la présence de nombreux établissements recevant du public (hôtel, commerces, services, restaurants...) et des équipements publics : pôle emploi, Direction Départementale des Territoires...Coté Nord-Ouest, se trouvent la gare routière, un grand cimetière, des quartiers pavillonnaires et les abords du parking de la gare qui ont vocation à être urbanisés dans le cadre de l'opération de la Montagne de Glaises.

2.4.4. Infrastructures de transport

La gare ferroviaire de Corbeil-Essonnes est desservie par la ligne D du RER depuis la gare de Lyon et Châtelet-les-Halles et constitue un nœud d'articulation de trains en provenance de Melun et Malesherbes.

La gare est également circulée par des trains fret et des trains Corail Intercités.

Concernant le réseau de transports en commun de surface, de nombreuses lignes de bus permettent de relier les différents quartiers et communes de l'Essonne à la gare de Corbeil-Essonnes.

Les principales infrastructures routières desservant l'aire d'étude sont la RN 7 qui assure un lien très emprunté entre le Département de l'Essonne et Paris et la RN104. La gare de Corbeil-Essonnes est accessible à l'Est par la rue Félicien Rops débouchant sur la place de la gare.

S'agissant des circulations douces, on note la présence du sentier de grande randonnée GR2 à l'emplacement de l'ancien chemin de halage de la Seine (rive Est).

2.4.5. Réseaux et servitudes

L'alimentation en eau potable de la ville est assurée par la Société des Eaux de l'Essonne.

Le réseau d'assainissement est de type séparatif sur la totalité de la commune et est géré par le syndicat SIARCE.

La majeure partie des eaux pluviales de la gare est collectée par le réseau collectif puis rejetée dans la Seine.

De nombreux réseaux secs sont également présents au sein de l'aire d'étude (gaz, électricité, communication...).

L'aire d'étude est marquée par plusieurs servitudes dont celles qui concernent l'exploitation du chemin de fer et celles qui concernent la protection des monuments historiques classés ou inscrits.

2.4.6. Risques technologiques

Concernant les risques technologiques ou industriels, plusieurs établissements soumis au régime des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement sont situés dans l'aire d'étude. Les plus proches du projet correspondent à deux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation : les Moulins Soufflet et la Société Le Dunois Agralys. La zone d'implantation du projet et ses abords sont situés à plusieurs centaines de mètres de ces établissements et de leurs périmètres de sécurité.

Le risque lié au transport de matières dangereuses est lié à la présence de la RN7.

2.4.7. Patrimoine culturel et historique

Le projet se situe au sein d'une zone remaniée anciennement. Les secteurs historiques sont identifiés en périphérie de l'aire d'étude.

Cinq monuments historiques inscrits ou classés sont situés en marge de l'aire d'étude avec un périmètre de protection qui recoupe l'aire d'étude mais qui ne recoupe pas avec l'implantation du projet de création de passerelle.

Un site inscrit pour son intérêt lié aux rives de la Seine est recensé en bordure de l'aire d'étude.

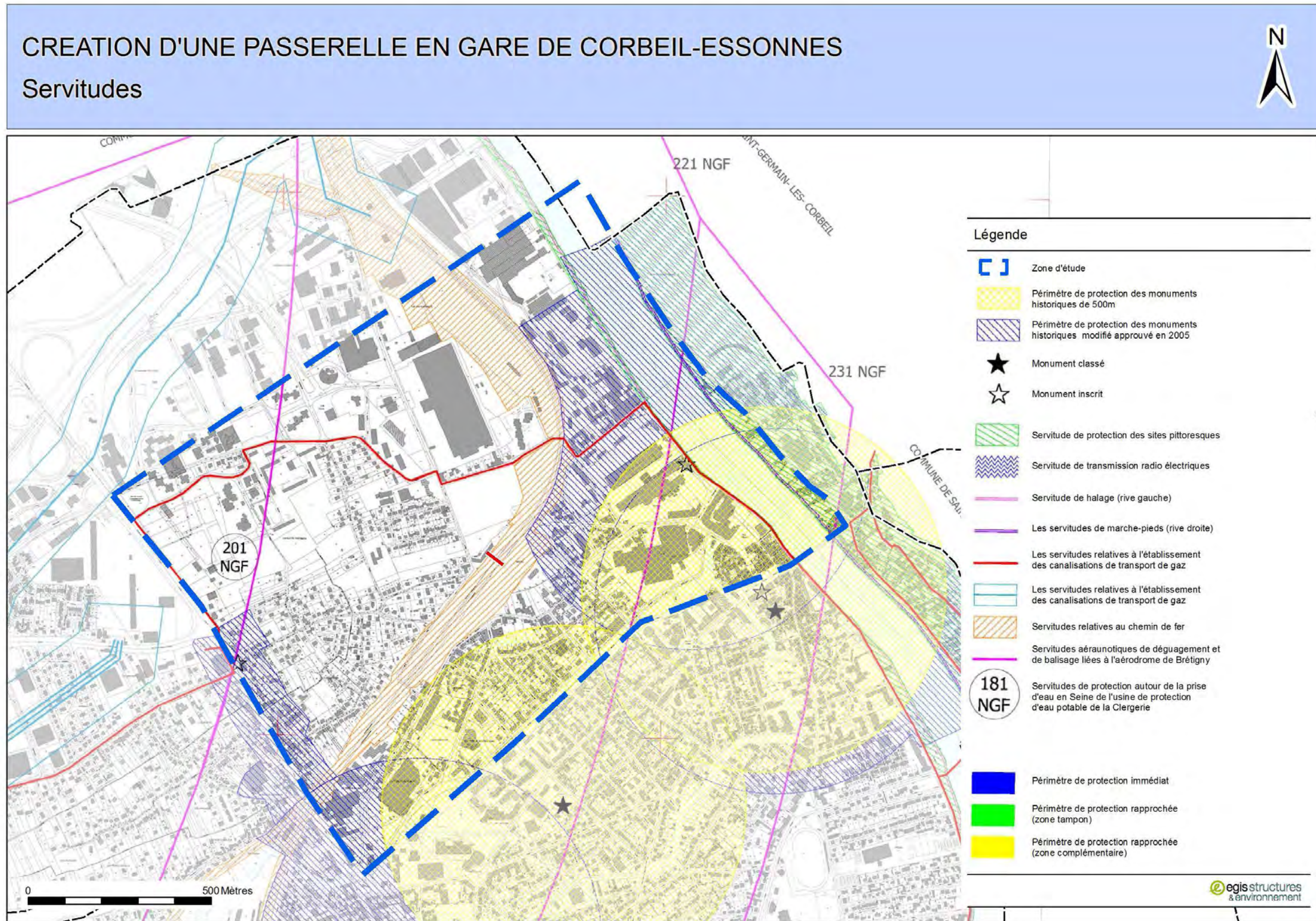


Figure 7 : Carte identifiant les servitudes, notamment l'implantation et le périmètre de protection des monuments classés et inscrits

2.4.8. Tourisme et loisirs

Le site de la gare ne représente pas une centralité pour les activités touristiques et de loisirs. Le chemin de Grande randonnée GR2 longe la Seine et le GR11C propose un accès à la vallée de l'Essonne à partir de la gare de Corbeil-Essonnes.

Sur le milieu humain, les infrastructures de transports, objet du projet lui-même présentent un enjeu fort. D'une part, du fait d'aménager les accès à la gare tout en offrant une amélioration aux déplacements urbains, et, d'autre part, du fait des conditions de réalisation du projet en interface avec l'exploitation du réseau ferré.

2.5 Cadre de vie

2.5.1. Paysage

Le contexte paysager général est marqué par la présence de bâtis liés à la zone urbaine et aux installations ferroviaires qui constituent une coupure très nette dans le paysage urbain. Le contexte paysager local est très minéral sans sensibilité particulière.

2.5.2. Niveaux sonores et vibrations

Le bruit ambiant est lié aux mouvements du trafic ferroviaire et au trafic routier.

Sur une journée complète, les niveaux sonores de l'aire d'étude ont un maximum de 65 à 70 dB (cartes départementales du bruit) au droit du corridor de la voie ferrée, ce qui fait des abords du site un secteur d'ambiance sonore non modérée.

2.5.3. Qualité de l'air

L'aire d'étude est concernée par le plan régional pour la qualité de l'air et par le plan de protection de l'atmosphère.

Sur la commune, la contribution de l'activité ferroviaire est très faible sur les teneurs en dioxyde d'azote et en poussières. Les sources d'émission sont principalement liées à la circulation automobile, aux activités industrielles, résidentielles et tertiaires.

2.5.4. Émissions lumineuses

Le secteur d'étude est fortement marqué par les émissions lumineuses : circulation des véhicules, éclairage du réseau routier et éclairage des quais et installations ferroviaires.

Sur le cadre de vie, les niveaux sonores et les vibrations ainsi que les émissions lumineuses aux abords de la gare présentent des niveaux d'enjeu moyen. La qualité de l'air, un enjeu faible. Les autres enjeux sont faibles.

2.6 Synthèse des enjeux

L'analyse de l'état initial du site a montré que le secteur de la gare s'inscrit dans un contexte urbanisé, en pleine réflexion d'aménagement urbain et de requalification des espaces autour de la gare. Desservi par un axe lourd de transport ferroviaire qui constitue une coupure entre les quartiers de Corbeil-Essonnes, et équipé d'une gare, ce secteur est amené à jouer à l'avenir un rôle plus important en termes de centralité et d'échanges.

Les enjeux sont hiérarchisés suivant leur importance relative pour le territoire (enjeux forts, modérés, faibles).

- Nous entendons par enjeu une portion de territoire qui compte tenu de son état actuel ou prévisible, présente une valeur au regard de préoccupations patrimoniales, culturelles, esthétiques, monétaires ou techniques. Les enjeux sont indépendants de la nature des projets.

En résumé, on retiendra de l'analyse de l'état initial les principaux éléments fournis dans les tableaux suivants. Le niveau d'enjeu pour chaque élément est représenté selon la grille d'analyse suivante.

Enjeu	
	Aucun enjeu
	Enjeu faible
	Enjeu modéré
	Enjeu fort

Milieu physique		
Climatologie		<ul style="list-style-type: none"> ❖ Climat océanique dégradé, ❖ Des précipitations fréquentes mais généralement faibles, ❖ Des températures douces en moyenne : avec des températures minimales en janvier et maximales en Juillet et août, ❖ Des vents prédominants de Sud-Ouest et Nord-Est.
Topographie		<ul style="list-style-type: none"> ❖ entité géographique plane, absence de zones topographiques marquées.
Géologie /Géotechnique		<ul style="list-style-type: none"> ❖ Formations géologiques du quaternaire et du tertiaire du bassin parisien ❖ Contexte géotechnique: Présences des formations suivantes : remblais, alluvions modernes, alluvions anciennes, colluvions, calcaires de Champigny
Qualité des sols selon les activités antérieures		<ul style="list-style-type: none"> ❖ 11 sites Basias identifiés dans l'aire d'étude, ❖ Pollution éventuelle causés par des déversements accidentels historiques.
Hydrogéologie		<ul style="list-style-type: none"> ❖ Présence de la masse d'eau souterraine « nappe de la Beauce » ❖ Au droit de l'emprise ferroviaire: nappe d'eau à une profondeur d'environ 4 m,
Hydrologie		<ul style="list-style-type: none"> ❖ Présence de deux cours d'eau ou de plan d'eau : la Seine à l'Est et l'Essonne au sud, ❖ Fleuve Seine et rivière Essonne à plus de 500m, ❖ Rejet des eaux pluviales dans la Seine, ❖ Les eaux sont gérées par le SIARCE,
Exploitation de la ressource en eau		<ul style="list-style-type: none"> ❖ Aucun captage AEP ou périmètre de protection associé dans un rayon de 1 km, ❖ Exploitation de l'eau de la Seine pour AEP site de Clergerie

Milieu physique	
Risques naturels	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Deux PPRI (Seine Amont et Essonne aval) mais pas de périmètre de zone submersible au niveau du site ❖ Emprise du projet concernée par un aléa faible de retrait-gonflement des argiles, ❖ Emprise du projet en zone de sismicité très faible.
Pollution pyrotechnique	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Contraintes potentielles liés à la présence d'engins explosifs

Milieu physique	
Patrimoine naturel protégé	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Absence d'espace naturel protégé (site Natura 2000, APPB, réserve naturelle) dans un rayon d'5 km autour de l'emprise du projet, ❖ 1^{ère} zone Natura 2000 à environ 5 km au Sud-ouest du projet, située hydrologiquement en amont.
Patrimoine naturel inventorié	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Absence de ZICO et zones RAMSAR dans un rayon de 2 km autour de l'emprise du projet. Présence d'une de ZNIEFF au niveau de la vallée de la seine à plus de 500m du projet
Patrimoine naturel faisant l'objet d'une gestion conservatoire	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Présence d'ENS en limite Nord-est (Port d'Arblay) de l'aire d'étude.
Zones humides	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Site au sein d'une Zone Humide ou enveloppe d'alerte potentiellement humide
Habitats, flore et faune	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Habitats naturels quasiment inexistant sur l'emprise du quartier de la gare et inexistant au droit de l'emprise du projet, ❖ Végétation présente : pelouse et quelques groupes ou alignements d'arbres, ❖ Faune locale : peu de possibilité d'accueil de la faune du fait de la faible diversité végétale
Continuité écologique	<ul style="list-style-type: none"> ❖ L'emprise du projet n'est pas concernée par des continuités écologiques ou des noyaux de biodiversité.

Tous les autres aspects analysés pour le milieu humain ne présentent pas d'enjeu significatif vis-à-vis du type de projet concerné. MILIEU HUMAIN	
Documents d'urbanisme	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Document supra-communaux : prise en compte du SDRIF, absence d'orientations liées à un SCOT. ❖ Document d'urbanisme communal : PLU de Corbeil-Essonnes en vigueur révisé : emprise du projet en zone UI (emprise ferroviaire) et UL (Équipements) ❖ Enjeu de créer un pôle fonctionnel centré sur la gare en connexion avec d'autres projets

Tous les autres aspects analysés pour le milieu humain ne présentent pas d'enjeu significatif vis-à-vis du type de projet concerné. MILIEU HUMAIN	
Population et habitat	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Aire d'étude présentant une forte densité de population et évolution forte de la population communale depuis 1999 ❖ secteurs habités les plus proches au sud des emprises ferroviaires à environ 100m du projet.
Activités économiques locales	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Présence d'ERP liés à la gare (commerces, services, restaurants...), ❖ Aucun établissement sensible n'est localisé dans un rayon de 1 km autour du projet.
Infrastructures de transport	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Infrastructure ferroviaire : ligne D du RER, pas d'accès PMR ❖ Infrastructure routière : RN 7 et RN 104, gare accessible au sud par des voiries en sens unique ❖ Réseaux de transport en commun : nombreuses lignes de bus, projet de site propre des lignes Tzen ❖ accès piétons: pas de cheminements directs vers la gare, manque de continuité entre les deux gares routières ❖ Compatible avec le PDUIF et le PLD et SDD.
Réseaux	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Réseau séparatif ❖ Eaux pluviales collectées par réseau public : rejetées dans la Seine sans traitement, ❖ Nombreux réseaux secs au sein de l'emprise ferroviaire (gaz, électrique, communication...),
Servitudes	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Servitudes aéronautiques de dégagement liées à l'aérodrome de Brétigny, ❖ Périmètres de protection de monuments historiques n'affectant pas la zone du projet
Risques technologiques	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Risques industriels : plusieurs établissements ICPE dans l'aire d'étude: les plus proches du projet : 2 ICPE soumises à autorisation avec périmètre de protection autour des silos, ne touchant pas le projet
Patrimoine culturel et historique	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Archéologie : zone fortement remaniée par le passé, ❖ 1 monument historique en marge de l'aire d'étude :les Grands Moulins de Corbeil, l'emprise du projet non recoupée par le périmètre de protection d'un monument historique, ❖ Un site inscrit dans un rayon de 500m au niveau des rives de la Seine, ❖ Aucune ZPPAUP ou AMVAP dans un rayon de 8 km.
Tourisme et loisirs	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Potentiel de promenade lié aux vallées de la Seine et de l'Essonne GR 11 accédant au GR2 ❖ Pas d'enjeu touristique lié au pôle de la gare

Cadre de vie	
Paysage	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Contexte paysager général marqué par la présence de bâtis liés à la zone urbaine et aux installations industrielles, ainsi que par la présence d'emprises ferroviaires qui constituent une coupure visuelle, ❖ Contexte paysager local très minéral (infrastructures, parkings, bâtiments).
Bruit	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Bruit ambiant : bruit des infrastructures ferroviaires et des infrastructures routières.
Qualité de l'air	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Compatible avec le SRCAE et le PPA, ❖ Source d'émissions polluantes liées aux trafics routiers et aux activités.
Émissions lumineuses	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Environnement marqué par les émissions lumineuses, ❖ Émissions lumineuses dans le secteur liées à la présence de zones urbaines : éclairage de la gare, voiries et parkings liés à la gare.

2.7 Interrelation entre les enjeux

Sur l'ensemble de l'aire d'étude, des interrelations nombreuses existent entre les différents enjeux :

- Entre le contexte hydrogéologique et le contexte hydrologique, les secteurs au niveau de la rue peuvent connaître des inondations du fait de la montée des eaux de la nappe alluviale.
- Entre le contexte physique et naturel et les milieux humain, urbain et cadre de vie. Le développement de Corbeil ayant dû s'adapter au contexte naturel, des dispositifs d'assainissement destinés à évacuer les eaux vers la Seine ont été mis en place. L'implantation des bâtiments a dû prendre en compte la présence de la nappe dans le sous-sol. La gare est desservie par le réseau d'assainissement de la ville. Le secteur de la gare est hors zone d'inondation potentielle : la nappe se trouve à 4 mètres environ sous le niveau du terrain naturel. Les aménagements en sous-sol peuvent suivant leur profondeur impacter la nappe.
- Entre enjeux du milieu urbain. Il s'agit des interrelations entre les différents types d'utilisation de l'espace comme les réseaux de transports et de déplacement avec les secteurs d'habitat et d'activités situés de part et d'autre des emprises ferroviaires. Dans le cas présent, les circulations de piétons liées ou non au trafic ferroviaire, les autobus desservant la gare, la circulation automobile ont de nombreuses interrelations sur les axes de déplacements.
- Entre les divers aspects historiques de l'occupation humaine et urbaine comme la présence dans Corbeil de monuments historiques classés ou inscrits relevant d'un classement parfois contraignant orientant la conception des aménagements.
- Le quartier de la gare comporte des bâtiments en cours ou attendant leur mutation. Cela crée des interrelations avec les projets comme celui de la passerelle qui est défini.

3 Élaboration du projet de passerelle, principales solutions de substitution examinées et raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu

Les premières réflexions pour permettre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite à la gare consistaient à installer des ascenseurs et mettre aux normes le passage souterrain existant. Le dénivelé intérieur de cet ouvrage (présence de marches) et les dispositions en phase de travaux contraignantes et coûteuses ont conduit à proposer une passerelle pour permettre l'accès des quais aux personnes à mobilité réduite.

Dans le cadre de la première phase de l'étude d'avant-projet, deux variantes ont été envisagées pour l'implantation de la future passerelle :

- la première étant proche du bâtiment voyageurs, située en dehors des emprises des bâtiments éventuellement à démolir ;
- la seconde, est plus éloignée du bâtiment voyageur. Elle est située au droit d'un bâtiment désaffecté (halle SERNAM) et d'un bâtiment d'habitation en cours d'acquisition par la ville et la communauté d'agglomération Seine-Essonne en vue de sa démolition. Elle est donc mieux adaptée au projet d'urbanisation de la ville qui prévoit un prolongement de l'avenue Carnot dans ce même axe.

Dans le cadre d'un consensus avec l'ensemble des acteurs (Ville de Corbeil-Essonnes, Communauté d'agglomération Seine-Essonne, STIF, AFTRP) l'implantation de la passerelle selon la variante 2 a été retenue lors d'une réunion le 8 avril 2013.

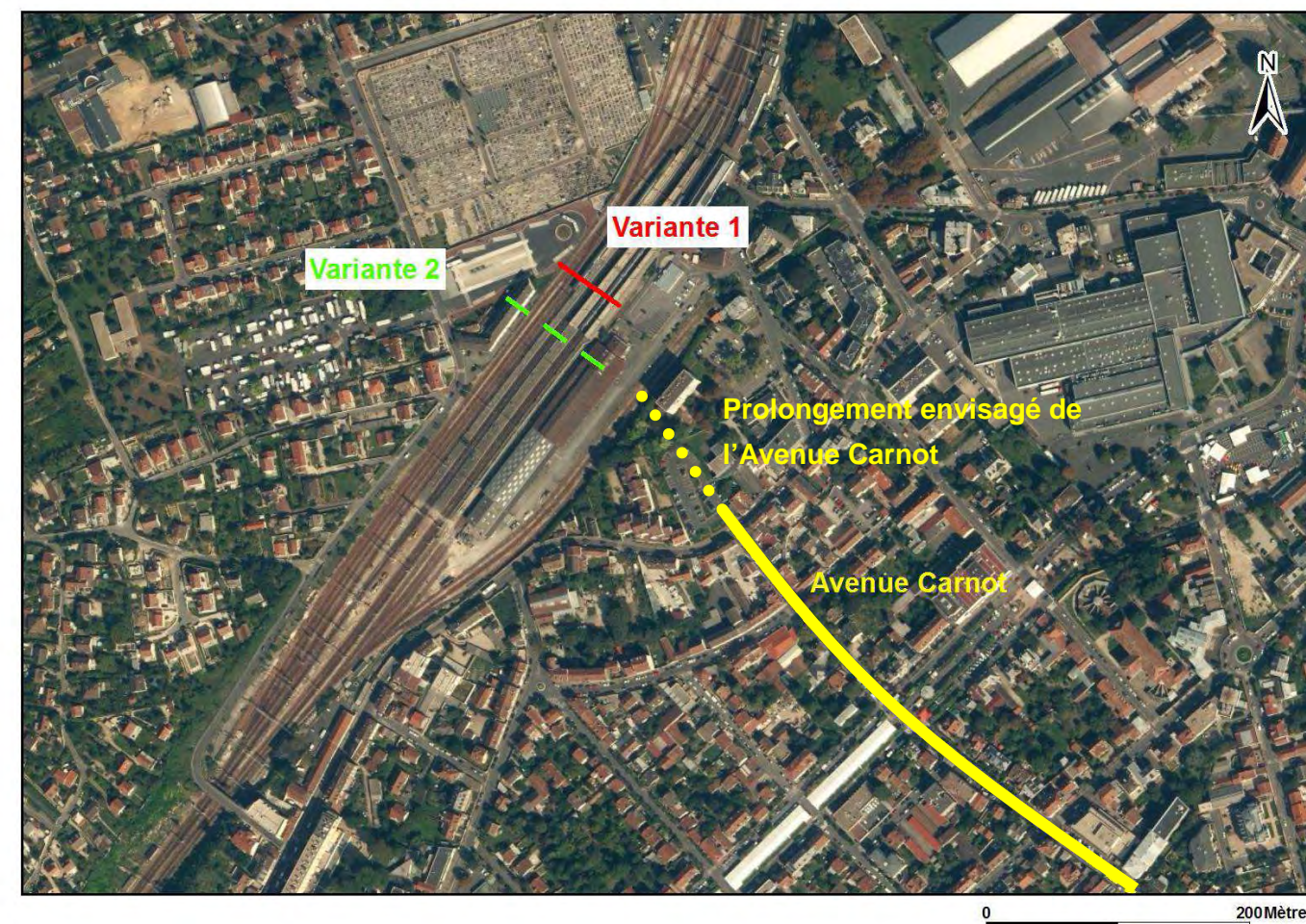


Figure 8 : Vue aérienne présentant l'implantation des deux variantes (source : études AVP Egis)

4 Effets temporaires du projet et mesures associées pour éviter, réduire ou compenser les effets

4.1 Organisation du chantier

4.1.1. Durée et consistance des phases travaux

La durée approximative de la phase chantier de la passerelle sera d'environ 14 mois. Le démarrage des travaux de la passerelle piétonne est programmé début 2016.

Les grandes étapes de réalisation qui se succéderont durant cette phase seront les suivantes :

- phase 1 : travaux préparatoires : installations de chantier, pose clôture de chantier ;
- phase 2 : travaux de fondation de la passerelle ;
- phase 3 : réalisation de la charpente métallique (pose des tronçons de tablier à la grue) ;
- phase 4 : équipements et superstructure : pose ascenseurs, pose étanchéité/revêtement, pose équipements linéaire.

4.1.2. Dispositions organisationnelles en phase travaux

Une emprise chantier et des accès spécifiques sont en cours de définition.

RFF s'engage à mettre en place un chantier propre afin de limiter les effets de celui-ci autant sur les riverains et le personnel de chantier que sur l'environnement.

Un cahier des prescriptions environnementales de chantier sera établi par RFF afin de préciser les précautions que devra prendre l'ensemble des entreprises présentes sur ce chantier.

4.2 Effets temporaires sur le milieu physique et mesures associées

Durant la phase travaux, la topographie sur l'emprise sera transformée par l'émergence des piles avec les tours d'ascenseurs et la passerelle mise en place par des grues de levage qui ne resteront sur site que temporairement.

Les ouvrages à construire au droit de la gare sont susceptibles d'entrer en interaction avec la nappe sous-jacente du site. En effet, cette nappe est présente en moyenne à une profondeur d'environ 4 mètres sous le niveau du terrain naturel. Les semelles de fondations liées à la passerelle n'atteignent pas cette profondeur. Seuls les micropieux situés sous les semelles de la passerelle interféreront avec la nappe sur une profondeur d'environ 4 mètres sans toutefois impacter, ni la qualité des eaux, ni les conditions d'écoulement. Au stade actuel des études, il est envisagé de réaliser seize micropieux d'un diamètre de 0,25m par appuis (cinq appuis). Ce point sera examiné en lien avec les services de l'État (Mission Inter-Service de l'Eau) pour déterminer si une déclaration au titre de la loi sur l'eau doit être menée.

En phase chantier, il sera utilisé des produits tels que le fioul, des huiles hydrauliques (pour le fonctionnement des engins), des huiles de décoffrage, ainsi que des produits utilisés pour la construction de la passerelle (béton, peintures...)

L'ensemble de ces produits est susceptible d'entraîner une contamination du sol, de la nappe et des eaux superficielles en cas de déversement accidentel sur le chantier.

Les mesures mises en place sur le chantier afin de prévenir ce risque sont les suivantes :

- utilisation de produits moins polluants ;
- information du personnel sur la nature des produits utilisés ;
- utilisation de bacs de rétention ;
- utilisation de kits d'absorption de produits chimiques en cas de déversement accidentel ;
- récupération des effluents et produits polluants (huiles usagées, décantation des laitances de béton).

Le projet se trouve dans le périmètre des bombardements de la gare lors de la guerre de 1944. Il conviendra donc de retenir les principes suivants qui seront inscrits aux DCE des entreprises :

- les opérations de sécurisation pyrotechnique liées aux travaux en profondeur seront réalisées dans le cadre d'analyses de risque. Il s'agira de réaliser des détections afin de s'assurer de l'absence de risque potentiel au droit du chantier.
- les éventuelles opérations de dépollution pyrotechnique, seront réalisées exclusivement par les services de déminage du Ministère de l'intérieur.

En cas de découverte d'engins de guerre, le chantier sera immédiatement interrompu au voisinage. La découverte sera signalée aux services de déminage qui procéderont à l'enlèvement de l'engin.

4.3 Effets temporaires sur le milieu naturel et mesures associées

L'emprise du projet se situe à environ 5 km de tout espace naturel protégé ou inventorié. Ce projet est par ailleurs localisé au sein d'une emprise ferroviaire, zone quasiment entièrement minéralisée ne favorisant pas le développement d'un grand nombre d'espèces végétales ou animales.

Au regard de ce contexte environnemental artificialisé, l'impact des travaux en phase chantier du projet est non significatif sur la faune et la flore.

4.4 Effets temporaires sur le milieu humain et mesures associées

4.4.1. Effets temporaires sur la population des zones habitées ainsi que les usagers et mesures associées

Le chantier pourra être à l'origine de nuisances s'exprimant en termes de bruit, de pollution de l'air et de circulation des engins de chantier, mais les populations, n'étant pas à proximité immédiate, n'en ressentiront pas les effets directs.

En effet, les seules habitations actuellement encore occupées et situées en bordure Nord-Ouest des voies font l'objet de procédures visant à reloger leurs occupants afin que la ville acquière le bâtiment, le démolisse et mette en œuvre le réaménagement urbain de ce secteur. Les autres habitations à proximité sont situées au Sud de la gare à plus de 100 m de la zone de chantier. Des mesures visant à minimiser les impacts seront mises en œuvre. Cela concerne par exemple le bruit de chantier qui se produira en période nocturne du fait des contraintes de la circulation ferroviaire sur une ligne majeure du réseau express régionale. Les solutions visant à réduire la durée et les niveaux de bruit des phases les plus bruyantes seront recherchées et décrites dans le dossier bruit de chantier. Elles porteront sur : le respect de la réglementation en vigueur, la disposition judicieuse des postes bruyants, l'adaptation des matériels et modes opératoires, la formation du personnel.

4.4.2. Effets temporaires sur les activités économiques et mesures associées

En phase construction, ce projet sera générateur d'emplois ou d'activités pour les entreprises du secteur de la construction qui interviendront.

Les activités commerciales situées autour de la place de la Gare ne sont pas susceptibles de subir les nuisances du chantier, du fait de leur positionnement, mais pourront bénéficier d'un apport de clientèle constituée par le personnel de chantier.

4.4.3. Effets temporaires sur les infrastructures de transport et mesures associées

Les impacts pouvant se produire correspondent à des effets directs sur l'emprise ferroviaire et des effets indirects sur la circulation sur les voies d'accès au chantier. En effet, la phase travaux s'accompagnera nécessairement d'un apport de trafic et notamment de poids lourds pour la livraison des matériaux et de véhicules lourds adaptés à certaines tâches du chantier. Ce trafic sera limité en quantité et sur des séquences assez brèves en rapport avec l'ampleur du projet, mais sera de nature à perturber temporairement et à ralentir ponctuellement le trafic sur les voiries externes au périmètre d'aménagement.

Afin de réduire les impacts engendrés sur le trafic et l'environnement de la gare et de la gare routière lors de la phase travaux, des mesures seront mises en place : plan d'installation de chantier, optimisation des apports de matériaux, organisation de la circulation, balisage des axes de trafic piétons.

4.4.4. Effets temporaires sur les réseaux et mesures associées

L'emprise du projet croisera plusieurs réseaux (eau usée, eau pluviale...). Afin de garantir la sécurité et prévenir les risques de pollutions accidentelles, RFF prendra les mesures nécessaires pour prendre en compte la présence des réseaux lors du chantier.

En phase chantier, sont produits des rejets d'eaux usées (eaux sanitaires et eaux d'exhaure) et d'eaux pluviales qui seront reliés au réseau public d'assainissement, après accord au préalable avec les gestionnaires de ce réseau.

Pour les eaux issues de la construction (eaux chargées en matières en suspension, mais qui devraient être compatibles avec les exigences du gestionnaire), si nécessaire un traitement sera réalisé en amont (décantation) avant rejet dans le réseau public.

4.4.5. Effets temporaires sur les risques technologiques et mesures associées

Durant la phase chantier, des matières dangereuses pourront être livrées occasionnellement et en petite quantité. L'apport de transport de matières dangereuses sur les voies urbaines et routes imputable au chantier peut donc être considéré comme négligeable.

4.4.6. Effets temporaires sur le patrimoine culturel et archéologique et mesures associées

Les travaux liés à la passerelle piétonne se localisent à l'extérieur du périmètre de protection des monuments historiques.

Aucun site archéologique n'est connu dans l'emprise du projet. Dans le cas où des vestiges archéologiques seraient mis à jour durant la phase des travaux, conformément à la législation en vigueur, l'arrêt immédiat du chantier serait déclaré. La préfecture et la Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Île de France seraient immédiatement averties de cette découverte.

4.5 Effets temporaires sur le cadre de vie et mesures associées

4.5.1. Effets temporaires sur le paysage et mesures associées

En phase travaux, l'organisation du chantier et les éventuelles salissures engendrées à l'extérieur du chantier contribuent à dégrader la perception visuelle qu'ont les usagers et riverains du site concerné par le chantier. Cependant, cet impact est transitoire et limité à la durée des travaux. Il s'estompera au fur et à mesure des aménagements.

Afin de réduire cet impact, des mesures seront mises en place pour la gestion de chantier: organisation correcte de l'emprise chantier, nettoyage régulier du chantier, lavage des engins et camions, stockage et gestion des déchets...

4.5.2. Effets temporaires sur la qualité de l'air et mesures associées

Durant la phase travaux, les activités réalisées sur le chantier seront sources d'émissions pouvant être polluantes. Les principales émissions atmosphériques occasionnant des nuisances pour le voisinage seront les émissions de poussières et les émissions de gaz de combustion. Du fait de la nature du chantier, peu d'émissions de gaz et de poussières seront constatés. Ces émissions seront liées au fonctionnement des engins de transport et de levage, aux creusements et forages de pieux.

Des mesures seront mises en place afin de réduire ces différents impacts : moteurs des engins aux normes et bien entretenus, arrosage avec pulvérisation d'eau sur les voiries d'accès au chantier, bâchage des postes de matériaux pulvérulents, interdiction de brûlage,...

4.5.3. Effets temporaires sur les niveaux sonores et mesures associées

En phase chantier, l'emploi d'engins motorisés ainsi que certaines tâches de construction sont sources de nuisances sonores. Il faut rappeler que les habitations les plus proches sont localisées à environ 100 m au Sud-Est du projet et que ce dernier est situé dans un contexte contraint en matière sonore.

Afin de réduire au maximum ces nuisances, des mesures seront mises en place : respect de la réglementation en vigueur, dispositions judicieuses des postes bruyants, limiter au maximum la durée des phases les plus bruyantes, adaptation des matériels et modes opératoires, formation du personnel...

Des mesures acoustiques pourront également être réalisées par l'entreprise en phase chantier afin de contrôler la puissance acoustique.

Ces mesures seront présentées dans le dossier bruit que réalisera l'entreprise préalablement au démarrage des travaux en direction des autorités départementales et communales. Ce dossier précisera les objectifs à suivre : information des riverains des phases de chantier, des horaires et des mesures prises pour limiter les éventuelles nuisances.

4.5.4. Effets temporaires sur la consommation de ressources naturelles et d'énergie

Le fonctionnement du chantier entrainera une consommation de ressources naturelles et d'énergie : eau potable, électricité et carburants pétroliers. Les matériaux de construction et tous ceux utilisés sur le chantier représentent également une part importante de la consommation de matières premières.

Afin d'éviter et de limiter cet impact, les mesures suivantes seront mises en place sur le chantier : sensibilisation et information des personnels, optimisation de l'utilisation des moyens....

4.5.5. Effets temporaires liés à la gestion des déchets

La construction engendre la production d'une grande variété de déchets, dont l'importance des volumes varie selon les phases du chantier. L'éventail des types de déchets va des déchets inertes (matériaux de déblais au droit des massifs d'ancrage, gravats par exemple) aux déchets toxiques (peintures ou solvants).

L'objectif s'oriente vers les deux axes suivants :

- limiter au maximum le volume de déchets produits ;
- assurer la gestion des déchets de chantier en conformité avec la réglementation en vigueur.

Une préparation technique du chantier sera menée afin de limiter la production de déchets et d'optimiser leur gestion. Des mesures spécifiques pour garantir un chantier propre seront mises en place (répartition des différents types de déchets dans des conteneurs, bonne identification des aires de stockage, nettoyage régulier, etc.)

4.6 Effets temporaires sur la santé

4.6.1. Nuisances sonores et vibrations

Les nuisances sonores peuvent toucher des établissements sensibles comme des établissements de santé, des écoles, des habitations. Dans le cas présent, les habitations les plus proches sont situées à plus de 100 mètres du chantier. Des établissements de santé sont éloignés du chantier, les écoles ne pourront percevoir le bruit qui sera surtout produit la nuit.

Les nuisances dues au bruit sont temporaires. Elles sont liées aux travaux, aux niveaux sonores des engins de chantier et à la circulation des engins approvisionnant le chantier.

RFF s'engage, dans le cadre des plans assurance qualité des entreprises retenues et par le biais de contrôles, à ce que les niveaux sonores induits par l'activité des engins de chantier sur le site soient compatibles avec la réglementation. Dans ce but, les mesures à mettre en œuvre seront contenues dans les dossiers de consultation des entreprises.

Les nuisances dues aux vibrations sont temporaires. Elles peuvent résulter de la circulation d'engins de chantier et de l'utilisation de certains matériels (marteau-piqueur par exemple).

Afin de réduire au maximum ces nuisances, des mesures seront mises en place : respect de la réglementation en vigueur, disposition judicieuse des postes bruyants, adaptation des matériels et modes opératoires, formation du personnel.

4.6.2. Émissions lumineuses

Les émissions lumineuses susceptibles de provenir du chantier peuvent être dues aux phares des engins de chantier, ainsi qu'à l'éclairage du chantier lui-même et de la passerelle en cours de construction. Les périodes de chantier en nocturne seront réduites au maximum mais correspondront à des phases importantes, compte tenu de la contrainte du maintien de la circulation ferroviaire. Les habitations les plus proches du chantier sont situées à plus de 100 mètres ce qui limitera significativement la gêne que peut produire l'éclairage du chantier.

4.6.3. Qualité de l'air

Des incidences sur la qualité de l'air peuvent être engendrées lors des travaux (gaz d'échappement, poussières, fumées de soudage). Néanmoins compte tenu de faible ampleur des émissions attendues et des mesures prises (respect des normes de rejet pour les engins), l'impact sur les populations riveraines restera limité et aussi compte tenu de l'éloignement des habitations.

4.6.4. Pollution de l'eau et des sols

Les risques de pollutions accidentelles chroniques des sols et des eaux en phase travaux ont été abordés précédemment au sein des paragraphes du chapitre « Effets temporaires sur le milieu physique et mesures associées ». Y sont précisées les dispositions prises sur le chantier pour éviter les actions qui pourraient conduire à une pollution des sols ou des eaux superficielles et souterraines.

4.6.5. Utilisation de produits chimiques

Quelques produits chimiques seront utilisés sur le chantier. Les produits chimiques utilisés serviront à l'alimentation des engins et véhicules du chantier (huile, essences...) et à la construction et l'aménagement de l'ouvrage (peintures...). Les utilisateurs seront informés des conditions d'utilisation pour préserver la santé humaine. Le personnel sera formé pour mettre en œuvre des mesures de confinement des produits en cas de fuite ou de déversement accidentel de ces produits

5 Effets permanents du projet et mesures associées pour éviter, réduire ou compenser les effets

5.1 Effets permanents sur le milieu physique et mesures associées

5.1.1. Effets permanents sur la topographie

En phase exploitation, la passerelle sera située à environ 6 m au-dessus des quais. Aucun impact permanent du projet sur la topographie du site n'est à considérer.

5.1.2. Effets permanents sur le sol, le sous-sol

Une fois construite, la passerelle ne produira aucun impact sur le sol et le sous-sol

La fonction de l'ouvrage n'appelle pas spécialement le transport ou de maniement habituel de produits polluants. Ces derniers peuvent être présents lors des opérations de maintenance des ascenseurs mais sans présenter de risque exceptionnel.

5.1.3. Effets permanents sur les eaux

Aucune modification des écoulements ne sera engendrée puisque les eaux de ruissellement rejoindront le réseau d'évacuation des eaux pluviales déjà en place.

La gare est équipée d'un réseau séparatif sur la totalité de son emprise. Les eaux de ruissellement de la passerelle seront récupérées et évacués vers le réseau public avec accord de leurs gestionnaires, conformément à la situation antérieure à la mise en place de la passerelle.

5.2 Effets permanent sur le milieu naturel

L'emprise du projet n'est pas concernée par les risques naturels.

5.3 Effets permanents sur le milieu humain et mesures associées

5.3.1. Effets permanents sur les populations

La création de la passerelle en gare de Corbeil-Essonnes aura un impact positif sur la vie des personnes à mobilité réduite empruntant la ligne D du RER. En effet, le projet permettra aux PMR de se déplacer en autonomie sur la ligne D, ce qui était impossible auparavant. De plus, ce nouvel ouvrage permettra également aux utilisateurs de fauteuils roulant non usagers de la gare de relier aisément les deux quartiers de Corbeil séparés par la voie ferrée.

5.3.2. Compatibilité avec les documents d'urbanisme

Le projet est compatible avec le SDRIF et le nouveau PLU, approuvé depuis le 18 novembre 2013. Le projet est également compatible avec le SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique) approuvé le 21 octobre 2013 qui présente les entités des trames verte et bleue.

5.3.3. Impacts sur le foncier

Côté centre-ville, l'accès à la passerelle sera implanté sur des emprises appartenant à RFF, de l'autre côté l'accès sera implanté sur des emprises communales.

5.3.4. Effets permanents sur la circulation

Les effets du projet sur les déplacements et la mobilité seront bénéfiques car la passerelle facilitera l'accès aux quais.

5.3.5. Effets permanents sur les réseaux et servitudes

Le projet tel qu'il est défini respecte les servitudes ferroviaires notamment dans la prise en compte des raccordements des installations électriques qui n'entraînera pas d'impact significatif sur ces réseaux.

5.3.6. Effets permanents sur le patrimoine culturel

Le projet n'est pas situé à l'intérieur d'un périmètre de protection des monuments historiques. Aucun impact permanent n'est à attendre sur le patrimoine historique et culturel. Le projet est très éloigné du site inscrit des rives de Seine qu'il n'impactera d'aucune manière.

5.4 Effets permanents sur le cadre de vie et mesures associées

5.4.1. Effets permanents sur le paysage

L'implantation du projet se fera dans un contexte paysager urbanisé lié à la présence et l'activité de la gare. Le projet n'est pas susceptible d'entraîner une dégradation de la perception visuelle du site par les riverains. Le projet a fait l'objet d'une mise en concurrence architecturale visant à permettre une bonne insertion dans le paysage actuel et améliorer l'image urbaine de ce quartier.

5.4.2. Effets permanents sur le confort des usagers de la gare

Le projet de passerelle aura un impact positif sur le confort et les conditions d'accueil des usagers de la gare et des riverains, grâce notamment à la mise en place des ascenseurs.

5.4.3. Effets permanents sur les niveaux sonores

Concernant les effets sur les niveaux acoustiques, il convient de noter que le projet n'engendrera pas d'effets permanents. Aucune mesure particulière du point de vue acoustique n'est à prévoir dans le cadre de l'aménagement de la passerelle.

5.4.4. Effets permanents sur la qualité de l'air

Le projet n'aura pas d'impact direct concernant les rejets atmosphériques. Aucune mesure n'est à prévoir.

5.4.5. Effets permanents sur les consommations énergétiques

Les nouveaux aménagements (ascenseurs, éclairages de la passerelle...) seront potentiellement consommateurs en énergie. Ces aménagements devront prendre en compte le choix des matériaux et des fournitures sur leur caractère esthétique, fonctionnel, mais également sur leur critère énergétique.

5.4.6. Effets permanents sur la pollution lumineuse

L'ambiance lumineuse sera modifiée par l'éclairage de la passerelle afin d'assurer la sécurité des usagers. Cependant les habitations les plus proches étant à plus de 100m de la passerelle, elles ne seront pas impactées.

5.4.7. Effets permanents sur la production et la gestion des déchets

Le projet n'aura pas d'impact direct concernant la production et la gestion des déchets. Aucune mesure n'est à prévoir.

5.5 Effets permanents sur la santé

Les principaux risques pouvant affecter la santé des riverains et des usagers de la gare sont listés ci-après.

5.5.1. Nuisances sonores et vibrations

La passerelle n'entraînera pas de nuisances sonores supplémentaires, ni de vibration.

5.5.2. Émissions lumineuses

L'exploitation de la passerelle n'entraînera pas de nuisances lumineuses.

6 Appréciation des impacts du programme

Ce projet de passerelle permet de rendre accessible les quais de la gare aux personnes à mobilité réduite.

La création de la passerelle piétonne est réalisée indépendamment des autres opérations d'aménagements en cours ou prévues sur Corbeil-Essonnes.

L'appréciation des impacts du programme se confond donc avec l'étude d'impact du projet de la passerelle piétonne.

7 Évaluation des effets cumulés avec d'autres projets connus

7.1 Présentation des projets connus

Le seul projet pris en compte pour l'analyse des effets cumulés avec le projet de passerelle concerne le développement d'un nouveau quartier résidentiel dit «ZAC de la Montagne de Glaises » situé au Nord-Ouest de la Gare. Ce projet comprend l'implantation de logements, commerces, services, stationnement. Le quartier de la Montagne de Glaises a déjà fait l'objet de la réalisation partielle, la partie située sur les coteaux est en cours de réalisation. C'est la partie située juste à proximité de la gare qui sera achevée en dernier.

7.2 Analyse des effets cumulés

Cette évaluation a été menée à partir de l'étude d'impact du projet de la ZAC de la Montagne de Glaises, ainsi qu'à partir de l'avis publié par l'Autorité Environnementale sur le projet. Elle traite dans un premier temps des effets cumulés en phase travaux puis en phase exploitation.

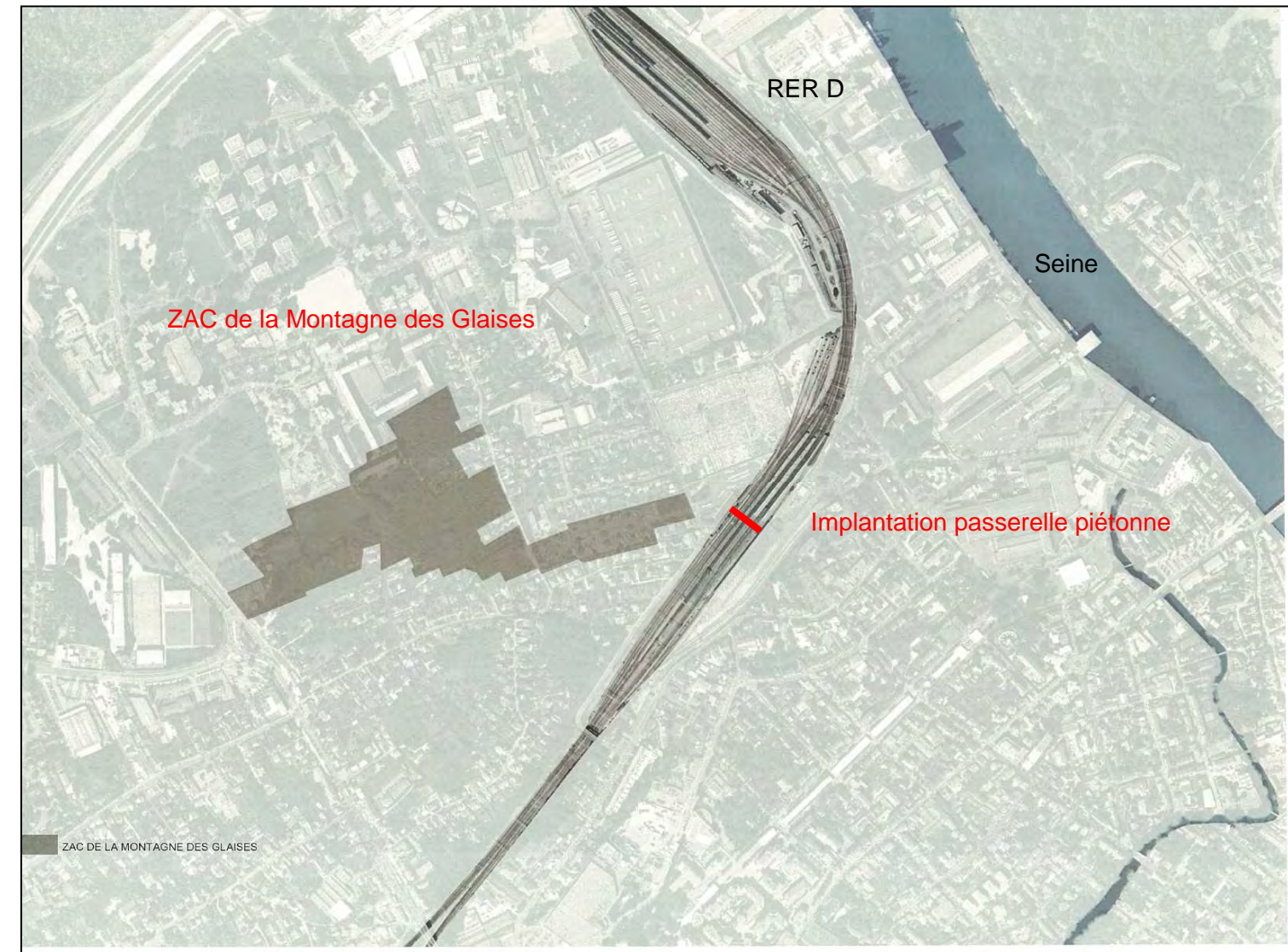


Figure 9 : Localisation du projet de ZAC pris en compte dans l'analyse des effets cumulés (source : présentation AFTRP du 21/01/2012)

7.2.1. Effets cumulés et mesures en phase travaux

Les effets cumulés identifiés en phase travaux concernent les thématiques et les éléments suivants :

- effets cumulés potentiels sur le sol, le sous-sol et par conséquent la nappe de la Beauce identifiée dans ce secteur. Des mesures sont proposées pour chacun des chantiers concernés. Elles consistent pour la nappe phréatique à appliquer, le cas échéant, les dispositions de la loi sur l'eau selon le type de travaux et la situation de la nappe. Il est nécessaire de connaître les caractéristiques de la nappe, les effets possibles du chantier et de définir les mesures évitant de gêner son alimentation et de la polluer. Pour chacun des chantiers ce type de disposition sera mis en œuvre.
- effets cumulés sur l'activité économique : dynamisation des travaux publics (générateur d'emploi) avec l'effet d'entraînement sur d'autres secteurs que cela suscite ; pas de mesures particulières à prendre par les maîtrises d'ouvrage.
- effets cumulés sur le cadre de vie : sur le paysage, les nuisances sonores et la qualité de l'air ayant un impact sur les usagers des secteurs concernés. Des mesures sont à appliquer localement, en revanche, une coordination ou au moins une information partagée permettra d'éviter la conjonction de circulations des deux chantiers sur certaines séquences de la voirie.

7.2.2. Effets cumulés et mesures en phase exploitation

Les effets cumulés identifiés en phase exploitation concernent les thématiques et les éléments suivants :

- effets cumulés sur le rejet d'eaux pluviales : le rejet des eaux pluviales de ces projets se fera via le même réseau d'assainissement. C'est le concessionnaire du réseau qui fixe les débits acceptables dans le réseau en tenant compte de la conjonction des deux nouvelles sources d'écoulement. Le cas échéant, il sera possible de modifier les débits admissibles en augmentant les capacités de rétention en amont.;
- effets cumulés sur le contexte socio-économique local : les projets favoriseront l'implantation de nouvelles activités ou le renforcement de l'activité existante notamment grâce à l'amélioration des accès à la gare. Certaines mesures d'adaptation des espaces urbains et du fonctionnement des voies de circulations seront éventuellement à mettre en œuvre par la commune ou la communauté de communes.
- effets cumulés sur le paysage : effet cumulé positif des projets sur le paysage fortement urbanisé lié à la présence et à l'activité de la gare. Pas de mesures spécifiques à prévoir.
- effets cumulés sur les circulations : mêmes si ces projets sont indépendants, ils « s'alimentent » entre eux, en améliorant l'accès à la gare via le débouché Ouest de la passerelle, le projet favorise la desserte de la ZAC. Les mesures à mettre éventuellement en œuvre sont communes à celles destinées au contexte socio-économique
- effets cumulés sur les niveaux sonores. Le projet de passerelle ne nécessite pas de mesure vis-à-vis de ce thème, les habitations et autres bâtiments de la Montagne de Glaises seront protégés des bruits extérieurs.

8 Évaluation des incidences du projet sur des sites Natura 2000

Le projet de passerelle piétonne n'est pas localisé dans ou à proximité immédiate de sites Natura 2000. Il ne peut donc pas avoir d'incidence directe négative sur des sites Natura 2000.

Les plus proches des sites Natura 2000 par rapport au projet sont les sites dénommés « SIC Marais des basses vallées de l'Essonne et de la Juine », « ZPS Marais d'Itteville et de Fontenay-le-Vicomte », situés à environ 5 km et qui concernent en grande partie le même périmètre. Le site nommé « SIC des buttes gréseuses » est localisé à environ 12 km au sud du projet.

Au regard des caractéristiques du site du projet et de la typologie des sites Natura 2000 existants les plus proches, il n'existe pas de relation directe ou indirecte entre eux susceptible d'influer négativement sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces d'intérêt communautaire de ces sites. Il n'existe pas de continuité écologique par un réseau hydrographique ou bocager avec ce site Natura 2000.

Le projet n'ayant pas d'incidence négative directe ou indirecte sur les sites Natura 2000, l'évaluation s'arrête à ce stade préliminaire.

Aucune mesure de réduction d'impact et/ou de compensation n'est nécessaire au regard de Natura 2000.

9 Articulation et compatibilité du projet avec les schémas, plans et programmes

Parmi les schémas, plans et programmes listés à l'article R.122-17 du code de l'environnement, les seuls qui sont susceptibles d'être en relation ou interaction avec le projet de la passerelle en gare de Corbeil-Essonnes, sont énumérés ci-après. Le projet est neutre ou cohérent avec les objectifs, orientations et programmes d'actions définis dans ces documents :

- le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des eaux Seine-Normandie ;
- le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de la nappe de la Beauce ;
- le Schéma régional de cohérence écologique ;
- le Plan national de prévention des déchets ;
- le Plan régional d'Ile-de-France de prévention et de gestion des déchets non dangereux ;
- le Plan régional d'Ile-de-France de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics ;
- le Schéma national des infrastructures de transport ;
- le Plan de déplacements urbains (PDU) en cours de révision ;
- Le schéma départemental des déplacements 2020 ;
- le Plan Régional de la Qualité de l'Air d'Ile-de-France ;
- le Plan de Protection de l'Atmosphère d'Ile-de-France ;
- le Schéma Régional Climat-Air-Énergie d'Ile-de-France en cours d'élaboration.

Le projet de passerelle en gare de Corbeil-Essonnes est compatible avec l'affectation des sols définie par les documents d'urbanisme :

- le Plan Local d'Urbanisme de Corbeil-Essonnes, approuvé le 18/11/2013 ;
- le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, en cours de révision.

Le projet de passerelle en gare de Corbeil-Essonnes qui se développe en site urbain dépourvu d'intérêt écologique significatif n'interfère pas avec les dispositions du Schéma Régional de Cohérence Écologique.

10 Évaluation du coût des mesures mises en place afin d'éviter, réduire ou compenser l'impact du projet sur l'environnement

10.1 Coût des mesures

En phase travaux, le coût des mesures qui seront mises en place est évalué à environ 140 K€.

En phase d'exploitation, le coût des mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet sur l'environnement représente de l'ordre de 260 K€.

Le détail de l'évaluation de ces coûts est indiqué dans le chapitre XII de la présente étude d'impact.

10.2 Modalité de suivi des mesures

Conformément au code de l'environnement, les mesures prévues par RFF dans le cadre de ce projet, seront contrôlées.

En phase chantier, des contrôles environnementaux spécifiques pourront être régulièrement réalisés. Le suivi des mesures concernera également :

- la surveillance de la qualité des sols ;
- la surveillance de la qualité de la nappe ;
- le suivi des incidents/accidents ;
- le suivi de la stabilité du sol ;
- le suivi de la consommation en eau et énergie ;
- le suivi de la production de déchets ;
- le suivi des plaintes de riverains.

Aucune mesure de suivi n'est prévue en phase exploitation.

11 Analyse des méthodes utilisées pour réaliser l'étude

11.1 État initial

Les données de caractérisation de l'état initial ont été collectées à partir des éléments fournis par RFF mais également à partir des sites internet des services de l'État.

L'analyse de l'état initial de l'environnement et des impacts du projet se fait par une approche classique thème par thème.

Elle s'est traduite par une analyse illustrée de cartes et de photos.

11.2 Impacts et mesures

L'évaluation des impacts générés par le projet a été réalisée à deux niveaux :

- le premier niveau correspond à une approche globale des impacts. Grâce à l'expérience acquise sur d'autres projets, aux observations sur l'environnement et à la documentation disponible, il a été possible de décrire de façon générale et pour chaque thème lié à l'environnement les impacts généraux du projet ;
- le second niveau correspond à une évaluation des impacts. Précisément au droit de l'emprise et pour chaque thème, les perturbations, nuisances ou les modifications entraînées par le projet sont alors appréciées.

Les mesures retenues sont issues des retours d'expérience sur des projets similaires et des informations transmises par RFF.

L'analyse des impacts liés à la phase travaux du projet est abordée de manière thématique.

Les impacts évoqués sont pour la majorité de même nature que ceux liés au projet global. La seule différence réside dans leur temporalité (impacts qui ne durent généralement que le temps des travaux). Les méthodes permettant leur évaluation sont donc exactement les mêmes que celles utilisées pour le projet global.

Cependant, pour une partie, les impacts sont spécifiques à la phase de chantier (bruit lié à la circulation des engins, envol de poussières, vibrations...).

12 Difficultés rencontrées

Les effets cumulés portent sur un projet identifié celui de la ZAC de la Montagne des Glaises. Les principales difficultés rencontrées concernent les périodes de réalisation des projets qui ne sont pas forcément définitivement arrêtées. Cependant l'évaluation ne présente pas de difficultés trop importantes.

13 Impacts vis-à-vis d'un programme d'aménagement

Le projet de passerelle, bien que compatible avec les projets à l'étude de réhabilitation urbaine du quartier de la gare ne s'inscrit pas dans un programme d'aménagement. Il s'agit d'un projet visant principalement à permettre l'accès autonome aux quais de la gare par les personnes à mobilité réduite.

14 Modalités de suivi des mesures envisagées et suivi de leur effet

Les mesures de suivi portent principalement sur la période du chantier. Les entreprises auront à mettre en œuvre des mesures décrites dans les DCE sous le contrôle de la maîtrise d'œuvre. Pour la période d'exploitation, le suivi sera assuré dans le cadre des entretiens courants de l'ouvrage.

15 Analyse des coûts collectifs des pollutions, des nuisances et des avantages induits pour la collectivité

Le projet ne contribue pas à polluer le site et n'est pas source de nuisance significative. C'est un projet avantageux pour les usagers, principalement les personnes à mobilité réduite mais aussi pour l'ensemble des usagers de la gare et les habitants des quartiers limitrophes.

PARTIE III – PRESENTATION DU PROJET

1 Objectif général du projet de passerelle piétonne

1.1 Le projet de passerelle piétonne

Le projet de passerelle piétonne a pour objectif de permettre l'accessibilité de la gare aux personnes à mobilité réduite (PMR). Les 4 quais de la gare seront desservis par des ascenseurs. La passerelle desservira également la gare routière située à l'ouest du faisceau ferroviaire côté Emile Zola.

Le projet de réalisation d'une passerelle permet de répondre aux objectifs de la loi du n°2005-102 du 11 février 2005, pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, qui a été adoptée en vue de donner une nouvelle impulsion à l'intégration dans la société des personnes handicapées.

Plusieurs éléments en constituent la nouveauté :

- la prise en compte de tous les handicaps ;
- la volonté de traiter l'intégralité de la chaîne du déplacement, en liant dans une même approche, urbanisme, voirie et transports, afin d'éliminer toute rupture dans les déplacements pour les personnes affectées d'une déficience.

A ce titre, la gare de Corbeil-Essonnes figure dans le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) adopté par le STIF.

2 Présentation du projet de passerelle piétonne

2.1 Localisation du projet

Le projet est localisé dans le département de l'Essonne (91) en région Ile-de-France. La quasi-totalité de son implantation concerne une emprise du domaine ferroviaire de la gare de Corbeil-Essonnes. Le débouché Nord-Ouest de la passerelle concerne une emprise du domaine public de la ville de Corbeil-Essonnes.

Sur le site, le projet est implanté plus précisément à une centaine de mètres de l'extrémité Nord-Ouest du bâtiment voyageurs de la gare.

La passerelle est implantée perpendiculairement au faisceau de voies ferrées entre deux bâtiments existants (bâtiment de logements au Nord et l'ancienne halle de la SERNAM au Sud) implantés parallèlement aux voies et que la Ville de Corbeil et la communauté d'agglomération Seine-Essonne ont commencé à acquérir en vue de leur démolition.

2.2 Caractéristiques du projet

2.2.1. Les objectifs liés au projet

Le projet de passerelle piétonne répond à plusieurs objectifs que sont :

- rendre accessible la gare aux personnes à mobilité réduite qui pourront ainsi accéder aux quais, à partir du parvis de la gare, sans assistance grâce aux ascenseurs équipant la passerelle ;
- offrir de nouveaux accès aux quais de la gare, depuis la passerelle et de mieux répartir les voyageurs sur toute la longueur du quai afin d'améliorer leur confort et leur circulation. En effet, le passage souterrain existant, situé en extrémité des quais côté Paris sera maintenu après la mise en service de la passerelle, qui elle, sera davantage centrée sur les quais

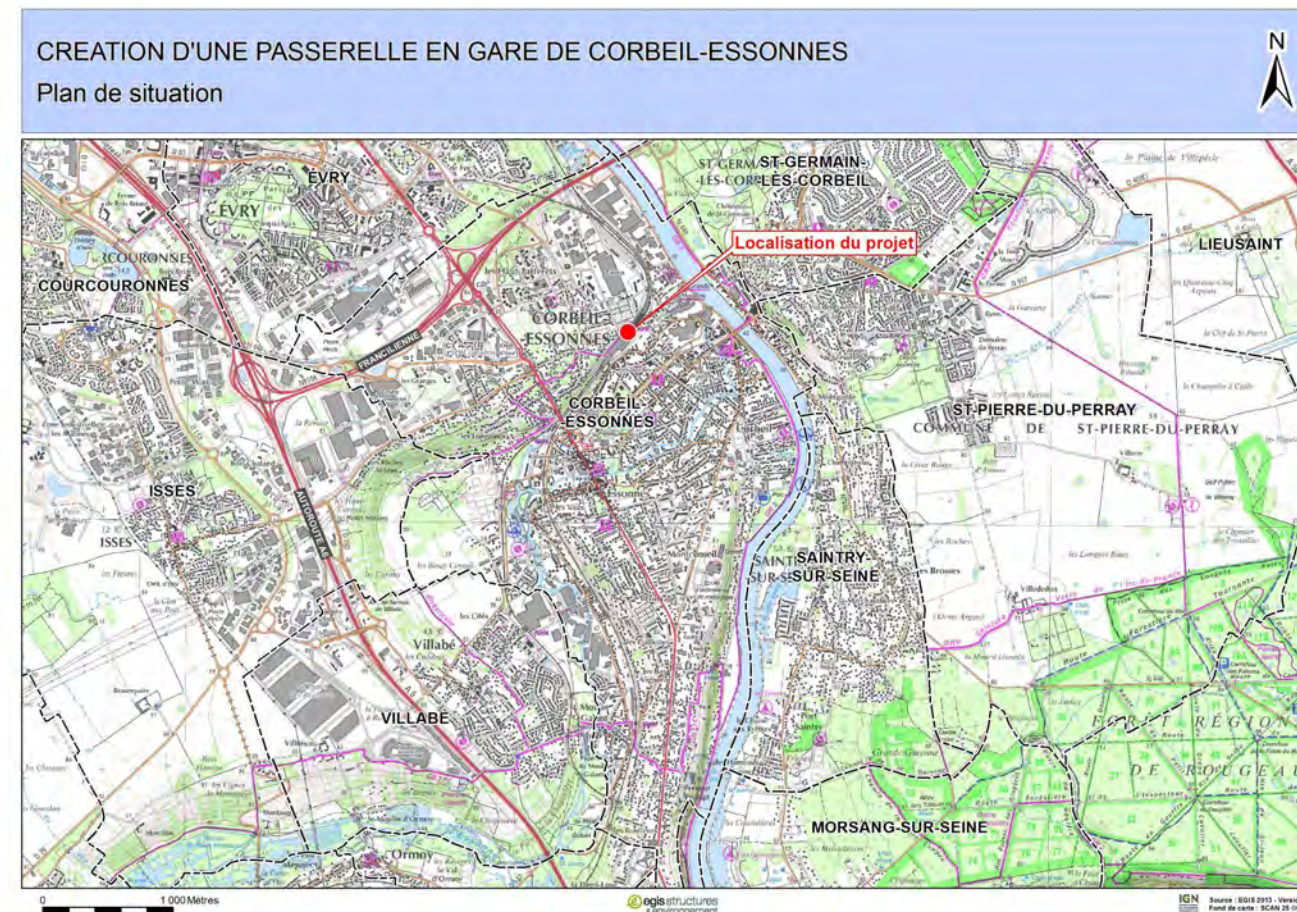


Figure 10 : Plan de situation

- au-delà de son caractère fonctionnel, cette passerelle sera aussi un élément architectural signifiant dans le site, dont la restructuration (notamment côté parking en rive Sud-Est) est inscrite au projet de Plan de Déplacements Urbains. Elle fait donc l'objet, d'un traitement architectural de qualité ;
- le contexte ferroviaire, relativement contraignant, a également fortement guidé la conception de l'ouvrage, dans l'objectif de limiter les nuisances vis-à-vis de l'exploitation ;
- son axe d'implantation a été retenu pour accompagner le projet urbain coté Sud-Est, ce qui permettra de relier naturellement la voie créée en prolongement de l'avenue Carnot, et les parkings qui sont envisagés en bordure de l'emprise ferroviaire. Côté Nord-Ouest la passerelle dessert le parvis de la gare routière Émile Zola ;
- la passerelle est conçue de manière à pouvoir être prolongée ultérieurement côté Est dans le cadre du projet urbain à définir par la Ville (hors étude d'impact).

Le projet comprend la création d'une passerelle au-dessus des 7 voies ferroviaires. Elle dessert chacun des 4 quais avec un ascenseur et un escalier fixe. Elle dessert également la gare routière Émile Zola par un escalier fixe et un ascenseur.

2.2.2. Les éléments techniques pris en compte pour sa conception

Le choix d'une superstructure entièrement métallique s'est naturellement imposé.

Ses éléments constitutifs, plus légers et préfabriqués en atelier, pourront ainsi être posés dans des délais relativement courts et de nuit par une grue stationnée à la limite du faisceau ferroviaire, limitant ainsi au minimum l'impact sur la circulation des trains et l'exploitation de la gare.

Parmi les différents types de structures d'ouvrage de franchissement envisageables, cette solution technique permet de desservir les quais dans les meilleures conditions, en intercalant le long du linéaire de la passerelle des éléments en liaison avec le sol ou les quais.

La passerelle est en alignement droit en plan. Elle dégage un tirant d'air d'environ 6 m au-dessus des voies ferrées.

Le tablier de la passerelle est constitué d'une structure simple continue à section constante, constituée d'un caisson métallique de hauteur maximale 0,80 m.

L'ensemble du platelage ou plancher est recouvert d'un complexe synthétique qui assure l'étanchéité de la surface et forme un revêtement pour les circulations des piétons et des cycles.

Les caractéristiques principales de la passerelle sont les suivantes :

- Longueur de passerelle : 54 m environ ;
- Largeur de passerelle : 3 m de largeur utile qui correspond à l'espace effectif de circulation des chaises roulante et des piétons, le plancher de la passerelle faisant dans sa plus grande largeur 3,6 m ;
- Le dimensionnement : la gare est fréquentée actuellement par 11 000 personnes par jour en moyenne avec une progression de l'ordre de 3% par an. Le dimensionnement capacitaire de la passerelle et des

escaliers et ascenseurs tient compte d'une répartition réaliste des voyageurs qui continueront à emprunter le passage souterrain, et de ceux, y compris les PMR, qui emprunteront la passerelle ;

- L'éclairage : La passerelle est implantée sur des quais qui sont éclairés par des candélabres. Au droit de son emprise les candélabres seront supprimés, l'éclairage des quais étant assurés par des luminaires installés sous le tablier de l'ouvrage de franchissement. L'éclairage de la passerelle elle-même proviendra de luminaires à tubes fluorescents verticaux intégrés aux poteaux des garde-corps. L'éclairage des marches des escaliers fixes sera fait dans la volée haute par des luminaires intégrés aux voiles latéraux, dans la volée basse par l'éclairage de quai : candélabre (quai 3) ou projecteur en extrémité d'abri filant existant (quais 1 et 2) ;
- La passerelle et les escaliers ne sont pas équipés de couverture ;
- La passerelle est équipée de garde-corps et d'écran de protection vis-à-vis de la caténaire ;
- L'accès à la passerelle est libre, ainsi que les accès aux quais à partir de la passerelle ;
- La passerelle est équipée de 5 ascenseurs accessibles aux PMR, répondant à la norme NF EN 81-70.

Le tablier de la passerelle est constitué de quatre travées reposant sur des appuis implantés sur les quais pour quatre d'entre eux et pour le cinquième appui à l'extrémité Nord-Ouest, côté gare routière Émile Zola, dans des emprises publiques communales, en dehors des faisceaux de voies.

Au droit de ses appuis sont intégrés une tour d'ascenseur et un escalier fixe ; l'escalier est orienté vers le centre de la gare et son bâtiment voyageurs. L'ascenseur est situé de l'autre côté de la passerelle.

2.3 Illustrations 3D du projet de passerelle

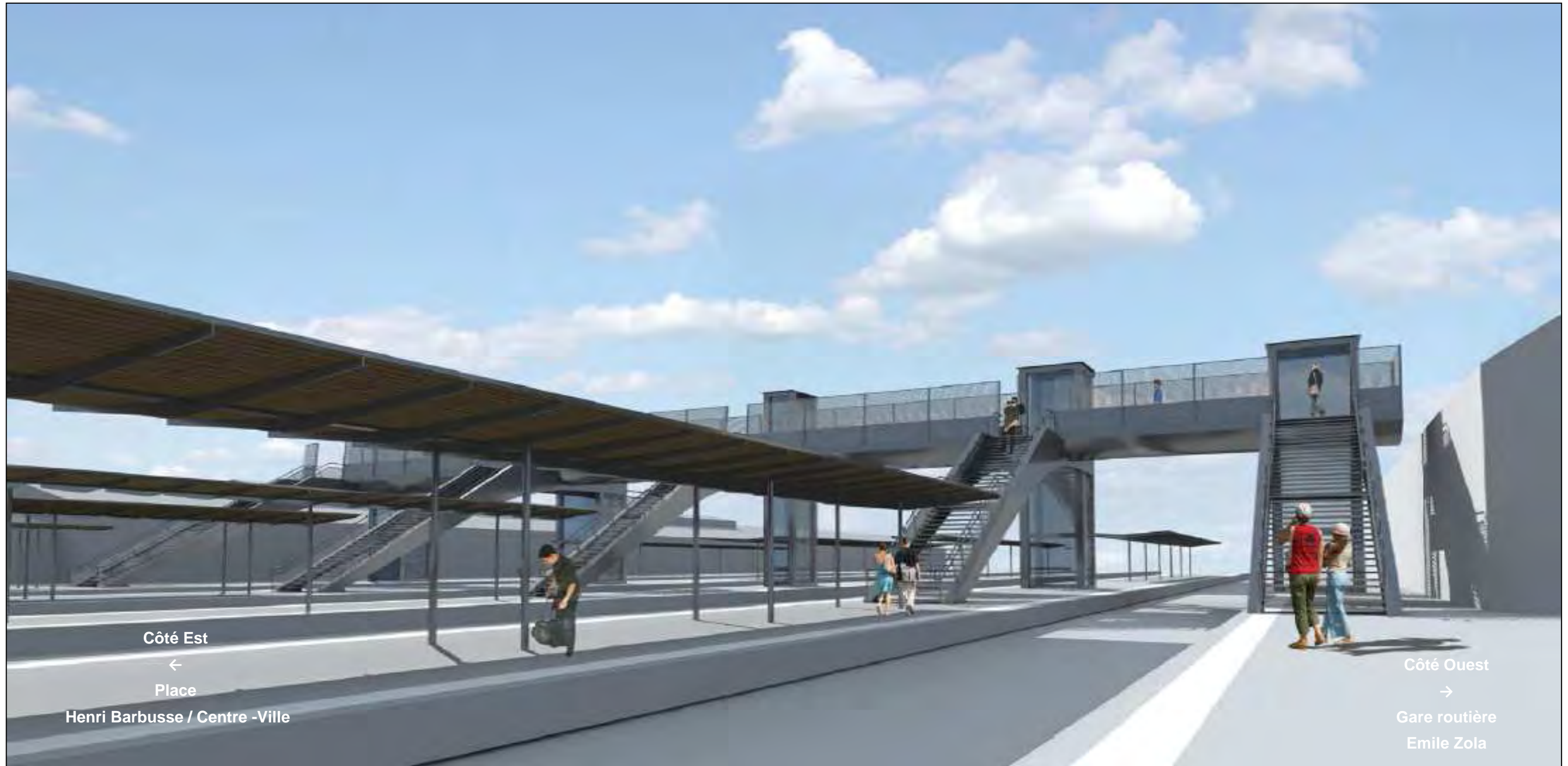


Figure 11 : Perspective de la passerelle avec les dispositifs d'accès, vue depuis la rive Ouest

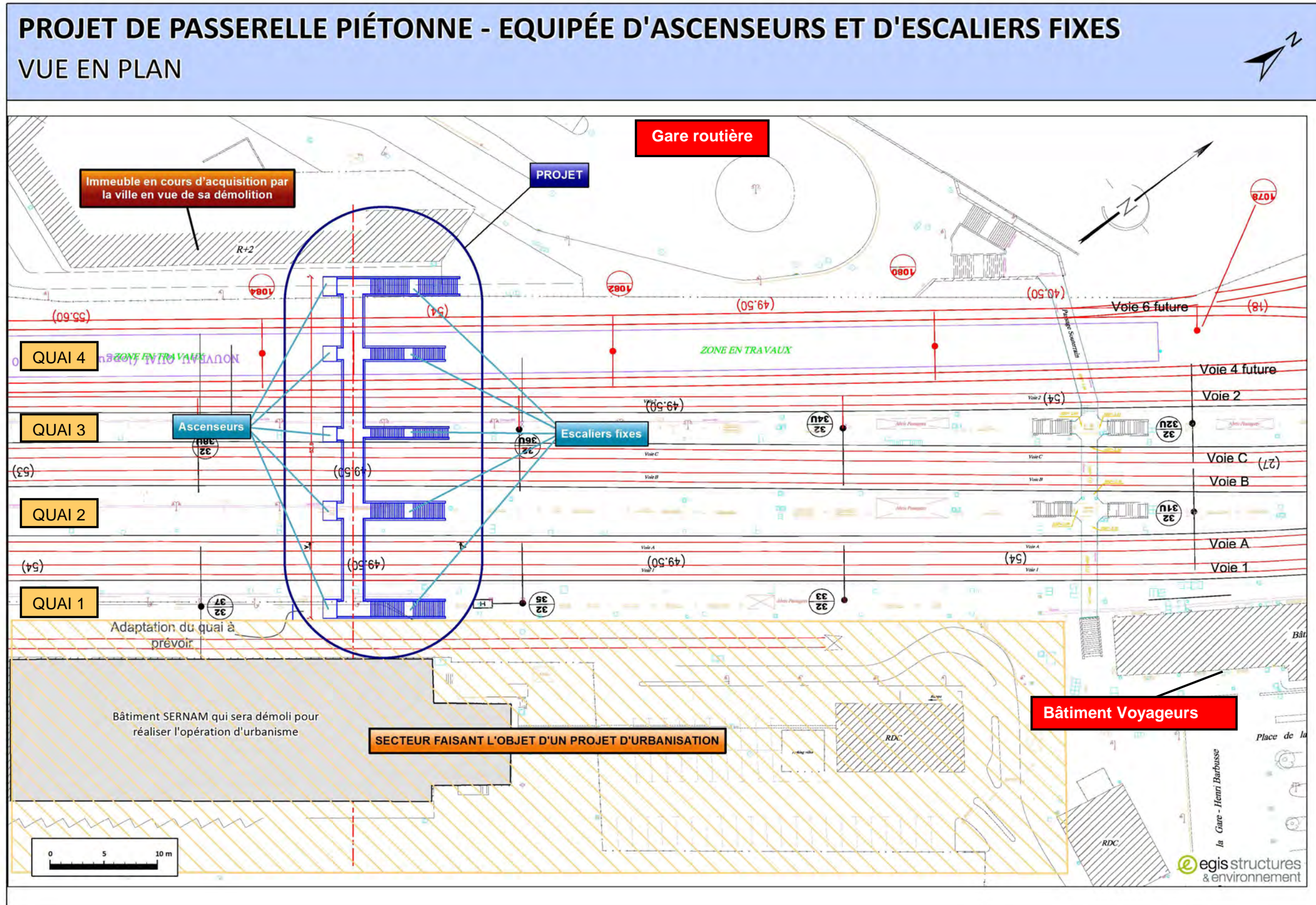
Source : études AVP Strates



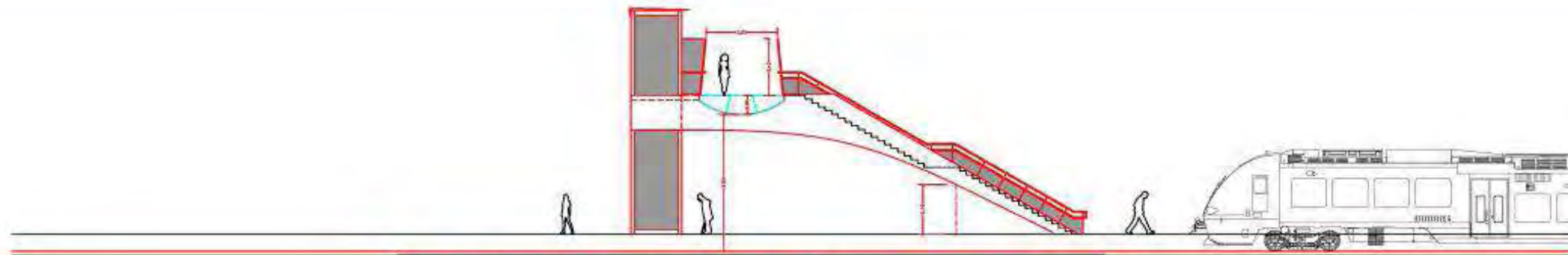
Figure 12 : Perspective de la passerelle avec les dispositifs d'accès, vue depuis la rive Est en regardant vers le Sud

Source : études AVP Strates

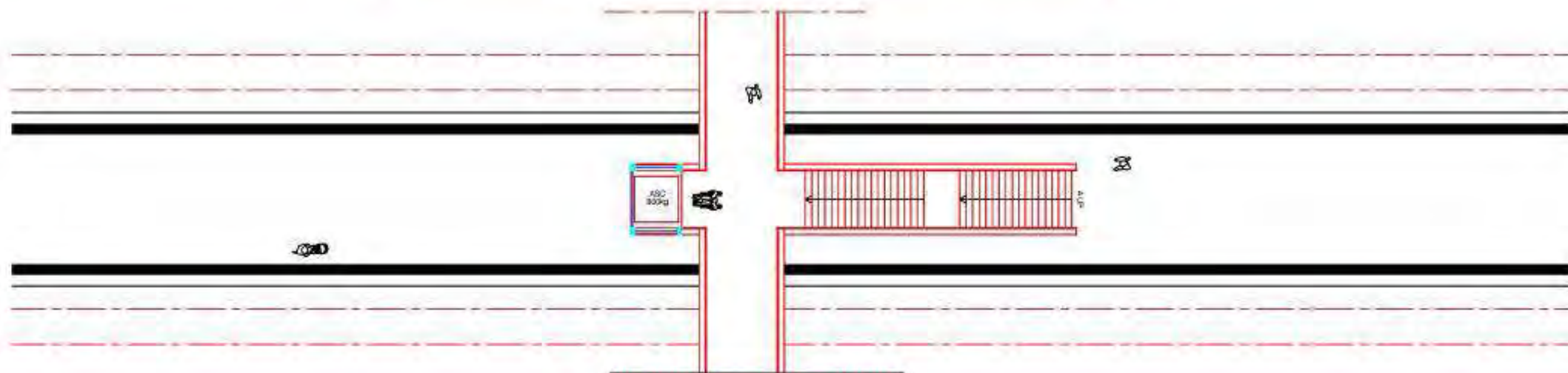
2.4 Vue en plan et coupe du projet de passerelle



PROJET DE PASSERELLE PIÉTONNE - EQUIPÉE D'ASCENSEURS ET D'ESCALIERS FIXES



COUPE PRÉSENTANT - LE BLOC ASCENSEUR - LA PASSERELLE - L'ESCALIER FIXE



VUE EN PLAN AU DROIT DU QUAI



COUPE LONGITUDINALE DE L'ENSEMBLE DE LA PASSERELLE

Adaptation du quai à prévoir

PARTIE IV – ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE L'ENVIRONNEMENT

1 Définition de l'aire d'étude

L'aire d'étude est située en région Ile de France, dans le département de l'Essonne (91), dans la commune de Corbeil-Essonnes sur le site de la gare de Corbeil-Essonnes. La gare et les emprises ferroviaires séparent les quartiers Sud-Est de la ville installés dans la plaine alluviale de la Seine, des quartiers Nord-Ouest développés au pied et sur les coteaux.

L'aire d'étude est localisée autour de la gare de Corbeil-Essonnes. Néanmoins, elle peut concerner un environnement plus étendu si par exemple l'aire d'étude inclut la nappe phréatique ou bien si, selon la hauteur de la passerelle, il y a des possibilités de co-visibilités avec des bâtiments ou des sites d'intérêt patrimonial ou protégés.

Le secteur de la gare, selon la rive considérée présente des différences importantes. Au Sud-Est où s'ouvre la gare, il s'agit de quartiers densément occupés et anciens qui sont dans la continuité du centre de la commune. Cependant, ces quartiers sont assez mal reliés à la gare qui est desservie selon un schéma de circulation ne favorisant pas de liaisons directes avec le centre-ville. Au Nord-Est du faisceau ferroviaire, l'espace urbanisé plus récemment est plus ouvert. L'accès à la gare se fait par un passage souterrain à partir de la vaste gare routière bordée au Nord par un grand cimetière. Ce secteur est en cours de transformation, en effet l'opération urbaine de la Montagne des Glaises déjà amorcée sur les coteaux dominant le site se prolongera jusqu'à la gare routière.

L'aire d'étude prend ainsi en compte l'aire d'influence du projet, c'est-à-dire celle sur laquelle se manifesteront la plupart de ses effets, notamment dans les domaines du cadre de vie urbain et des déplacements pour différentes catégories d'usagers. De forme rectangulaire, elle se développe de part et d'autre de l'emprise ferroviaire, englobant les secteurs à l'Est jusqu'à la Seine (distance d'environ 600m) et au Nord, les franges urbaines en cours de renouvellement, et à l'Ouest jusqu'à la RN 7 qui forme une limite d'influence entre parties de la ville soit environ sur une distance de 700 m des voies ferrées. Au Sud, le tissu urbain plus ancien est pris en compte sur une distance d'environ 400 m englobant un axe important formant clairement une limite fonctionnelle.

Cette zone qui regroupe la plupart des enjeux sensibles au projet sera complétée pour certains thèmes, comme le milieu naturel ou les problématiques de l'eau, par des périmètres étendus à l'extérieur de la commune et par un périmètre immédiat au droit de l'aire d'étude.

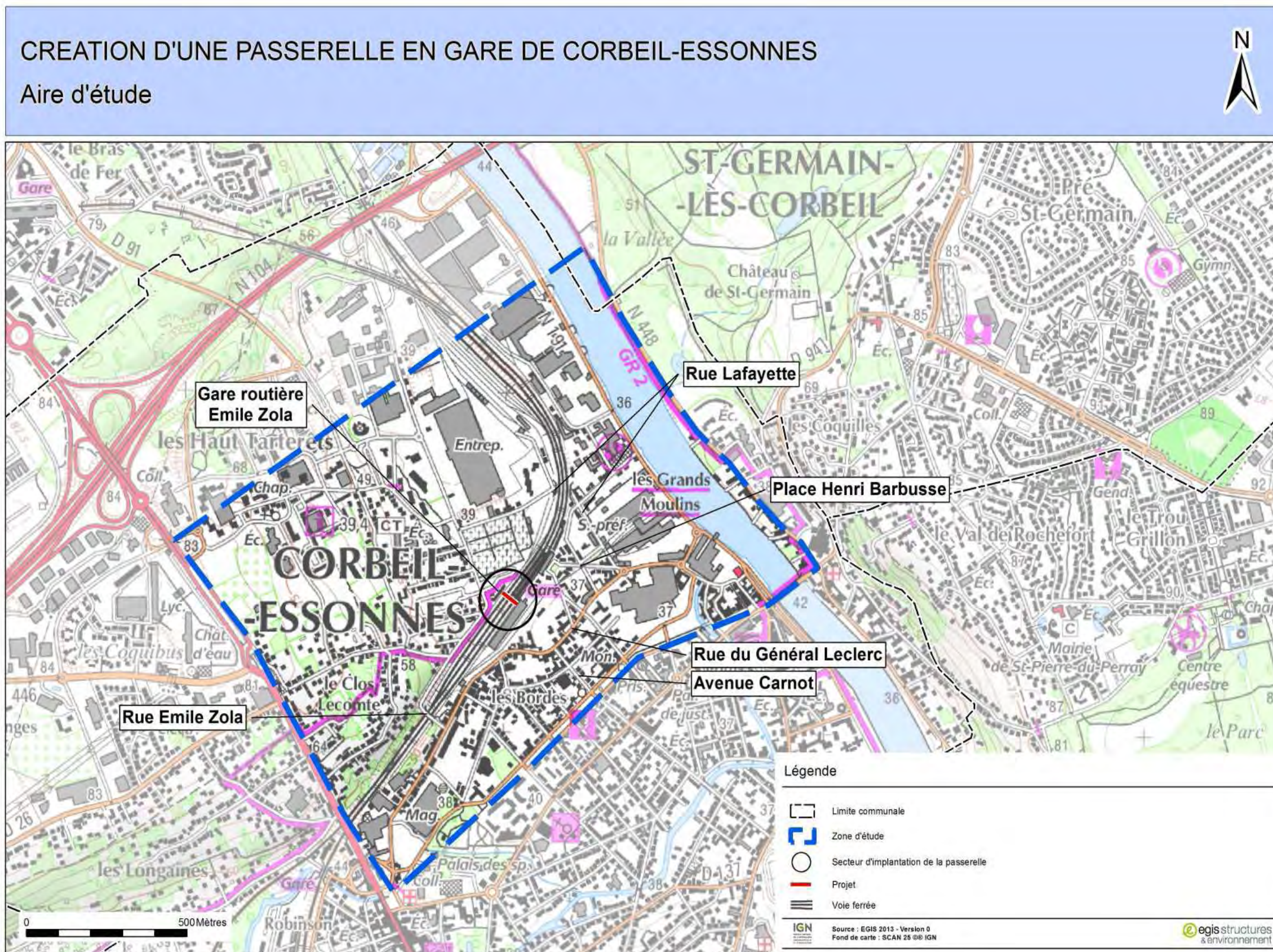


Figure 13 : Aire d'étude

2 Milieu physique

2.1 Contexte climatique

Source : Fiche climatologique (statistiques 1981-2010 et records) et normales de rose des vents Orly (période 1991-2010) – Orly (91) - Indicatif : 91027002, alt : 89m, lat : 48°43'00"N, lon : 02°23'00"E distant de 15,5 km du centre de Corbeil.

2.1.1. Généralités

Le climat de l'aire d'étude correspond à un climat océanique dégradé avec les caractéristiques suivantes : des précipitations fréquentes mais généralement faibles, des températures douces en moyenne, avec des températures minimales en janvier et maximales en Juillet et août, des vents prédominants de Sud-Ouest et Nord-Est.

Les éléments de climatologie présentés ci-dessous sont issus de la station météorologique située sur la commune d'Orly (94).

2.1.2. Températures

Les températures moyennes relevées à Orly sur la période 1981-2010 sont de l'ordre de 11,7°C. Juillet et août sont les mois les plus chauds (moyennes respectives de 20 et 19,7°C, moyenne des maxima 25,3°C). Les mois les plus froids correspondent aux mois de décembre, janvier et février avec une moyenne de 4,5°C.

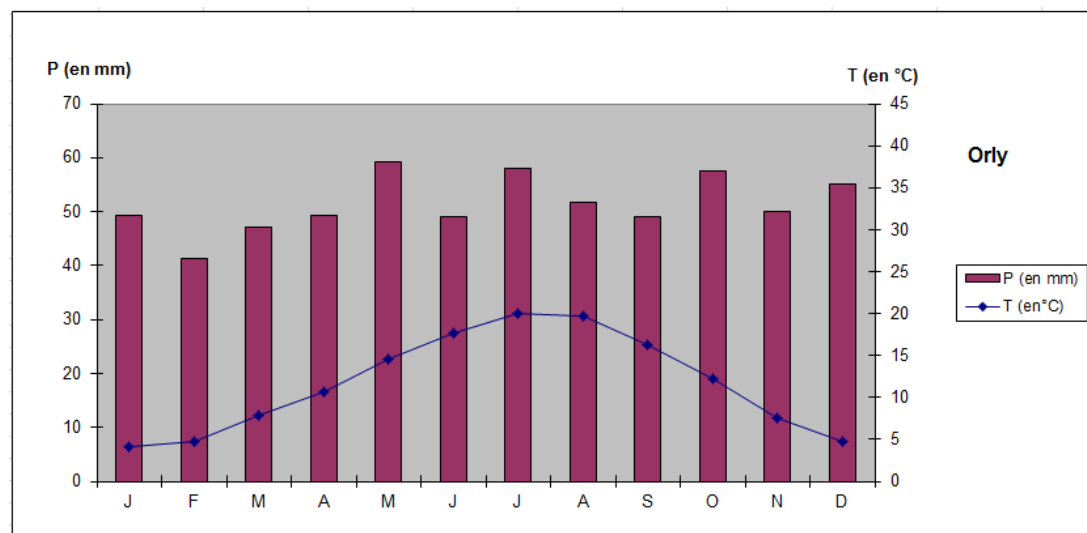


Figure 14 : Diagramme présentant les moyennes des hauteurs d'eau mensuelles et des températures, période 1991 et 2010 – Source : Météo France 2010

2.1.3. Précipitations

Le secteur d'Orly reçoit en moyenne 617 mm de précipitation par an (51 mm en moyenne mensuelle). Les mois les plus pluvieux correspondent aux mois de mai, juillet et octobre avec une hauteur moyenne de précipitation d'environ 58 mm. Le mois le plus sec est le mois de février avec une moyenne de hauteur de précipitation de 41 mm.

L'évolution annuelle de la hauteur moyenne des précipitations est illustrée sur le graphique précédent qui présente les moyennes mensuelles des températures et des précipitations sur la période 1981-2010 relevées à la station d'Orly.

2.1.4. Vents

La rose des vents indique la prédominance des vents de secteur Sud-Ouest et Nord-Est.

Sur la station d'Orly, on relève des rafales de vent supérieures à 58 km/h en moyenne 52 jours par an et supérieures à 100 km/h un jour par an.

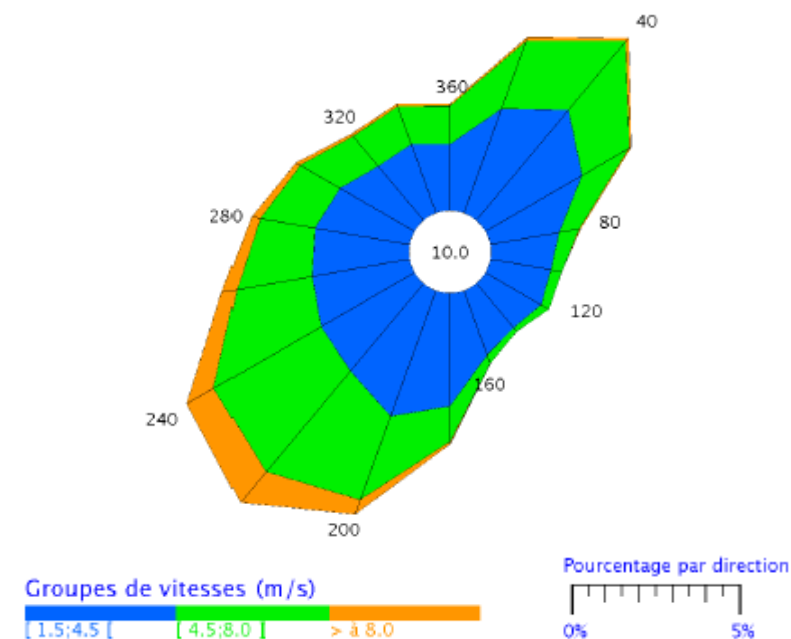


Figure 15 : Rose des vents, station d'Orly, période 1991-2010 – Source : Météo France 2010

2.1.5. Événements climatiques particuliers

À Orly, sur la période 1981-2010, il a été observé en moyenne (sur un an) :

- 26,3 jours de brouillard,
- 22,7 jours d'orage,
- 2,6 jours de grêle,
- 15,7 jours de neige.

La zone d'étude est soumise à un climat océanique dégradé, marqué par des précipitations fréquentes mais de faible intensité en moyenne, et des températures assez douces. Les vents sont de prédominance Sud-Ouest - Nord-Est. Sur Orly, des rafales de vent de 58 km/h ont été enregistrées sur les 10 ans 1991-2010 pendant 52 j/an en moyenne et de valeur supérieure à 100 km/h un jour par an en moyenne.

2.2 Contexte topographique

La commune de Corbeil-Essonnes est implantée à la confluence de la Seine et de la rivière Essonne. Ces deux cours d'eau ont creusé leurs vallées dans le plateau de l'Hurepoix. Le site de la commune où s'inscrit la zone d'étude comprend au Nord-Ouest une petite frange de plateau (altitude moyenne proche de 80 m NGF) et son coteau pentu, et au Sud ce qui reste du plateau formant un éperon séparant les deux vallées confluentes.

La majorité du territoire communal est inscrit dans les plaines alluviales et sur les terrasses laissées par les cours d'eau dans les lits majeurs. Ces espaces en pied de coteau ont une altitude qui varie de 34 m NGF au niveau de la Seine, jusqu'à 50 m NGF au pied des coteaux. Les voies ferrées ont naturellement été installées dans les secteurs plats et en suivant le cours des rivières. Ainsi la gare et les installations ferroviaires sont-elles implantées dans un secteur plat de la vallée dont l'altitude est de 38 m NGF en moyenne.

La carte ci-dessous présente le contexte topographique de l'aire d'étude.

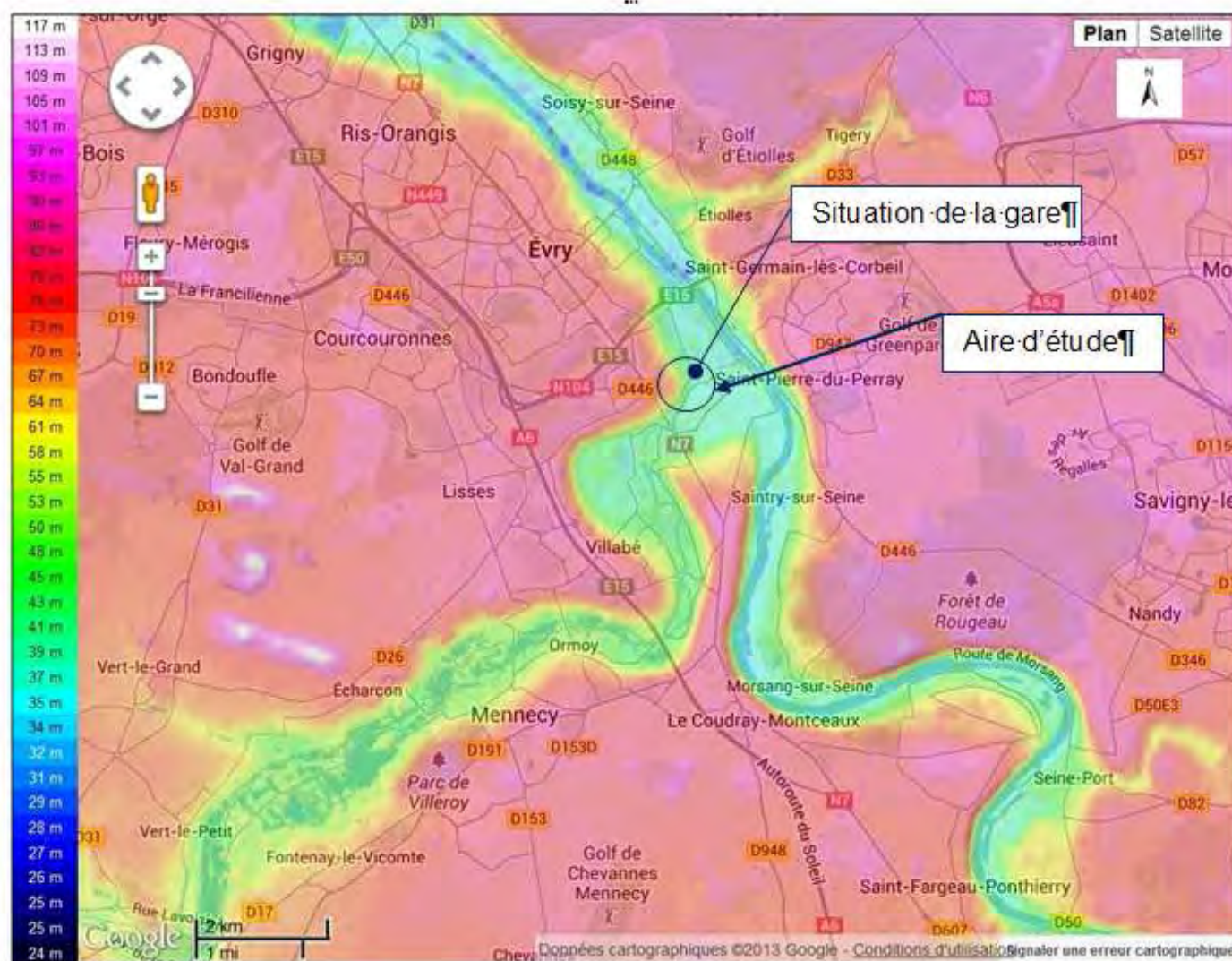


Figure 16 : Carte topographique du site de la commune de Corbeil-Essonnes et de son contexte –

Source : www.cartes-topographiques.fr, 2013

La commune de Corbeil-Essonnes s'inscrit pour la plus grande partie de son territoire dans les plaines alluviales de la Seine et de son affluent l'Essonne. Le secteur de la gare concerné par le projet est situé dans la plaine alluviale, quasiment plate à une altitude moyenne de 38 m.

2.3 Contexte géologique et géotechnique

Source : BRGM, carte géologique à l'échelle du 1/50000ème et notice descriptive de Corbeil (1989)

2.3.1. Contexte géologique régional

L'aire d'étude s'inscrit au sein d'une unité géologique majeure occupant la moitié Nord de la France : le Bassin Parisien. Il s'agit d'une vaste dépression ouverte sur la Manche où les différentes couches de terrain forment des auréoles concentriques, les terrains les plus récents (roches d'origines marine, lacustre et lagunaire, puis fluviatile) se trouvant au centre du bassin, et reposant sur un socle hercynien dont les massifs témoins affleurent en périphérie du Bassin Parisien (notamment les Ardennes, le Massif Central et le Massif Armoricain).

Le secteur concerné par le projet repose sur les formations du tertiaire du Bassin Parisien.

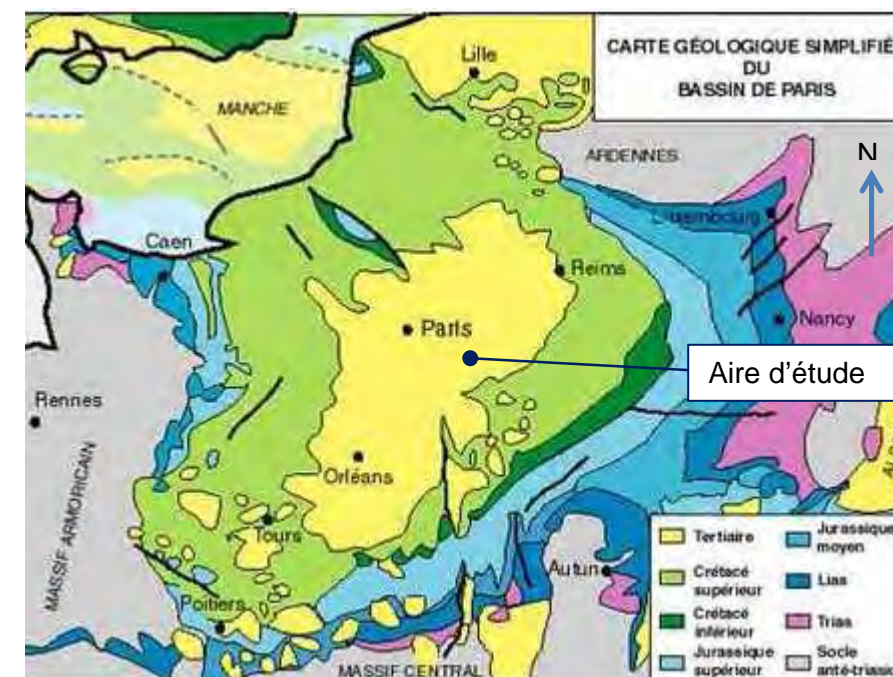


Figure 17 : Carte géologique simplifiée du bassin parisien – Source : synthèse géologique du bassin de Paris(1980) d'après la carte géologique de France au 1/10.000.000

2.3.2. Contexte géologique local

La description des formations géologiques en place a été réalisée à partir de l'analyse de la carte géologique de Corbeil à l'échelle du 1/50000ème.

Les terrains affleurant rencontrés au droit de l'aire d'étude reposent sur des formations du tertiaire et du quaternaire. Les différents types de formations géologiques sont détaillés ci-après.

1) Terrains superficiels et quaternaires (cf. carte ci-après)

Les alluvions récentes (en vert d'eau sur la carte géologique au droit de l'aire d'étude, ci-dessous)

Ce sont des dépôts limoneux et sableux, à graviers fins pouvant présenter des niveaux tourbeux.

Dans la vallée de la Seine, elles sont activement exploitées, ainsi que les alluvions anciennes sous-jacentes. Leur épaisseur atteint jusqu'à 9 m dans la vallée de la Seine. L'aire d'étude repose pour l'essentiel sur ces types de formations.

Les alluvions anciennes (en gris clair sur la carte géologique au droit de l'aire d'étude, ci-dessous)

Basse terrasse dominant la Seine de 20 m au maximum, sa composition est assez semblable à celle de la moyenne terrasse : ce sont des sables grossiers renfermant des graviers grossiers dont les constituants proviennent soit de la craie, soit des différents terrains tertiaires.

En sondage, l'épaisseur cumulée de la moyenne et de la basse terrasse peut atteindre 10 mètres.

Éboulis et colluvions (en vert jaune sur la carte géologique au droit de l'aire d'étude, ci-dessous)

Ils n'ont été portés que dans les endroits sur la carte géologique au droit de l'aire d'étude, ci-dessous où ils sont les plus importants, comme dans les vallées de l'Orge et de la Seine. Mais on observe aussi, comme dans la vallée de la Bièvre, des amas de matériaux dus au glissement des terrains argileux (marnes supra gypseuses et marnes vertes) et sableux (sables de Fontainebleau). Ils sont formés d'argile grise ou brune avec fragments de calcaires et de meulière, de limons de pentes, de paquets d'argile verte. Leur puissance est variable, de 1 à 10 mètres. Ils masquent les niveaux sous-jacents, marnes supra gypseuses et calcaire de Champigny. Ils tapissent des surfaces des coteaux de la vallée de la Seine.

2) Formations tertiaires

Le Ludien moyen est subaffleurant, mais trop souvent masqué par les alluvions, les éboulis et les remblais. La feuille Corbeil est le territoire privilégié pour observer, toujours à l'aide des sondages, le passage des faciès gypseux aux faciès calcaires.

Les "marnes d'entre-deux masses", épaisses de 3,20 m renferment deux passées de gypse pied-d'alouette. Les troisième et quatrième masses sur 7,10 m sont surtout formées de gypse saccharoïde avec niveaux marneux et fers de lance vers la base. Le faciès calcaire de Champigny représenté au Sud-Est est formé par une vingtaine de mètres de calcaire compact, renfermant des concrétions siliceuses brunes et des marnes crème.

Entre ces domaines, les faciès de passages de l'un à l'autre s'étalent sur une diagonale NE-SO. Les faciès marneux y dominent avec des intercalations, soit gypseuses, soit calcaires. D'une façon générale, les deuxième et troisième masses subsistent plus longtemps que la première. Les faciès marneux intermédiaires, puis le faciès lacustre du Champigny envahissant peu à peu la série. Sur le site il constitue l'assise la plus profonde qui apparaît en bande jaune-orange en couche sur les coteaux.

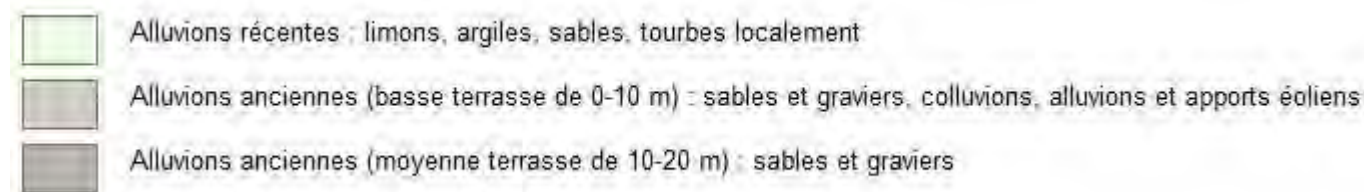
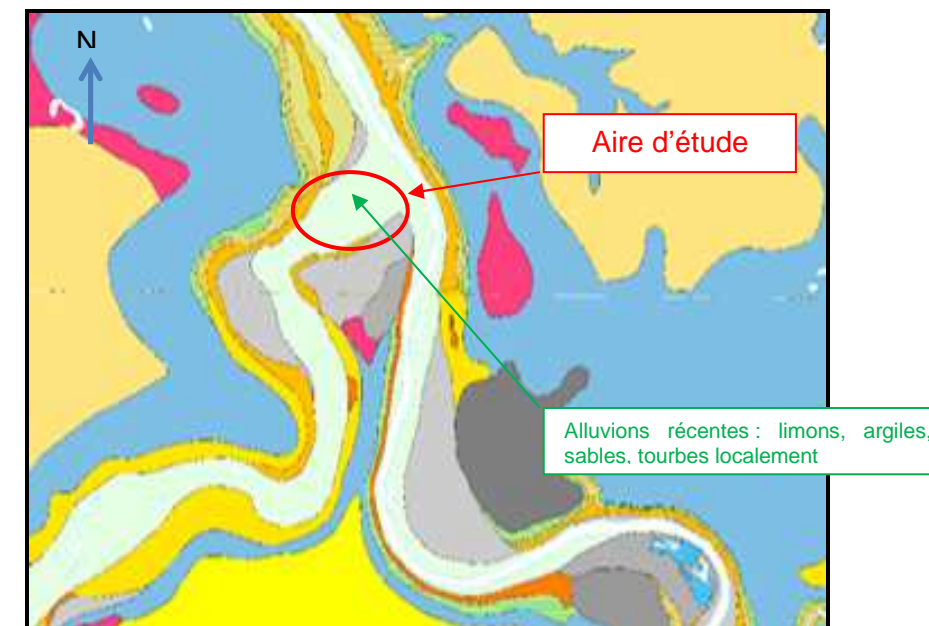


Figure 18 : carte géologique au droit de l'aire d'étude – Source Infoterre – BRGM 2012

2.3.3. Contexte géotechnique

1) Campagne de sondages géotechniques

Afin de connaître les caractéristiques des terrains en place, au droit des emprises où sera réalisée la passerelle RFF en tant que maître d'ouvrage et Systra en tant que maître d'ouvrage mandaté, ont missionné l'entreprise SEFI-INTRAFOR pour la réalisation d'une campagne de sondages géotechniques.

L'objectif de ces sondages était de recueillir des données géologiques, hydrogéologiques et géomécaniques en vue de la création de la passerelle.

Le rapport de la campagne fait état des travaux réalisés de part et d'autre de la gare de Corbeil-Essonnes (91), du 20 novembre au 10 décembre 2012.

La reconnaissance de sol s'est déroulée comme ci-après, elle a comporté, notamment :

- 2 sondages carottés : SC1, descendu à 15,20 ml ; SC2, descendu à 15,30 ml ;
- 2 sondages destructifs pour la réalisation d'essais pressiométriques, avec réalisation des essais tous les mètres : SP1 descendu à 15,00 ml (couplé au sondage carotté SC1) ; SP2 descendu à 15,00 ml (couplé au sondage carotté SC2).

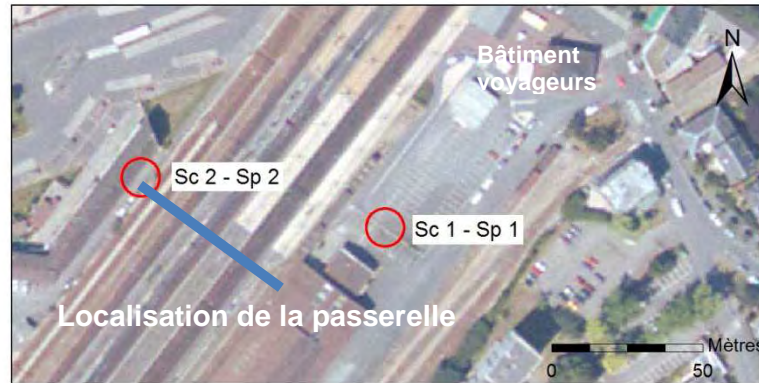


Figure 19 : Situation des sondages réalisés à proximité de la gare de Corbeil-Essonnes – Source : Etude géotechnique 2012

N° de sondage Stratigraphie	SC1	SC2
Remblais	De 0,00 m à 1,50 m	De 0,00 m à 1,00 m
Alluvions modernes	De 1,50 m à 5,00 m	De 1,00 m à 4,50 m
Alluvions anciennes	De 5,00 m à 7,70 m	De 4,50 m à 9,30 m
Colluvions	De 7,70 m à 10,40 m	De 9,30 m à 10,40 m
Calcaire de Champigny	De 10,40 m à 15,20 m	De 10,40 m à 15,30 m

Tableau 1 : Nature des formations détectées par les sondages.

Le calcaire de Champigny n'a pas été entièrement traversé.

2) Aperçu général des terrains naturels superficiels au droit de la gare de Corbeil-Essonnes

De manière générale, la géologie au droit de la gare comprend une couverture de remblais, puis des alluvions modernes, anciennes, des colluvions et enfin le substratum du calcaire de Champigny environ à partir de 10 m sous le niveau du terrain naturel.

La composition stratigraphique des sols est assez proche selon les types de sondages effectués. La nappe est rencontrée sur le sondage SC1 à 4,60 m et sur le SC 2 à 4,30 m.

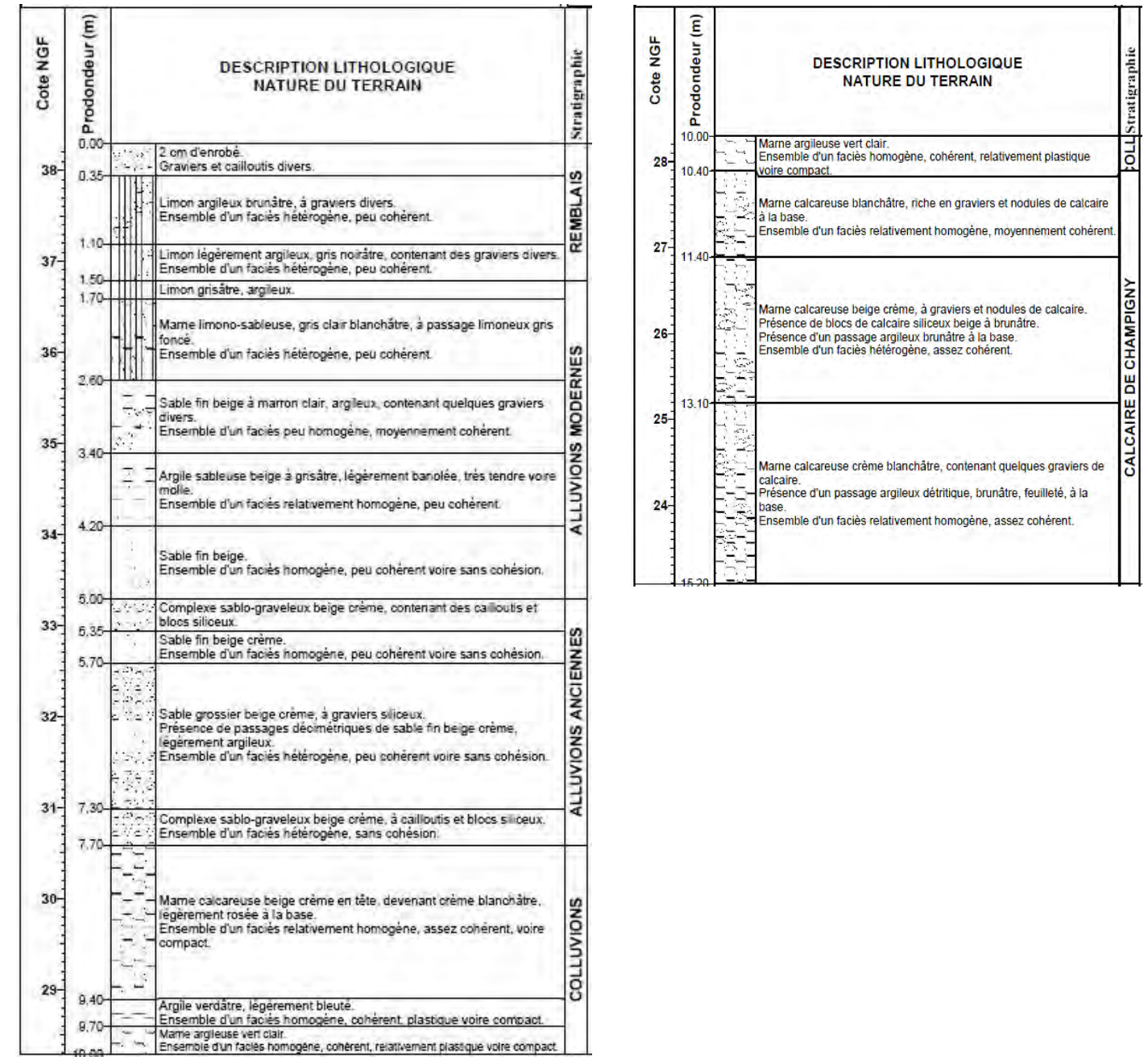


Figure 20 : Coupe géotechnique SC1 – Source rapport portant sur les reconnaissances géotechniques effectuées en décembre 2012 par la société SEFI-INTRAFOR Fayat

Le contexte géologique est celui de formations tertiaires sur lesquelles se sont déposées des alluvions anciennes et récentes liées à la dynamique du cours d'eau. Les formations les plus superficielles sont des alluvions modernes. Géotechniquement, le site concerné par l'implantation de la passerelle est composé d'une première couche de remblais d'une épaisseur de 1,00 à 1,50 m de caractéristiques médiocres. En dessous se situe une couche de 3 à 4 mètres d'alluvions modernes composée d'un mélange d'argile, limon et sable de faible compacité. Cette deuxième couche repose sur une couche d'alluvions anciennes de 2 à 5 m de caractéristiques moyennes à élevées.

2.3.4. Qualité des sols en fonction de leur utilisation passée

Source : base de données Basias (BRGM) (date de mise à jour des données 17/12/2012), base de données Basol (MEDDE) 2013, Méthodologie de prise en compte des risques de pollution des terrains et des eaux souterraines, Aéroports de Paris, 2013

1) Définitions

Un site pollué est un site qui, du fait d'anciens dépôts de déchets ou d'infiltration de substances polluantes, présente une pollution susceptible de provoquer une nuisance ou un risque pérenne pour les personnes ou l'environnement.

Ces situations sont souvent dues à d'anciennes pratiques sommaires d'élimination des déchets, mais aussi à des fuites ou à des épandages de produits chimiques, accidentels ou pas. Il existe également autour de certains sites des contaminations dues à des retombées de rejets atmosphériques accumulés au cours des années voire des décennies.

La pollution présente un caractère concentré, à savoir des teneurs souvent élevées et sur une surface réduite (quelques dizaines d'hectares au maximum). Elle se différencie des pollutions diffuses, comme celles dues à certaines pratiques agricoles ou aux retombées de la pollution automobile près des grands axes routiers.

De par l'origine industrielle de la pollution, la législation relative aux installations classées est la réglementation la plus souvent utilisée pour traiter les situations correspondantes.

Ces sites sont recensés dans la base BASOL du Ministère de l'écologie du développement durable et de l'énergie (MEDDE).

Par ailleurs, les anciens sites industriels et activités de service sont également recensés et l'information est consultable sur le site BASIAS du BRGM

Ce chapitre a été réalisé en utilisant les éléments issus des bases de données nationales « Basias - inventaire historique de sites industriels et activités de service » et « Basol - pollution ».

Les principaux objectifs de ces inventaires sont de :

- recenser, de façon large et systématique, tous les sites industriels abandonnés ou non, susceptibles d'engendrer une pollution de l'environnement ;
- conserver la mémoire de ces sites ;
- fournir des informations utiles aux acteurs de l'urbanisme, du foncier et de la protection de l'environnement.

Ainsi, d'après la base de données « Basias », 159 sites industriels ou d'activités de service (anciens ou toujours en activité) sont répertoriés sur la commune de Corbeil-Essonnes. Parmi ces sites, 11 sont situés dans un rayon d'environ 500 m ou un peu plus du site d'implantation de la passerelle, cette distance est tout à fait significative, compte tenu du contexte urbain mais en tout c'est 20 sites qui sont concernés dans la zone d'étude. Le site le plus proche du projet est celui correspondant aux anciens établissements situés au Sud-Est de la gare : la société La Lumière, dont l'activité de fourniture de chauffage avec dépôts de liquide inflammable et distribution d'électricité est maintenant arrêtée.

Identifiant	Raison sociale
IDF9100661	CFI (Compagnie Française d'Impression) : distant de 370 m environ du site du projet
IDF9100660	BONIFACIE, ex ALARY, ex OSTY, ex JOURDAIN (station-service, garage, stockage de carburant) : 440 m environ
IDF9100669	Groupe de Gendarmerie de l'Essonne (Gendarmerie Nationale) : 500 m environ
IDF9100742	GIRON (ferrailleur, casse auto) : 150 m environ
IDF9100697	LUMIERE, Sté LA (Sté Populaire pour l'éclairage et le chauffage à domicile) : à proximité du site du projet
IDF9100685	IMPRIMERIE EXPRESS - Sté TAUVEL : 500 m environ
IDF9100686	DESRUES Fernand, ex MAIRESSE (Garage) : 530 m environ
IDF9100733	Giron Établissements (ferrailleur) : 500 m environ
IDF9100734	SCCE (Sté de Combustibles de Corbeil-Essonnes), ex Sté Charbonnerie de Corbeil-Essonnes : 410 m environ.
IDF9100738	SCCE (Sté de Combustibles de Corbeil-Essonnes), ex Sté Essonnaise d'Etude et d'Application de la Chaleur : 485 m environ
IDF9100777	HAMEREL (fabrication de machines-outils) : 440 m environ

Tableau 2 : Liste des établissements en activité où arrêtés dans un périmètre de 500 m autour du site d'implantation du projet.

Plusieurs sites sur la commune abritent, ou ont abrité, des activités ayant pu contribuer à produire des pollutions localisées des sols, ce sont les sites recensés dans la base BASOL, mais aucun de ces sites n'est situé à moins de 500 m du site d'implantation de la passerelle.

Néanmoins, le site du projet de passerelle est localisé à proximité de l'implantation d'une entreprise de service dont l'activité est terminée, pour laquelle la pollution du site n'est pas avérée, mais qui est recensée dans la base BASIAS. Sur le site d'implantation du projet, dans d'anciennes emprises ferroviaires il est possible que des traces de pollution liée à l'activité ferroviaire soient présentes.

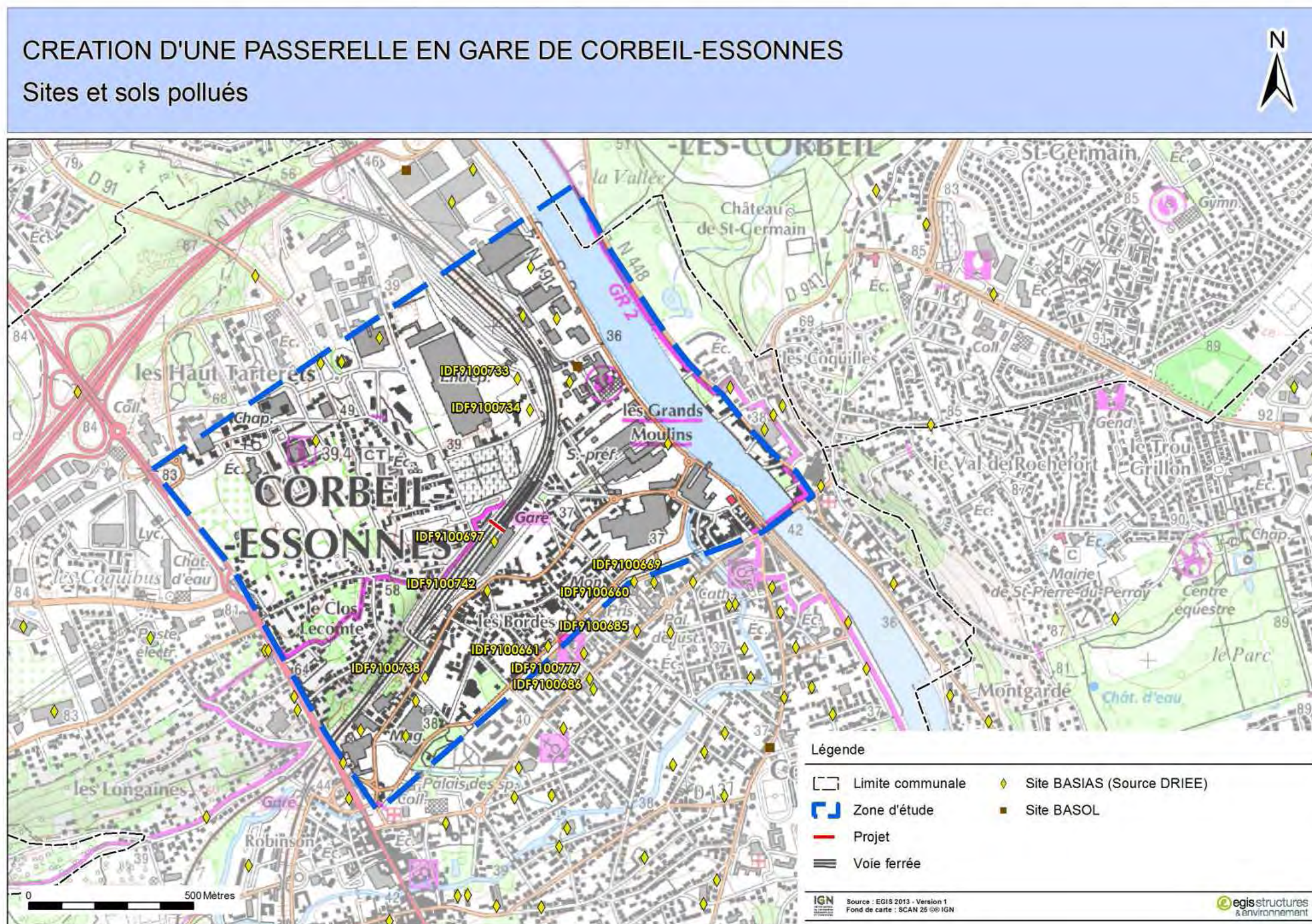


Figure 21 : Carte des sites où des sols sont recensés comme pollués ou ayant abrité une activité industrielle ou de service pouvant éventuellement être touchés par une pollution

Source : Carte réalisée à partir des données des Sites Basol du BRGM et Basias du MEDDE

2.3.5. Pollution pyrotechnique

Des combats et faits de guerre ont eu lieu sur le site de Corbeil-Essonnes dans un passé relativement proche, à savoir depuis la guerre de 1870 où les français et prussiens se sont affrontés, jusqu'aux faits de résistance sur les installations ferroviaires et aux bombardements sur le secteur de la gare en août 1944. De ce fait, les sous-sols des sites concernés peuvent receler des engins de guerre (bombes, mines, obus,..) Non explosés qui constituent un danger potentiel lorsque des travaux y sont entrepris.

Afin d'évaluer le danger potentiel, sur le quartier de la gare, une étude historique a été menée par l'AFTRP. Cette étude, concernant l'emprise de la gare de Corbeil-Essonnes, a démontré que les bombardements liés à la fin de la seconde guerre mondiale peuvent être à l'origine d'une pollution pyrotechnique, notamment induite par les attaques aériennes des alliés.

Pour appuyer ce constat, des rapports de défense passive, des témoignages ainsi que des vues aériennes témoignent de l'authenticité des faits et prouvent que le site ne fut pas épargné du pilonnage dévastateur occasionné par le raid aérien américain en date du 13 août 1944 sur le complexe SNCF de Corbeil. En particulier, un de ces raids a eu pour cible un train de munitions qui a explosé en gare de Corbeil.

Ainsi, au travers de cette étude historique, le maître d'ouvrage satisfait à ses obligations en matière d'information des entreprises, notamment au regard de l'article 32 du CCAG Travaux.

Le secteur de Corbeil-Essonnes où s'inscrit l'aire d'étude repose superficiellement sur des formations constituées de remblais, puis des formations quaternaires et tertiaires du Bassin Parisien : alluvions modernes et anciennes, colluvions et substratum du calcaire de Champigny à partir de 10 m environ du niveau du terrain naturel.

D'un point de vue géotechnique, l'emprise du site abrite les matériaux suivants : remblais (enrobés et limons argileux et graviers divers), alluvions modernes (limons, sables, et argiles), alluvions anciennes (sables et argiles), colluvions (marnes et argiles), calcaires de Champigny (marnes et blocs de calcaires)

Concernant la qualité des sols liée à leur occupation antérieure, de nombreux sites Basias qui désignent des établissements industriels ou de service anciens ou en activité pouvant ou non receler une source de pollution sont identifiés au sein de l'aire d'étude. Des sites Basol qui désignent d'anciens sites d'activité qui contiennent ou ont contenu des pollutions et qui sont sous surveillance des services de l'Etat sont présents dans la zone d'étude mais à plus de 500 m de l'emprise de la future passerelle. Ainsi, 11 sites Basias sont situés dans un rayon de 500 m du site du projet et aucun site « Basol » dans ce périmètre.

Pour ce qui concerne la présence potentielle d'engins de guerre dans le sous-sol, une étude réalisée par un cabinet spécialisé conclue qu'il est possible que des engins non explosés soient présents dans le sol. Des mesures préventives seront à mettre en œuvre lors de la réalisation de travaux dans le périmètre concerné.

2.4 Documents de planification liés à la ressource en eau

2.4.1. Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)

Source : SDAGE Seine-Normandie 2010-2015

Pour gérer de manière plus équilibrée la ressource, le code de l'environnement (article L. 210-1 et suivants), a créé plusieurs outils de planification dont le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE). Grâce à cet outil, chaque grand bassin hydrographique peut désormais mieux organiser et mieux prévoir ses orientations fondamentales.

Le SDAGE est un outil d'aménagement du territoire qui vise à obtenir les conditions d'une meilleure économie de la ressource en eau et le respect des milieux aquatiques tout en assurant un développement économique et humain en vue de la recherche d'un développement durable.

L'aire d'étude s'inscrit au sein du bassin versant de la Seine. Elle est concernée par le SDAGE 2010-2015 Seine-Normandie, adopté le 29 octobre 2009 par le comité de bassin.

Les orientations fondamentales du SDAGE pour une gestion équilibrée de la ressource en eau répondent aux principaux enjeux identifiés à l'issue de l'état des lieux sur le bassin :

- diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques ;
- diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques ;
- réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses ;
- réduire les pollutions microbiologiques des milieux ;
- protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future ;
- protéger et restaurer les milieux aquatiques humides ;
- gérer la rareté de la ressource en eau ;
- limiter et prévenir le risque d'inondation.

2.4.2. Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)

Source : Gest'eau (www.gesteau.eaufrance.fr), SAGE de la nappe de Beauce

Le SDAGE, qui couvre un bassin versant global, définit des sous-bassins versants correspondant à des unités hydrographiques dans lesquelles le SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux), prévu au code de l'environnement (article L.210-1 et suivants), peut être élaboré.

L'aire d'étude s'inscrit principalement au droit du SAGE de la nappe de la Beauce et des milieux aquatiques associés, approuvé en juin 2009 (en cours de révision). Elle intercepte, dans sa partie nord, le SAGE Bièvre en cours d'élaboration.

L'état des lieux du SAGE de la nappe de la Beauce et des milieux aquatiques associés, ainsi que le diagnostic ont montré que les pressions qui s'exercent sur les milieux aquatiques (rivières et nappes) du territoire de la nappe de la Beauce sont en premier lieu liées à l'exploitation agricole, qui engendre la présence de matières polluantes dans les eaux et aussi à l'urbanisation qui produit des eaux usées, produits phytosanitaires d'entretien de voirie, de réseaux ferrés et l'imperméabilisation des sols avec le ruissellement qui peut entraîner des inondations...On constate également, dans une moindre mesure des pressions industrielles et agricoles. L'urbanisation est aussi synonyme d'imperméabilisation des terrains entraînant des ruissellements qui engendrent à l'heure actuelle de graves phénomènes d'inondation.

Au terme du travail en concertation avec les acteurs du territoire Nappe de la Beauce et des milieux aquatiques associés, le SAGE a vu la stratégie retenue orientée selon 4 enjeux :

Enjeu 1 - Gérer quantitativement la ressource

Il s'agit de mettre en place une gestion équilibrée de la ressource entre les usages et de définir ceux qui sont prioritaires en cas de crise. Le système de gestion volumétrique pour l'irrigation est un premier pas dans ce sens : son fonctionnement reste encore à affiner au travers d'une meilleure connaissance du fonctionnement de la nappe et de son lien avec les cours d'eau.

Enjeu 2 - Assurer durablement la qualité de la ressource

La qualité de l'eau apparaît aujourd'hui comme un enjeu majeur pour les acteurs du SAGE. L'objectif est d'aboutir à une diminution de la teneur en polluants dans l'eau et à la préservation de cette ressource contre toute pollution, de façon à protéger l'alimentation en eau potable.

Enjeu 3 - Prévenir et gérer les risques, notamment d'inondation

Diminuer l'exposition au risque, gérer les ruissellements et les capacités de rétention sont les buts à poursuivre afin de limiter le risque inondation qui touche un certain nombre de communes du domaine du SAGE. Une concertation à l'échelle des bassins versants eaux superficielles est indispensable pour atteindre ces objectifs.

Enjeu 4 - Préserver les milieux naturels

Au-delà des zones protégées réglementairement -ZNIEFF, ZICO, etc. -, d'autres milieux naturels présentent des potentialités patrimoniales fortes – sources, cours d'eau, étangs, faune, flore, etc. - et doivent faire l'objet d'une attention particulière. De plus certains d'entre eux pourraient être facilement valorisés si des actions étaient entreprises.

Par ailleurs, plusieurs secteurs du domaine du SAGE sont soumis à des inondations importantes du fait de la dégradation des milieux naturels : disparition des zones humides, colmatage des cours d'eau par exemple. Des actions de restauration et d'entretien peuvent aider à améliorer la qualité et le fonctionnement des milieux naturels mais elles n'auront de réel impact que si elles sont décidées dans le cadre d'une gestion collective et concertée à l'échelle des bassins versants eaux superficielles.

2.5 Contexte hydrogéologique

Dans le chapitre portant sur le contexte géologique et géotechnique il est indiqué que le site est concerné par la nappe alluviale et en profondeur les calcaires de Champigny Beauce qui sont une des formations qui abritent la nappe de la Beauce.

2.6 Contexte hydrologique

L'aire d'étude se situe dans la plaine alluviale située à la confluence de la Seine et de la rivière l'Essonne. La Seine longue de 776 km, prend sa source sur le plateau de Langres et se jette dans la Manche au droit du Havre. Son bassin versant couvre 75 000 km². La Seine se situe à plus de 500m du projet. La rivière Essonne prend sa source à 150 m d'altitude, dans le département du Loiret, au nord-est d'Orléans et se jette en rive gauche de la seine, à Corbeil-Essonnes, à 33 m d'altitude après un parcours de 98 km. Au droit de Corbeil-Essonnes elle comporte sur une section deux bras de rivière

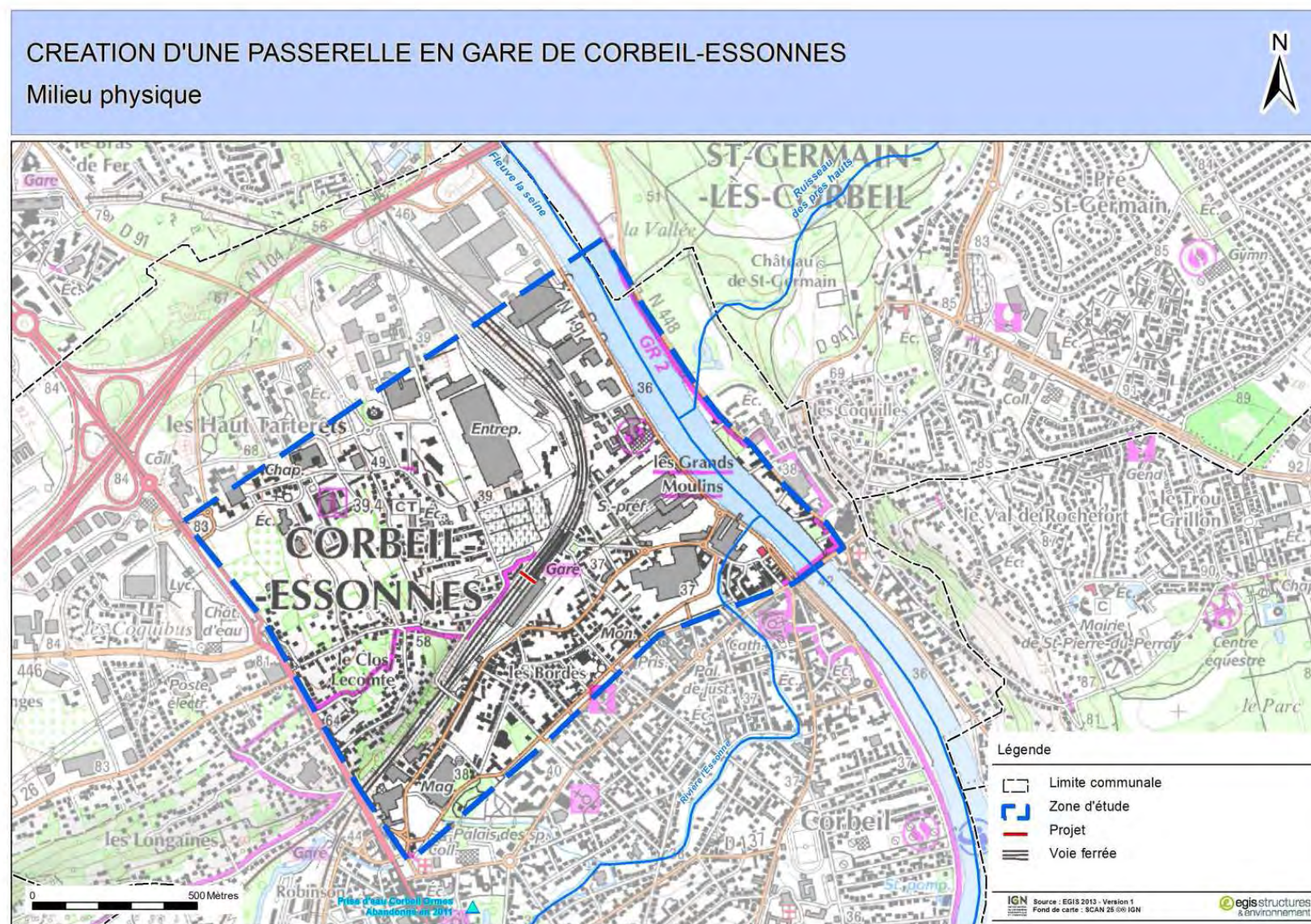
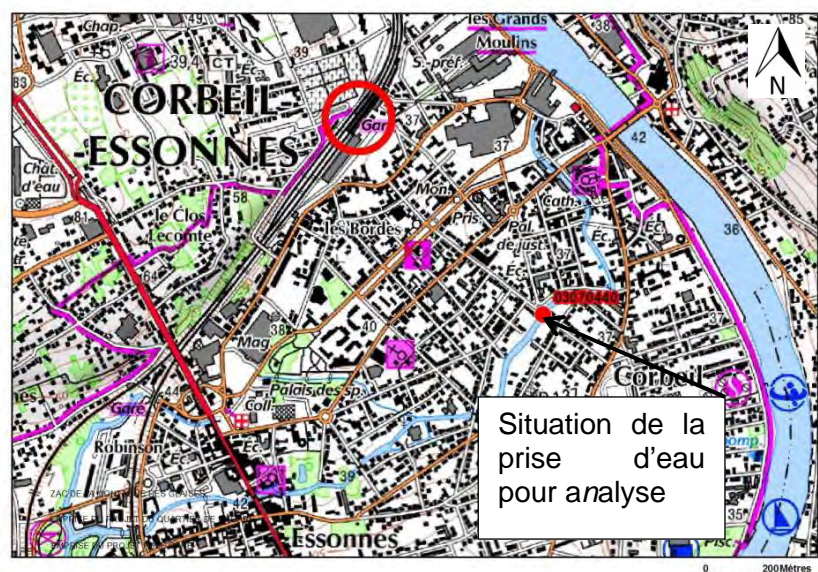


Figure 22 : Réseau hydrographique

2.7 Exploitation de la ressource en eau

2.7.1. Qualité de l'Essonne au droit de Corbeil-Essonnes

La rivière Essonne est dotée d'un objectif de qualité, bon. Elle fait l'objet d'une surveillance au travers de critères écologiques et chimiques à partir de stations où sont recueillis des échantillons pour les analyser. Une station hydrologique est située à Corbeil-Essonnes.



Etat écologique	
NC	Non Communiqué (Absence de données)
	Très bon état
	Bon état
	Etat moyen
	Etat médiocre
	Mauvais état
	Données manquantes dans l'agrégation
	Paramètre Nitrate en état moins que bon
A	Assouplissement appliqué

Figure 23 : Situation de la prise d'eau analysée – Source DRIEE

Année	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
ETAT ECOLOGIQUE																			
Paramètre (Unité)	Code SANDRE																		
Hydrobiologie																			
IBGN (invertébrés)	1000																		
IBGN de référence (invertébrés)	5909																		
IBG-DCE (invertébrés)	5910																		
IBGA (invertébrés)	2527																		
IBGA-DCE (invertébrés)	6951																		
IBD 2007 (diatomées)	5856																		
IPR (poissons)	7036																		
Physico-chimie																			
Bilan de l'oxygène																			
Oxygène dissous (mg O ₂ /L)	1311	3,00	6,60	5,90	7,80	9,10	8,50	8,20	8,70	8,20	8,30	8,10	8,12	5,83	8,48	8,70	8,70	8,00	8,30
Taux de saturation en O ₂ (%)	1312	36,00	74,00	59,00	88,00	91,00	92,00	94,00	90,00	90,00	90,00	80,10	64,50	85,20	95,00	91,00	81,00	83,00	
Demande biochimique en Oxygène (mg O ₂ /L)	1313	5,10	6,80	7,80	8,90	7,80	8,20	7,70	7,30	5,00	4,20	2,70	3,30	4,20	3,70	2,70	1,70		
Carbone organique dissous (mg C/L)	1841	5,10	8,80	3,60	6,30	7,40	5,80	5,50	5,20	3,50	2,40	3,40	2,90	2,90	3,00	3,94	3,05	3,02	2,60
Nutriments																			
Orthophosphates (mg PO ₄ ³⁻ /L)	1433	0,75	0,75	0,90	0,71	0,54	0,49	0,43	0,37	0,31	0,31	0,15	0,23	0,15	0,17	0,18	0,20	0,20	
Phosphore total (mg P/L)	1350	0,30	0,35	0,35	0,30	0,32	0,28	0,25	0,21	0,20	0,17	0,17	0,08	0,10	0,09	0,08	0,09	0,09	
Ammonium (mg NH ₄ ⁺ /L)	1335	0,25	0,35	0,30	0,34	0,44	0,39	0,33	0,29	0,25	0,22	0,21	0,16	0,14	0,16	0,08	0,13	0,15	
Nitrites (mg NO ₂ ⁻ /L)	1339	0,25	0,30	0,30	0,19	0,21	0,26	0,22	0,27	0,21	0,19	0,22	0,17	0,20	0,15	0,13	0,17	0,22	
Nitrates (mg NO ₃ ⁻ /L)	1340	31,00	29,00	28,00	27,00	27,00	32,00	35,00	34,00	34,00	32,00	30,20	41,70	30,10	29,90	30,10	30,30	29,30	
Acidification																			
pH mini	1302	7,60	7,67	7,66	8,00	8,00	8,00	7,90	8,00	7,90	7,80	7,70	7,90	7,80	7,87	7,95	7,90	7,85	7,95
pH maxi	1301	8,05	8,13	8,06	8,40	8,20	8,20	8,20	8,20	8,25	8,25	8,38	8,40	8,34	8,25	8,30	8,30	8,15	
Température (°C)	1301	24,20	21,00	20,20	21,50	21,30	18,90	20,40	18,80	21,60	21,30	21,70	21,70	21,60	18,60	20,50	21,80	20,20	19,80

Tableau 3 : Récapitulation des valeurs de qualité selon les critères hydro-biologiques et physico-chimiques de l'Essonne avant sa confluence avec la Seine à Corbeil – Source station et données d'observation de l'état écologique des cours d'eau DRIEE Ile de France octobre 2012

Pour ce qui concerne les critères définissant l'état écologique, d'après les indices qui concernent les algues microscopiques diatomées et les invertébrés, il apparaît qu'en 2010, année des données les plus récentes, la qualité hydro biologique est moyenne.

La qualité physico-chimique présente globalement un bon état en 2011.

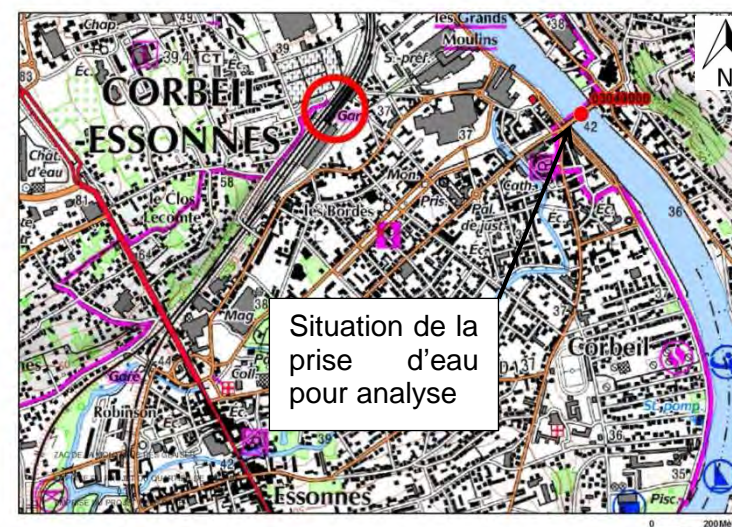
Pour ce qui concerne l'état chimique du cours d'eau, non présenté ici, il est mauvais du fait de la présence de dérivés de produits phytosanitaires et de nitrates.

L'objectif général de l'unité hydrographique Juine-Essonne-École est d'atteindre la bonne qualité de la rivière en 2018 d'après le plan territorial d'actions prioritaires établi par l'Agence de l'Eau Seine-Normandie.

2.7.2. Qualité de la Seine au droit de Corbeil, en amont de la confluence avec l'Essonne

Source : Station et données d'observation de l'état écologique des cours d'eau, DRIEE Ile de France, octobre 2012

La Seine est dotée d'un objectif de qualité, bon. Elle fait l'objet d'une surveillance au travers de critères écologiques et chimiques à partir de stations où sont recueillis des échantillons pour les analyser. Une station hydrologique est située à Corbeil, en amont de l'embouchure de l'Essonne.



Etat chimique	
	Absence de données
	Informations insuffisantes pour attribuer l'état
	Bon état
	Mauvais état
Indico	Indice de confiance (Faible, Moyen, Elevé)
n.a.	non analysé
d.p.	données partielles

Figure 24 : Situation de la prise d'eau analysée – Source DRIEE

Année	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
ETAT ECOLOGIQUE																		
Paramètre (Unité)	Code SANDRE																	
Hydrobiologie																		
IBGN (invertébrés)	1000																	
IBGN de référence (invertébrés)	5909																	
IBG-DCE (invertébrés)	5910																	
IBGA (invertébrés)	2527																	
IBGA-DCE (invertébrés)	6951																	
IBD 2007 (diatomées)	5856																	
IPR (poissons)	7036																	
Physico-chimie																		
Bilan de l'oxygène																		
Oxygène dissous (mg O ₂ /L)	1311	3,40	6,30					8,60	7,70	7,50	8,90	9,10	8,60	9,40				
Taux de saturation en O ₂ (%)	1312	41,00	72,00					77,00	84,00	85,00	90,00	91,00	92,80	90,30				
Demande biochimique en Oxygène (mg O ₂ /L)	1313	2,20	2,20					3,00	2,40	1,50	1,70	1,70	1,50	1,20				
Carbone organique dissous (mg C/L)	1841	4,80	5,00					3,40	3,10	3,20	3,10	2,40	3,60	2,90				
Nutriments																		
Orthophosphates (mg PO ₄ ³⁻ /L)	1433	0,35	0,45					0,20	0,35	0,29	0,33	0,27	0,19	0,18				
Phosphore total (mg P/L)	1350	0,30	0,30					0,07	0,14	0,12	0,11	0,11	0,08	0,09				
Ammonium (mg NH ₄ ⁺ /L)	1335	0,15	0,10					0,25	0,18	0,33	0,31	0,17	0,08	0,11				
Nitrites (mg NO ₂ ⁻ /L)	1339	0,15	0,15					0,11	0,09	0,16	0,18	0,15	0,10	0,11				
Nitrates (mg NO ₃ ⁻ /L)	1340	28,00	25,00					28,00	28,00	27,70	34,30	29,70	43,00	29,20				
Acidification																		
pH mini	1302	7,90	7,77					8,00	7,66	7,55	7,52	7,95	7,71	7,92				
pH maxi	1301	8,02	8,26					8,30	8,26	8,17	7,92	8,20	8,20	8,38				
Température (°C)	1301	24,20	21,90					21,00	19,90	23,40	21,60	21,90	22,70	19,60				

Tableau 4 : Récapitulation des valeurs de qualité selon les critères hydro-biologiques et physico-chimiques de l'Essonne avant sa confluence avec la Seine à Corbeil.

Pour ce qui concerne les critères définissant l'état écologique, seules sont disponibles les données physico-chimiques. Il apparaît qu'en 2007, la qualité physico-chimique du fleuve au droit de Corbeil était bonne. Comparée aux données de 1994-1995, l'état du fleuve au regard de ces critères a connu une nette amélioration.

2.7.3. La gestion des eaux de la rivière Essonne

Le SIARCE « Syndicat intercommunal d'Aménagement de Réseaux et de Cours d'Eau » qui regroupe 33 collectivités sur 3 départements (Essonne, Loiret et Seine-et-Marne) a une compétence à caractère obligatoire relative à l'aménagement, à la gestion des eaux de la rivière Essonne et de ses affluents (hors Juine) sur le territoire du Syndicat, aux aménagements hydrauliques et à la réalisation de tous travaux et études nécessaires au bon fonctionnement des dits cours d'eau.

Il a aussi des compétences optionnelles comme : le transport et le traitement des eaux usées à l'usine de dépollution, la collecte, l'évacuation et le traitement des eaux pluviales, l'assainissement non collectif, notamment. Toutes ces compétences sont mises en œuvre par le SIARCE sur la commune de Corbeil-Essonnes.

De ce fait, tout aménagement impliquant la production d'eaux usées ou l'évacuation d'eau pluviale implique de se rapprocher de ce syndicat qui assurera l'assainissement du projet.

Lors de la consultation du SIARCE du 19/06/2013, ce dernier a donné son accord pour rejeter les eaux de ruissellement de la passerelle vers le réseau existant sans dispositif de régulation.

2.7.4. Alimentation en eau potable

Source : Plu de la Commune de Corbeil-Essonnes

Un captage d'alimentation en eau potable en Seine (lieu-dit Clergerie), destiné à l'usine de production d'eau potable de Clergerie, est situé sur le site de la SEE (Société des Eaux de l'Essonne). Ce captage en Seine qui est autorisé à capter jusqu'à 15 000 m³/jour, est doté d'un périmètre de protection immédiat et d'un périmètre rapproché qui concerne les communes de Coudray-Montceaux, Morsang-sur-Orge et Saintry-sur-Seine. L'aire d'étude est éloignée de plus de 1000 m de ces périmètres de protection.

Corbeil Essonne est situé à la confluence de l'Essonne et de la Seine. Le territoire communal est traversé par la rivière Essonne et longé par la Seine au nord-est. Ces deux cours d'eau sont situés à plusieurs centaines de mètres du site d'implantation du projet de passerelle, mais en dehors des plus hautes eaux de ces rivières en crue. Ces deux cours d'eau sont dotés d'objectifs de qualité qui nécessitent pour leur gestion d'améliorer en permanence les conditions de rejet des eaux.

La gestion des rejets et le traitement des eaux usées et pluviales est assurée par le SIARCE.

La commune de Corbeil-Essonnes est le siège d'un captage en Seine associé à l'usine de production d'eau potable située sur le site de Clergerie au Sud-Est de la commune. L'aire d'étude n'est pas incluse dans les périmètres de protection ni immédiat, ni rapproché ni éloigné de ce captage.

2.8 Risques naturels

Sources : DDRM Essonne, base de données GASPARD, PPRI de la Marne et de la Seine, BRGM, Risques sismiques de la France

Le risque majeur est la possibilité qu'un événement d'origine naturelle ou lié à une activité humaine se produise, dont les effets peuvent mettre en jeu un grand nombre de personnes, occasionner des dommages importants et dépasser les capacités de réaction de la société.

L'existence d'un risque majeur est ainsi liée :

- d'une part, à la présence d'un événement, ou aléa, qui est la manifestation d'un phénomène naturel ou technologique ;
- d'autre part, à l'existence d'enjeux, qui représentent l'ensemble des personnes et des biens pouvant être affectés par un phénomène. Les conséquences d'un risque majeur sur les enjeux se mesurent en termes de vulnérabilité.

L'état d'avancement des procédures risques est actualisé d'après la consultation de la base GASPARD alimentée régulièrement par les services de l'État.

Quatre catégories de risques naturels sont identifiées :

- le risque sismique ;
- le risque inondation ;
- le risque mouvement de terrain ;
- le risque tempête.

2.8.1. Risque sismique

Depuis octobre 2010, un nouveau classement des zones sismiques remplace la précédente classification qui était fondée sur des études techniques datant de 1984.

Ce nouveau classement est fondé sur une étude technique nationale qui a permis d'établir, à partir d'une approche probabiliste, une carte de zones sismiquement homogènes en regard des mouvements du sol attendus. Cette carte d'aléa sismique a été approuvée par le décret du 22 octobre 2010 et modifie le code de l'environnement (partie réglementaire, chapitre III, section I).

Le territoire français est donc divisé en cinq zones de sismicité croissante décrites ci-dessous :

- zone 1 : sismicité très faible ;
- zone 2 : sismicité faible ;
- zone 3 : sismicité modérée ;
- zone 4 : sismicité moyenne ;
- zone 5 : sismicité forte

La commune de Corbeil-Essonnes sur laquelle est située l'aire d'étude, et tout le département de l'Essonne, se situent en zone de sismicité très faible.

2.8.2. Risque inondation

1) Généralités sur le phénomène inondation

Une inondation est une submersion, lente ou rapide, d'une zone habituellement hors d'eau. Le risque inondation est la conséquence de deux composantes :

- l'eau qui peut sortir de son lit habituel d'écoulement ou survenir par remontée de la nappe d'eau souterraine (l'aléa) ;
- l'homme qui s'installe dans la zone inondable pour y implanter toutes sortes de constructions, d'équipements et d'activités (l'enjeu).
- On distingue trois types d'inondations :
- la montée lente des eaux en région de plaine par débordement d'un cours d'eau (la rivière sort de son lit mineur lentement et peut inonder la plaine pendant une période relativement longue ; la rivière occupe son lit moyen et éventuellement son lit majeur), ou remontée de la nappe phréatique (affleurement de la nappe libre lorsque le sol est saturé d'eau ; ce phénomène concerne particulièrement les terrains bas et mal drainés) ;
- la formation rapide de crues torrentielles consécutives à des averses violentes ;
- le ruissellement pluvial renforcé par l'imperméabilisation des sols et les pratiques culturelles limitant l'infiltration des précipitations.

La connaissance du risque inondation s'appuie sur des études hydrauliques et le repérage des zones exposées dans le cadre :

- des Atlas des Zones Inondables (AZI) ; outil de connaissance de l'aléa, l'AZI retrace les limites des inondations historiques et permet d'identifier les limites entre lit mineur (espace situé entre les berges), lit moyen (espace occupé fréquemment par des crues) et lit majeur (lit d'un cours d'eau en cas de crues rares ou exceptionnelles) ;
- des plans de prévention des risques naturels prévisibles d'inondation (PPRI) : établi par l'État, le PPRI définit quant à lui des zones d'interdiction et des zones de prescription ou constructibles sous réserve. Il s'impose aux documents d'urbanisme communaux.

2) Le risque dans le département

Dans le département de l'Essonne, le risque inondation est lié principalement aux vallées des rivières suivantes : Seine, Orge, Yverres, Essonne, Yvette, Bièvre.

Le risque inondation par débordement de la Seine

La Seine traverse le département sur une longueur de 26 km et traverse 16 communes (avec un impact sur 18 communes) ; l'analyse de ses crues permet de distinguer deux parties dans la zone submersible :

- une zone de grand écoulement, marquée par des courants importants, pouvant atteindre 1 à 3 m/seconde selon les endroits, pour la crue de référence (1910) ;
- une zone d'expansion, plus large qui sert de réservoir ; les vitesses y sont plus faibles et les hauteurs variables.

Les temps de submersion, pour une crue centennale, peuvent être estimés à 12 jours dans la zone de grand écoulement et à 5 jours dans la zone d'expansion.

La crue ayant occasionné les plus hautes eaux connues est celle de 1910 (crue centennale) où la Seine avait atteint la hauteur à Corbeil de 37,61 m, hauteur proche des 38 m du parvis de la gare. La Seine a également connu des crues importantes en 1955 (crue cinquantiennale) et 1982 (crue vintennale).

Le risque inondation par débordement de l'Essonne

L'Essonne est principalement alimentée par une nappe souterraine située à l'est du plateau calcaire de la Beauce, ce qui explique le régime régulier de la rivière ; toutefois un épisode pluvieux prolongé entraîne une élévation de la nappe des calcaires et par suite une augmentation du débit de l'Essonne (débit moyen = 6,3 m/s – débit lors de la crue de 1983 = 24,3 m/s) pouvant conduire à une saturation des réservoirs naturels que sont les marais et les étangs bordant la rivière. Ainsi, en cas de fortes averses, ils ne jouent plus leur rôle de champs d'expansion et il s'ensuit un ruissellement qui donne naissance à une crue susceptible d'entraîner des inondations, comme celles observées entre 1978 et 1983 (crue d'importance centennale).

3) Les mesures prises dans le département

Des mesures de protection et de prévention permettent de limiter le phénomène de crue ou les dommages dus à l'inondation lorsqu'elle se produit. Parmi celles-ci :

- différents aménagements : bassins de rétention, limitation du ruissellement à la source, maintien ou reconstitution de zones inondables, barrages écrêteurs, amélioration des ouvrages hydrauliques, entretien du lit et des berges, préservation des écosystèmes ;
- le repérage des zones exposées (cartographie des zones à risque) ;
- la prise en compte du risque dans les documents d'urbanisme et les autorisations de construire (plans locaux d'urbanisme, plan de prévention des risques naturels inondation) ;
- la préservation des espaces perméables.

Sur la vallée de la Seine

Un plan de prévention du risque inondation a été élaboré par les services de l'État. Après enquête publique, un arrêté a été signé par le Préfet de l'Essonne le 20 octobre 2003. Par ailleurs, il existe sur la vallée de la Seine une procédure de diffusion de l'alerte afin d'informer, en temps réel, les responsables locaux de toute montée eaux (Règlement d'annonce des crues du 27 juin 2000). De plus, un plan de secours spécialisé (PSS) a été élaboré par les services du Préfet (arrêté préfectoral du 27 mai 1998) qui présente les principes et les moyens de lutte contre des désordres importants consécutifs à un débordement de ce cours d'eau.

La zone inondable, présentée sur la carte du PPRI ci-dessous n'atteint pas le secteur de la gare implantée juste en amont des plus hautes eaux connues lors de la crue de 1910.

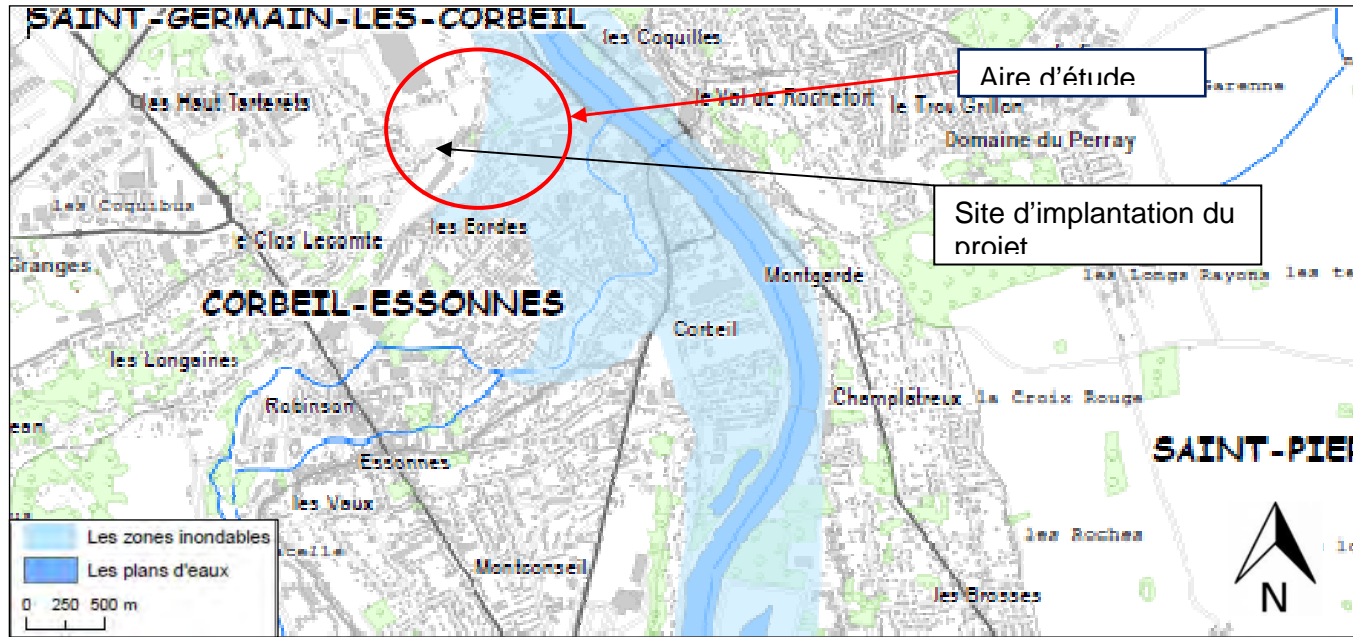


Figure 25 : Zone inondable présentée dans le PPRI Seine-amont et Essonne-Aval – Source : PPRI Seine amont 2003

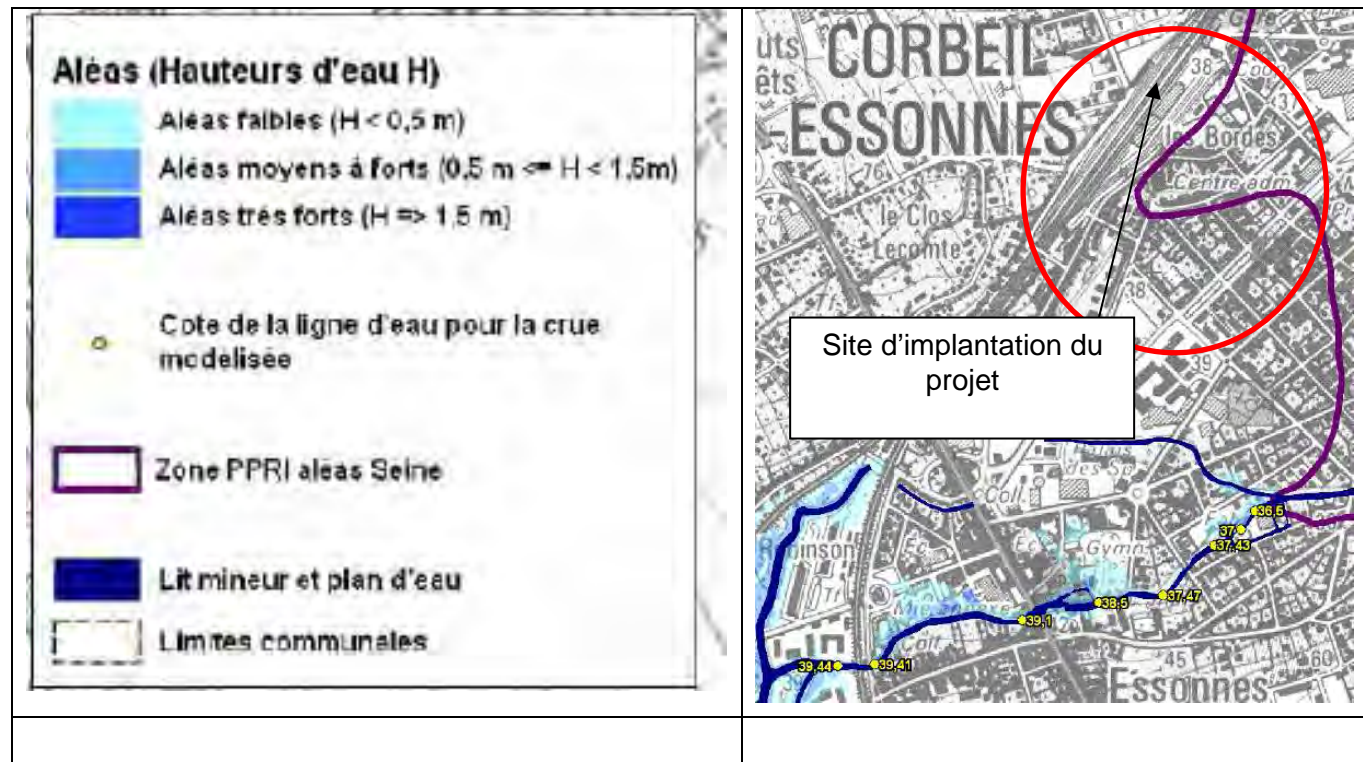


Figure 26 : Zones d'aléas d'inondation présentées dans le PPRI Essonne Source : PPRI Essonne

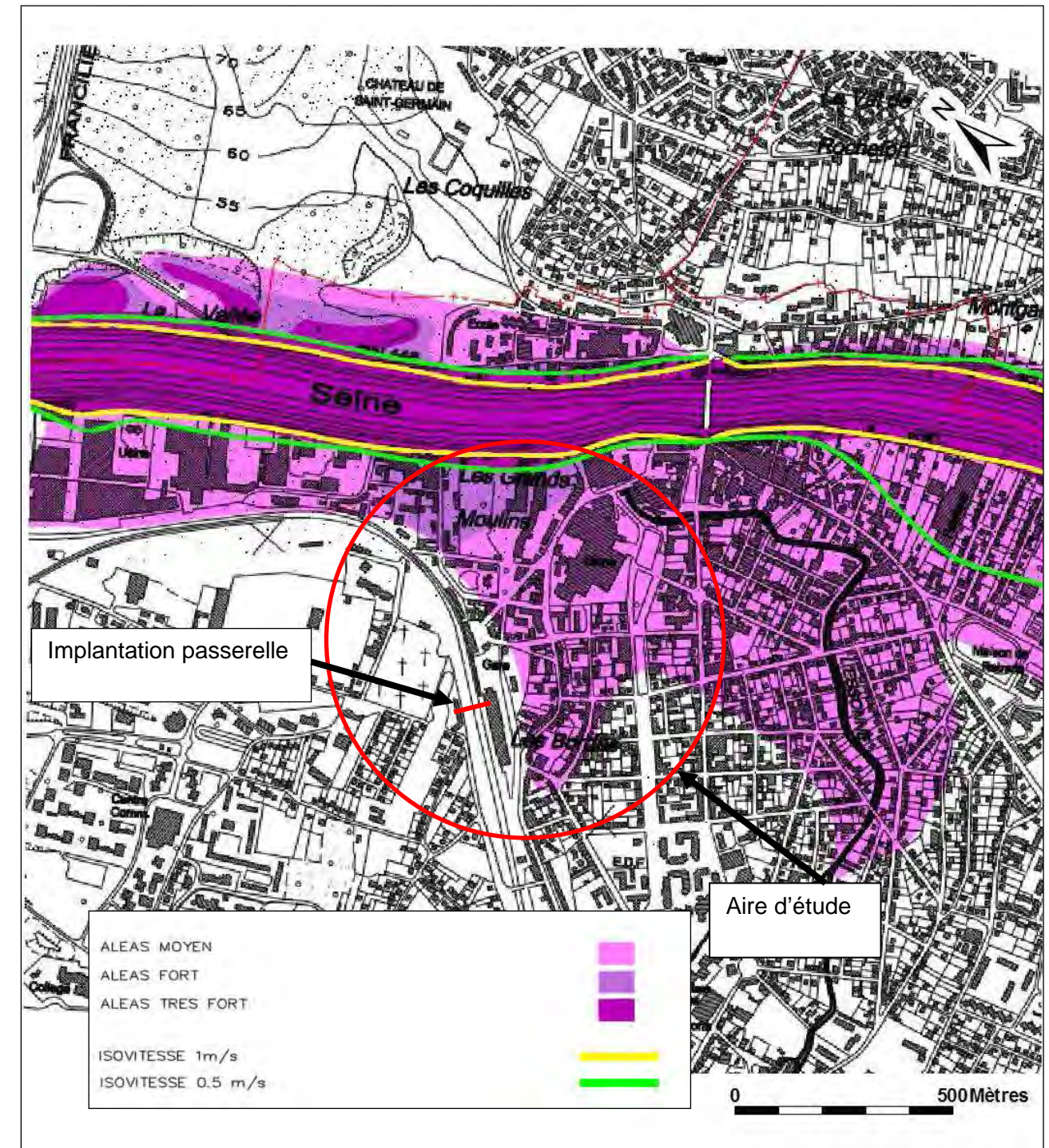


Figure 27 : Cartographie des zones d'aléas du PPRI – Source : PPRI Seine amont 2003

Sur la vallée de l'Essonne

Le syndicat intercommunal d'assainissement et de restauration de cours d'eau (SIARCE) ainsi que le syndicat intercommunal d'aménagement de la vallée de la Juine mènent, depuis 1993, une politique active de gestion et d'entretien de la rivière. Un arrêté prescrivant l'établissement d'un plan de prévention du risque inondation (PPRI) pour la vallée de l'Essonne a été pris le 22 juin 2001 et le PPRI a été approuvé en juin 2012. Le secteur de la gare de Corbeil-Essonnes est éloigné de plusieurs centaines de mètres de zones présentant des aléas faibles de risque d'inondation du fait de l'Essonne, il n'est donc pas concerné par ce PPRI.

2.8.3. Risque mouvement de terrain

Les mouvements de terrain regroupent un ensemble de déplacements, plus ou moins brutaux, du sol ou du sous-sol, d'origine naturelle ou anthropique. Ils se manifestent par :

- des mouvements lents et continus : tassements, affaissements de sols, retrait-gonflement des argiles (gonflements en période humide et tassements en période sèche liés aux variations de quantité d'eau dans les sols argileux), glissements de terrain le long d'une pente ;
- des mouvements rapides et discontinus : effondrements de cavités souterraines ou artificielles (carrières et ouvrages souterrains), écroulements et chutes de bloc, coulées boueuses et torrentielles.

La connaissance du risque se fait à travers :

- le recensement des cavités souterraines abandonnées ;
- la cartographie départementale de l'aléa retrait-gonflement des argiles ;
- l'inventaire des mouvements de terrain.

D'après le Dossier Départemental des Risques Majeurs de l'Essonne, ni Corbeil-Essonnes, ni les communes voisines ne disposent d'un Plan de Prévention des Risques Mouvements de Terrain.

Le recensement des cavités souterraines n'est pas réalisé sur le département de l'Essonne (source : BRGM – www.bdcavite.net – mise à jour des données 09/01/2013). Le secteur d'étude ne semble pas concerné par d'anciennes carrières.

Au regard du risque « retrait et gonflement des argiles », l'emprise du projet ainsi que l'ensemble de la commune de Corbeil-Essonnes est localisée en zone d'aléa faible.

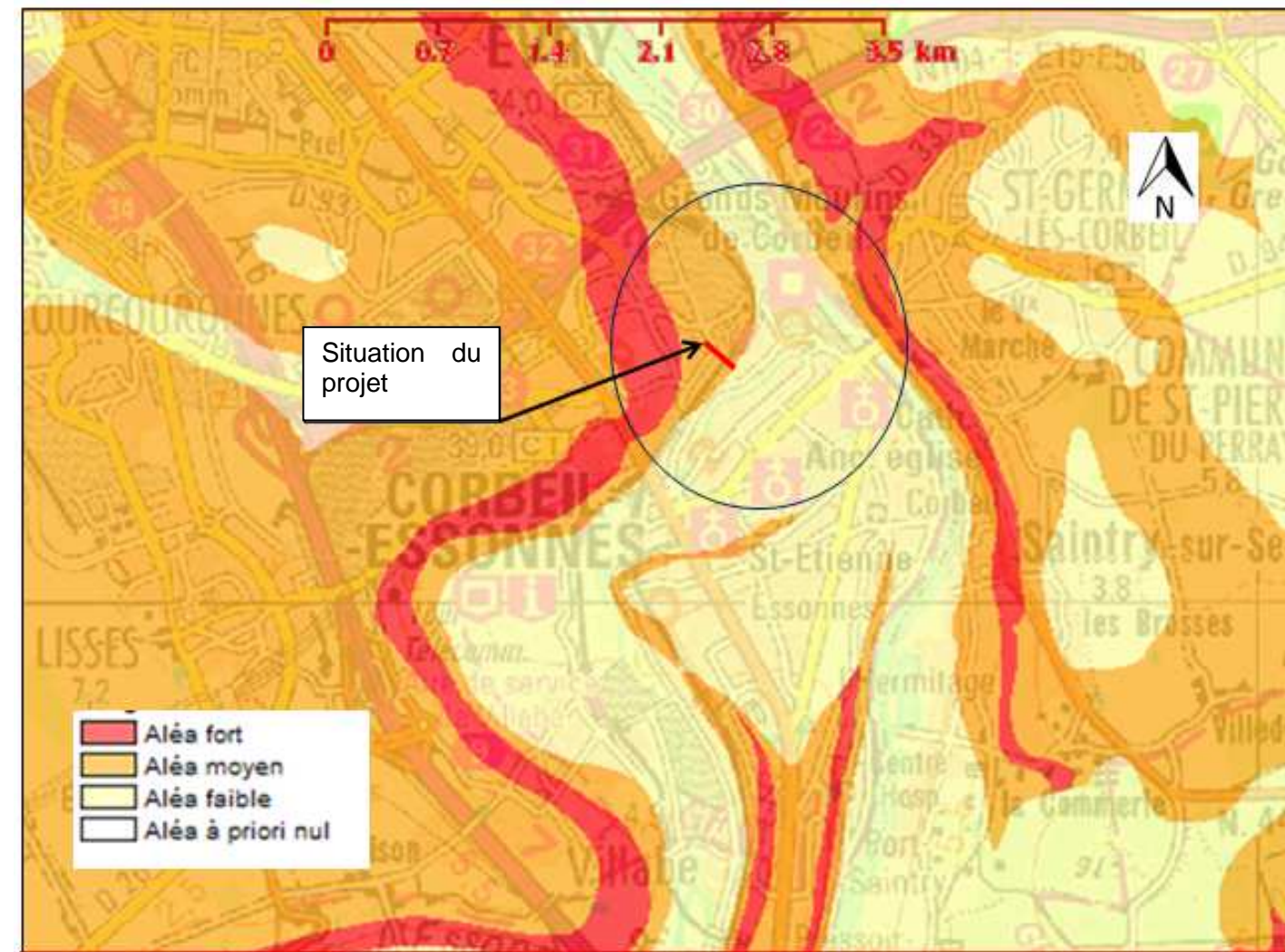


Figure 28 : Aléas de retrait-gonflement – Source www.argiles.fr

Le BRGM indique qu'il n'existe pas de données sur le département de l'Essonne (Source : www.bdmvt.net – mise à jour des données 28/06/2012) et qu'aucun mouvement de terrain n'a été identifié sur la commune de Corbeil-Essonnes.

2.8.4. Risque tempête

Une tempête correspond à une dépression dont les isobares sont très resserrées. La formation des dépressions est due à la confrontation de deux masses d'air aux caractéristiques distinctes (températures, teneur en eau). Plus les dépressions sont creuses, plus les isobares sont resserrées et donc plus les vents sont puissants. On parle de tempêtes lorsque les vents dépassent 90 km/h, les rafales étant bien supérieures et dépassant alors les 120 km/h.

Plusieurs tempêtes ont frappé la région parisienne durant ces 30 dernières années :

- le 3 février 1990, des rafales de plus de 120 km/h ont soufflé sur tout le département de l'Essonne ;
- la tempête de décembre 1999, où la vitesse du vent a atteint 173 km/h à Athis-Mons ;
- la tempête de décembre 2006, où la vitesse du vent a atteint 122 km/h à la station Paris-Montsouris.

La tempête ne touche pas de zone précise. Elle n'a pas de limites géographiques et peut concerner toutes les communes du département.

La commune de Corbeil-Essonnes où se trouve la zone d'étude a été concernée par ces épisodes de tempête qui ont parcouru une bonne partie de la France, notamment le Bassin Parisien.

Le site d'implantation du projet est localisé en bordure, mais en dehors, de la zone des Plus Hautes Eaux et de la zone submersible inscrite sur les PPRI de la Seine amont et de l'Essonne aval.

Le site d'implantation et l'ensemble de la commune sont concernés par un aléa faible de retrait/gonflement des argiles. Cela peut constituer un enjeu dans les secteurs à présence d'argile

Le site d'implantation est en zone de sismicité très faible.

3 Milieu naturel, faune, flore et habitats

3.1 Patrimoine naturel protégé

3.1.1. Réseau Natura 2000

Le réseau Natura 2000 est un réseau écologique majeur qui vise à structurer durablement le territoire européen et contribuer à la préservation de la diversité biologique. Deux textes de l'Union Européenne établissent la base réglementaire de ce grand réseau écologique européen :

- la Directive 2009/147/CE du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages, désignée Directive « Oiseaux » ;
- la Directive 92/43/CEE du 21 mars 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages, ou Directive « Habitats ».

L'application de ces directives se concrétise, pour chaque état membre, par la désignation et la bonne gestion de :

- zones de Protection Spéciales (ZPS, en application de la Directive « Oiseaux ») ;
- zones Spéciales de Conservation (ZSC, en application de la directive « Habitats »).

La liste des Sites d'Importance Communautaire (SIC, première étape des ZSC) au sein de chacune des régions biogéographiques est établie par la Commission Européenne en accord avec les États membres afin de constituer un réseau cohérent.

Au sein de l'aire d'étude, aucun site du réseau Natura 2000 n'est présent. Les sites Natura 2000 les plus proches du projet sont localisés sur les communes de Mennecy et Lisses, à environ 5 km au sud-ouest du projet. Ils correspondent à :

- la ZSC FR1100805-Marais des basses vallées de l'Essonne et de la Juine ;
- la ZPS FR1110102-Marais d'Itteville et de Fontenay-le-Vicomte.

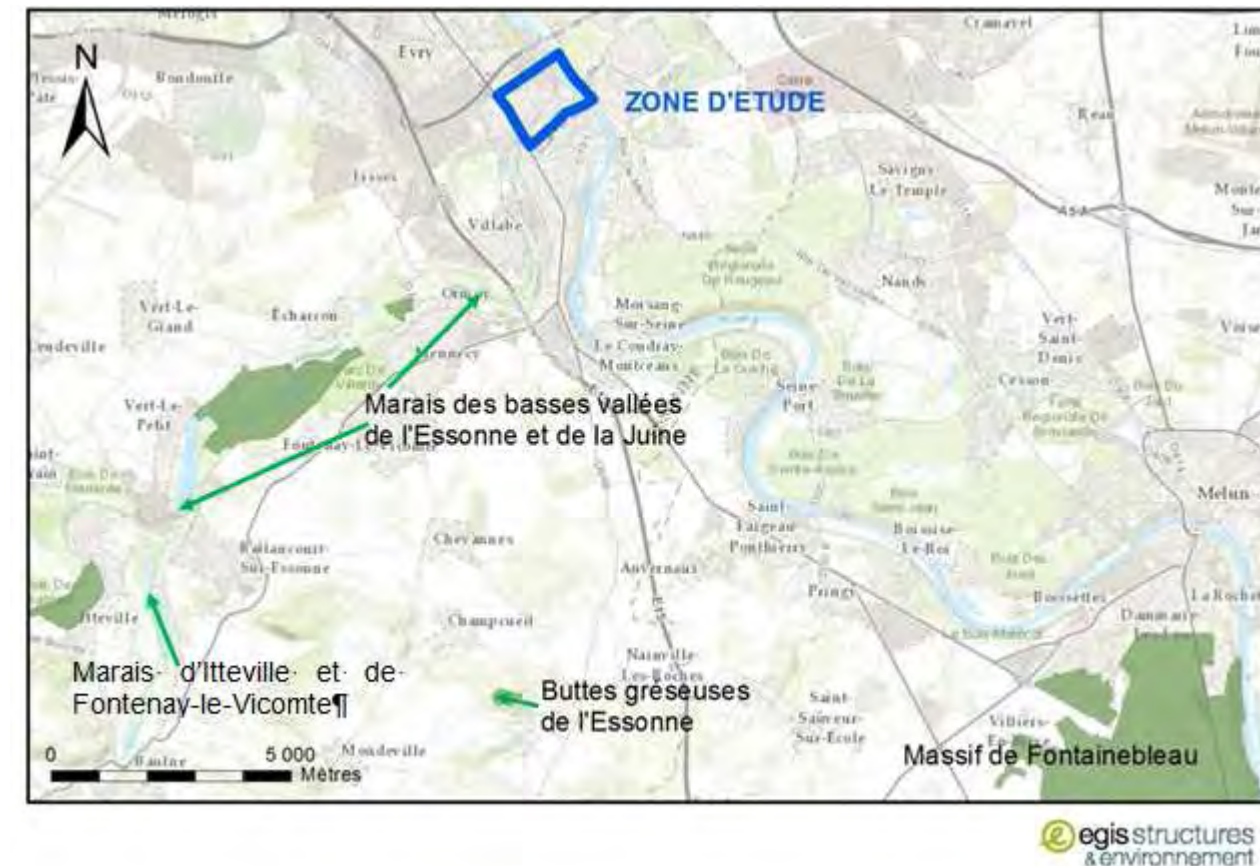


Figure 29 : Localisation des sites Natura 2000 par rapport à l'aire d'étude – Source : DRIEE Ile-de-France

3.1.2. Arrêté préfectoral de protection du biotope

Un arrêté préfectoral de protection de biotope (APPB) relève des articles R.411-15 à 17 du code de l'environnement. Il permet au préfet de département de fixer les mesures tendant à favoriser, sur tout ou partie du territoire, la conservation des biotopes nécessaires à l'alimentation, à la reproduction, au repos ou à la survie d'espèces protégées et à interdire des actions pouvant porter atteinte à l'équilibre biologique des milieux.

Aucun APPB n'est situé dans l'aire d'étude. L'APPB le plus proche est localisé sur la commune de Mennecy à environ 6 km du projet et concerne le marais de Fontenay-le-vicomte (FR3800417).

3.1.3. Réserve naturelle

La réserve naturelle est un territoire classé en application des articles L.332-1 à L.332-8 du code de l'environnement pour conserver la faune, la flore, le sol, les eaux, les gisements de minéraux et le milieu naturel en général, présentant une importance ou une rareté particulière ou qu'il convient de soustraire de toute intervention susceptible de les dégrader.

Il existe deux statuts de réserves naturelles :

- la Réserve Naturelle Nationale (RNN), sous la compétence de l'état, sous la tutelle des DREAL, services déconcentrés de l'état ; sa valeur patrimoniale est jugée nationale ou internationale ;
- la Réserve Naturelle Régionale (RNR), sous la compétence des Conseils régionaux, sous la tutelle des services environnement des Régions ; sa valeur patrimoniale est de niveau régional ;
- Aucune Réserve Naturelle Nationale, ni aucune Réserve Naturelle Régionale n'est identifiée au sein de l'aire d'étude. La réserve naturelle la plus proche du projet est la réserve naturelle régionale des Bruyères de Sainte-Assise, localisée sur les communes de Seine-Port et Boissise-Saint-Bertrand, à près de 10 km du site du projet.

3.1.4. Forêt de protection

Le statut de forêt de protection peut être attribué à des bois et forêts par un décret en Conseil d'Etat afin :

- d'assurer la conservation des forêts reconnues nécessaires au maintien des terres sur les montagnes et sur les pentes, à la défense contre les avalanches, les érosions et les envahissements des eaux et des sables ;

de protéger les bois et forêts, quels que soient leurs propriétaires, situés à la périphérie des grandes agglomérations, ainsi que dans les zones où leur maintien s'impose, soit pour des raisons écologiques, soit pour le bien-être de la population.

Il n'existe pas de forêt de protection au sein de l'aire d'étude. La plus proche est la forêt de Sénart, localisée au nord, notamment sur la commune d'Étiolles, à environ 3 km du site du projet (décret du 15 décembre 1995). Absence d'espace naturel protégé (site Natura 2000, APPB, réserve naturelle, forêt de protection) au sein de l'aire d'étude, ni à proximité immédiate dans un contexte essentiellement urbain.

Le site Natura 2000 le plus proche est situé à 5 km au Sud-Ouest de l'aire d'étude.

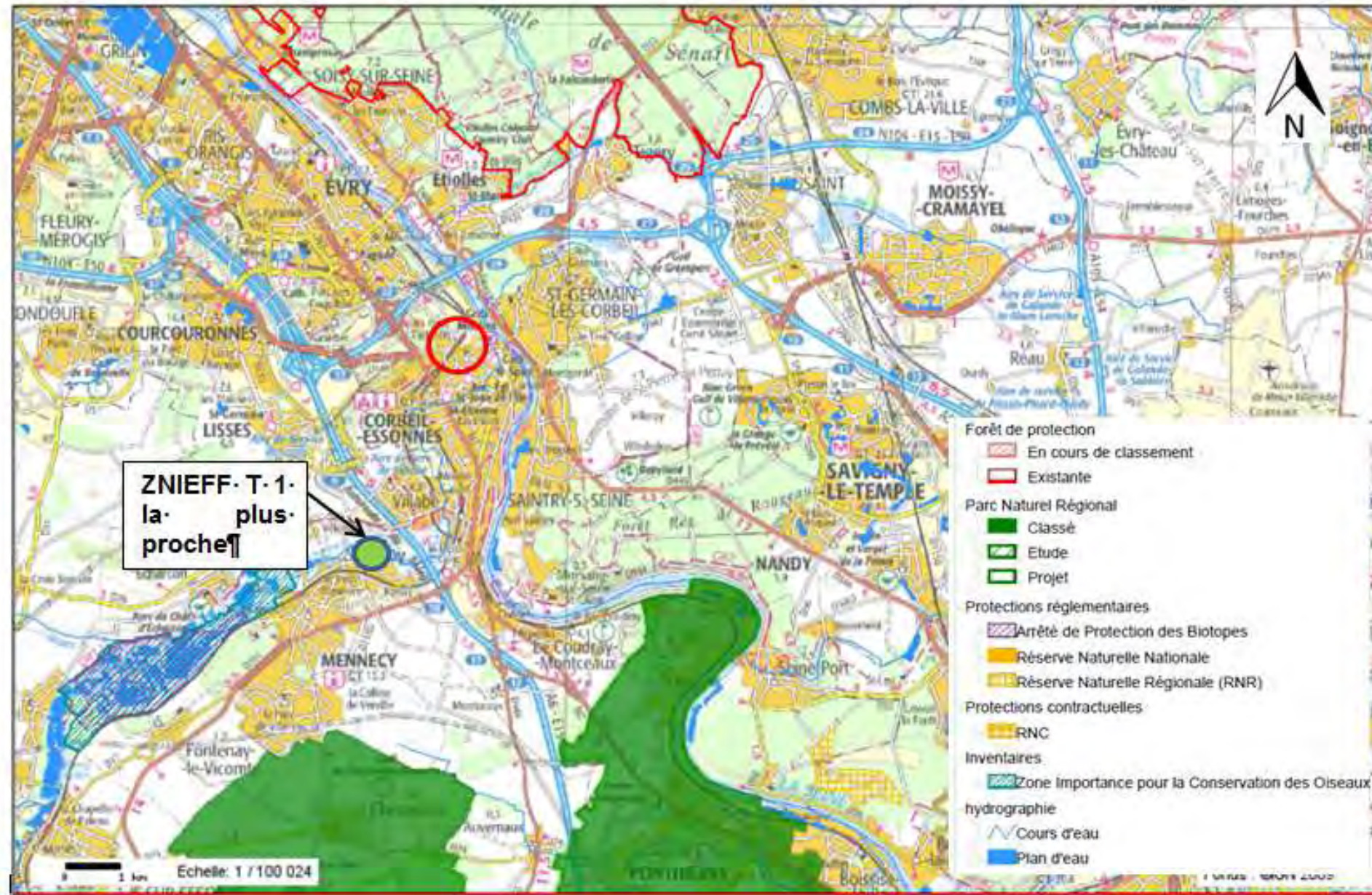


Figure 30 : Zones de protection du milieu naturel_Source : DRIEE Ile de France 2010

3.2 Patrimoine naturel inventorié

3.2.1. Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique

L'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) est défini par la circulaire n° 91-71 du 14 mai 1991. Il existe deux niveaux de caractérisation :

- une ZNIEFF de type I correspond à des secteurs de superficie en général assez limitée, caractérisés par la présence d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel ou régional ;
- une ZNIEFF de type II correspond aux grands ensembles naturels (massifs forestiers, vallées, plateaux, estuaires...) riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes.

L'inventaire ZNIEFF n'a pas de portée juridique directe, même si ces données doivent être prises en compte, notamment dans les documents d'urbanisme, les projets d'aménagement et dans les études d'impact.

Une ZNIEFF de type II est recensée en bordure de l'aire d'étude : « Vallée de la Seine de Saint-Fargeau à Villeneuve-Saint-Georges » au Nord-Est. Il s'agit d'une ZNIEFF de 1600 hectares environ regroupant des milieux morphologiquement et naturellement très diversifiés (plaine, plateau, rivières, zones humides...). Cette ZNIEFF, qui s'étend sur des dizaines de kilomètres, est incluse localement dans l'aire d'étude du projet de passerelle où elle concerne uniquement les rives de Seine (cf. figure 31 ci-après).

Aucune ZNIEFF de type I n'est présente au sein de l'aire d'étude. La plus proche est localisée sur la commune de Villabé, à environ 3 km au sud du projet ; il s'agit de la ZNIEFF de type I 110001528 - zone humide du Petit Mennecy à Moulin Galant (voir figure 30 ci-avant) ; elle s'inscrit dans la ZNIEFF de type II 110001514 - Vallée de l'Essonne de Buthiers à la Seine.

3.2.2. Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux

La directive européenne 79/409/CEE du 2 avril 1979 (modifiée en mars 1991) concernant la conservation des oiseaux sauvages, prévoyait un inventaire des Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) qui a été achevé en 1992. Les ZICO n'ont pas de portée juridique directe. C'est un inventaire ayant servi de base à la délimitation des sites Natura 2000 au titre de la Directive Oiseaux.

Aucune ZICO n'est située au sein de l'aire d'étude. La ZICO la plus proche est localisée sur les communes de Mennecy et Lisses, à environ 5 km au sud-ouest du projet. Elle correspond à la ZICO FR1110102-Marais de Fontenay-le-Vicomte et d'Itteville.

3.2.3. Zones humides Ramsar

La mission de la convention Ramsar est de « favoriser la conservation et l'utilisation rationnelle des zones humides par des mesures prises au plan national et par la coopération internationale comme moyens de parvenir au développement durable dans le monde entier ». La convention de Ramsar est une protection qui n'a pas d'effet réglementaire direct sur les aménagements.

Aucune zone humide RAMSAR n'est située au sein de l'aire d'étude, ni ailleurs en Ile-de-France.

Présence d'une ZNIEFF de type II au sein de l'aire d'étude, en bordure de Seine sans constituer un enjeu pour le projet, situé dans une zone très urbanisée, hors de grand ensemble naturel. Absence d'autre espace naturel inventorié (ZICO, zone humide Ramsar).

Le code de l'urbanisme (article L.211-1 et suivants), a affirmé la compétence des Départements dans l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique de protection, de gestion et d'ouverture au public des espaces naturels sensibles.

Les espaces ainsi identifiés peuvent être inclus dans des zones de préemption et/ou bénéficier de financements au titre de la Taxe Départementale Des Espaces Naturels Sensibles (TDENS). Selon l'article L.142-3 du code de l'urbanisme, les départements ont la faculté d'instituer des zones de préemption en concertation avec les communes concernées.

L'espace naturel sensible le plus récemment créé « le Port Darblay », est situé en bordure de l'Essonne à plus d'un 1,5 km au Sud de la gare. Deux autres espaces naturels sensibles sont encore recensés sur la commune de Corbeil-Essonnes, mais également au-delà de l'aire d'étude, au Sud-Est du territoire, en bordure de la Seine : le parc du château de Saint Germain et la digue Arado.

3.3 Patrimoine naturel faisant l'objet d'une gestion conservatoire

3.3.1. Espaces Naturels Sensibles

On entend par Espace Naturel Sensible (ENS), un site présentant des biotopes intéressants ou des caractéristiques paysagères ou esthétiques particulières. Il peut s'agir également de terrains sans réelle valeur intrinsèque, mais considérés comme fragiles, parce que soumis à des pressions extérieures, telles que l'urbanisation ou un tourisme intensif.

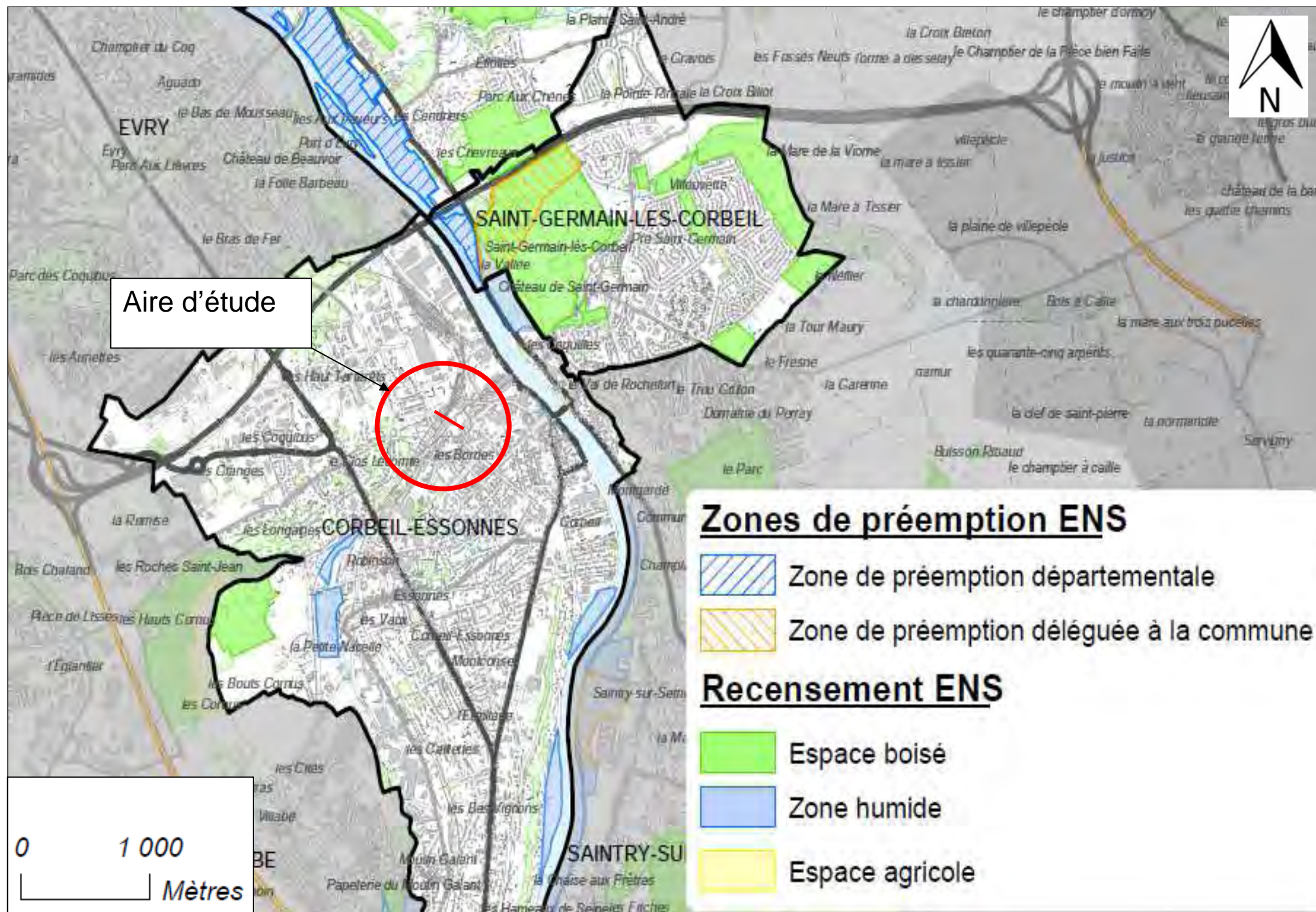


Figure 31 : Recensement et zone de préemption Espaces Naturels Sensibles - Source : Conseil Général de l'Essonne décembre 2011

3.3.2. Parc naturel régional

L'aire d'étude ne comprend aucun Parc naturel régional. Le plus proche est situé à 15 km au sud-est sur la commune de Saint-Fargeau-Ponthierry (Seine-et-Marne). Il s'agit du Parc naturel régional du Gâtinais français (FR8000038).

Présence d'un espace naturel sensible en limite de l'aire d'étude. Absence de Parc naturel régional.

3.4 Zones humides

Pour faciliter la préservation des zones humides et leur intégration dans les politiques de l'eau, de la biodiversité et de l'aménagement du territoire à l'échelle de l'Île-de-France, la DRIEE a lancé en 2009 une étude visant à consolider la connaissance des secteurs potentiellement humides de la région selon les deux familles de critères mises en avant par l'arrêté du 24 juin 2008 modifié - critères relatifs au sol et critères relatifs à la végétation.

Cette étude a abouti à une cartographie de synthèse qui partitionne la région en cinq classes selon la probabilité de présence d'une zone humide et le caractère de la délimitation qui conduit à cette analyse. Elle s'appuie sur :

- un bilan des études et une compilation des données préexistantes ;
- l'exploitation d'images satellites pour enrichir les informations sur le critère sol.

L'ensemble de ces données ont ainsi été croisées, hiérarchisées et agrégées pour former la cartographie des enveloppes d'alerte humides selon 5 classes.

Classe	Type d'information
1	Zones humides de façon certaine et dont la délimitation a été réalisée par des diagnostics de terrain selon les critères et la méthodologie décrits dans l'arrêté du 24 juin 2008 modifié.
2	Zones dont le caractère humide ne présente pas de doute mais dont la méthode de délimitation diffère de celle de l'arrêté : <ul style="list-style-type: none"> - zones identifiées selon les critères de l'arrêté mais dont les limites n'ont pas été calées par des diagnostics de terrain (photo-interprétation) ; - zones identifiées par des diagnostics terrain mais à l'aide de critères ou d'une méthodologie qui diffère de celle de l'arrêté.
3	Zones pour lesquelles les informations existantes laissent présager une forte probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser.
4	Zones présentant un manque d'information ou pour lesquelles les informations existantes indiquent une faible probabilité de zone humide.
5	Zones en eau, ne sont pas considérées comme des zones humides.

CREATION D'UNE PASSERELLE EN GARE DE CORBEIL-ESSONNES

Milieu naturel

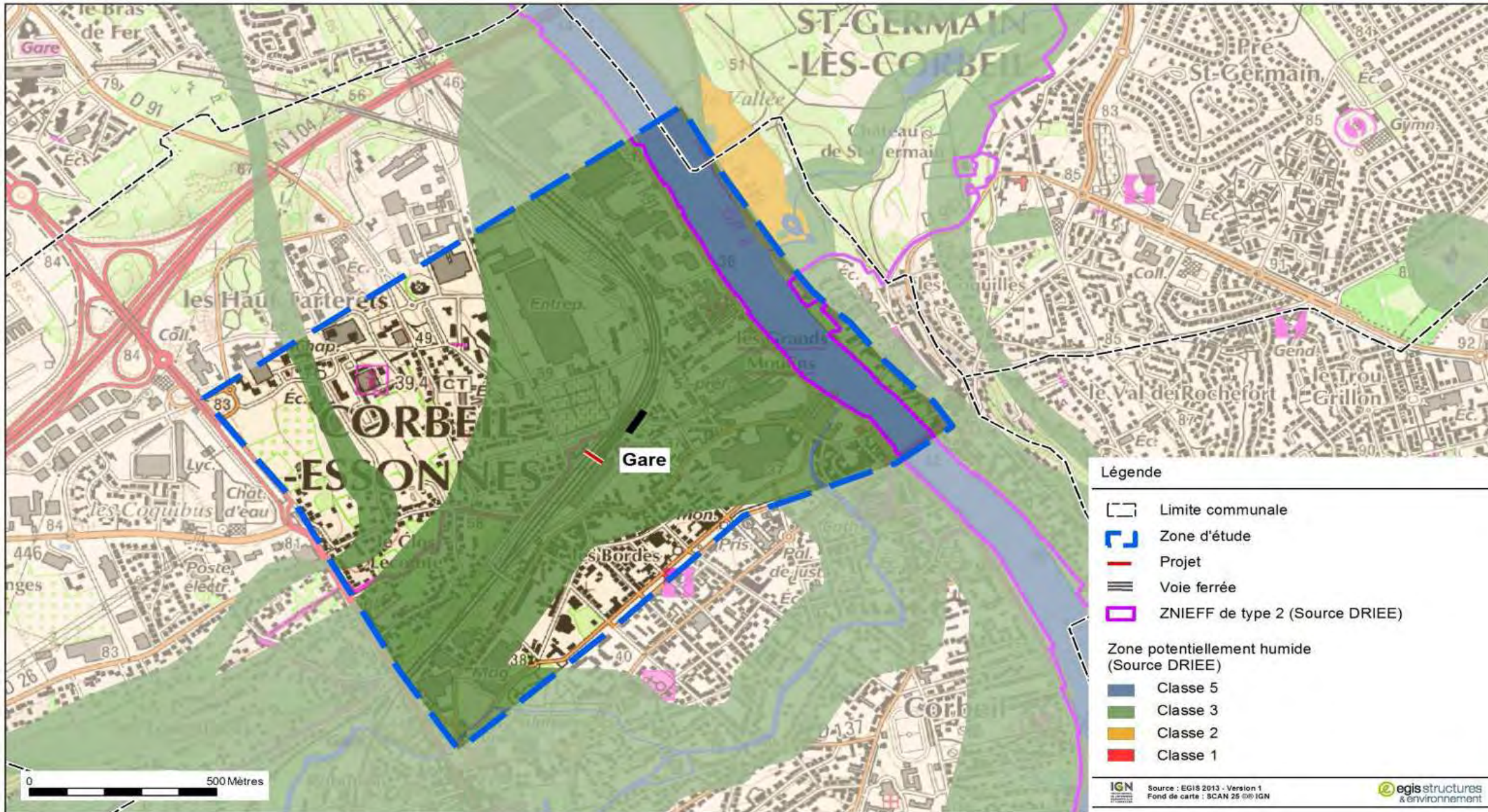


Figure 32 : ZNIEFF et zones potentiellement humides – Source : DRIEE Ile de France

La DRIEE identifie une enveloppe d'alerte potentiellement humide de classe 3 au sein de l'aire d'étude. Toutefois, le caractère artificialisé et minéralisé du site du projet n'est pas compatible avec la présence d'une zone humide fonctionnelle.

Le site du projet s'inscrit dans une zone « enveloppe d'alerte de zone humide de classe 3 ». Cependant complètement artificialisé par son urbanisation ancienne, aucun habitat conforme à cette potentialité n'est présent sur le site de la gare ou ses abords.

3.4.1. Faune et flore au droit de la gare

Les habitats naturels sont quasiment inexistantes sur l'emprise ferroviaire. Il s'agit en effet de zones minéralisées (routes, voies ferrées, bâtiments, parkings, etc.). La végétation est quasiment inexistante côté Nord en dehors du rond-point de la gare routière et de petites pelouses. Côté Sud, quelques bosquets et alignements d'arbres sont répertoriés place de la Gare Henri Barbusse.

La faible diversité végétale et notamment la rareté du couvert ligneux réduisent les possibilités d'accueil de la faune.

		
Quelques arbres sont plantés place Henri Barbusse sur le parvis de la gare	Coté centre-ville, au Sud-Est, un terre-plein planté de formation buissonnante	Coté centre-ville, au Sud-Est, des emprises minérales
		
Coté Sud-Est, la voie de service entre faisceau ferroviaire et le bâtiment désaffecté de la Sernam	Coté Nord-Ouest, un terre-plein engazonné avec un arbre et des formations buissonnantes devant le pignon de l'immeuble amené à être démoli.	Coté Nord-Ouest, gare routière Émile Zola, un milieu très minéral.

Photo 2 : Faible présence d'emprise végétale aux abords de la gare

Source : Photo Egis Environnement 6 juin 2013

Les études d'impact portant, d'une part, sur la ZAC de la Montagne de Glaises, et, d'autre part, sur la modernisation de la ligne D du RER ainsi que le rapport de présentation du PLU révisé, signalent dans les parties dédiées au milieu naturel la présence d'espaces naturels ou végétalisés présentant un intérêt du fait de leur existence essentiellement mais pas la présence d'espèces végétales protégées ou présentant un caractère de rareté. « Les boisements du secteur d'étude sont principalement constitués de robiniers (robiniers faux acacias) et de peupliers, ainsi que de quelques autres essences de type érables ou dans une moindre mesure frênes, et ponctuellement de marronniers, tilleuls, etc. La strate arbustive est constituée de sureaux, cornouillers, aubépines, saules, ronces, etc. Ces boisements sont peu entretenus et donnent l'aspect de « friches arborées » de faible valeur écologique. » Le patrimoine naturel interne au quartier est décrit dans les différentes études comme sans intérêt majeur.

3.5 Continuités écologiques

Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) a été mis en place dans le cadre de la démarche du Grenelle de l'environnement, dont un des objectifs est d'élaborer un nouvel outil d'aménagement du territoire en faveur de la biodiversité : la Trame Verte et Bleue (TVB). Il a été mis en œuvre sur la base des lois du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (dite Grenelle 1) et du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite Grenelle 2). La trame verte et bleue est codifiée dans le code de l'urbanisme (articles L. 110 et suivants et L. 121 et suivants) et dans le code de l'environnement (article L. 371 et suivants).

La trame verte et bleue a pour objectif d'enrayer la perte de la biodiversité en participant à la préservation, à la gestion et à la remise en bon état des milieux nécessaires aux continuités écologiques, tout en prenant en compte les activités humaines, notamment agricoles, en milieu rural.

La trame verte et bleue correspond à la représentation du réseau d'espaces naturels et à la manière dont ces espaces fonctionnent ensemble : on appelle l'ensemble « continuités écologiques ».

La démarche d'élaboration du SRCE telle que proposée à l'échelle nationale s'appuie sur la définition de réservoirs de biodiversité ainsi que sur des sous-trames écologiques fonctionnelles. Les réservoirs sont les espaces clairement identifiés comme abritant une grande biodiversité. Les sous-trames se rapportent à des grands types d'habitat et à leur répartition sur le territoire.

Le Schéma Régional de Cohérence Écologique d'Ile-de-France vise à définir la trame verte et bleue francilienne et les outils nécessaires à sa mise en œuvre. Il est construit sur la base d'une démarche concertée associant l'ensemble des acteurs concernés, à la fois à l'échelon local et à l'échelle interrégionale. Le SRCE d'Ile-de-France élaboré de 2010 à 2013, a été soumis à enquête publique entre le 15 mai et le 19 juin 2013 et approuvé le 21 octobre 2013.

Deux extraits de la cartographie des composantes et des objectifs de la trame verte et bleue en Ile-de-France, issus du SRCE, sont présentés en pages suivantes. À l'échelle du schéma, ils montrent l'absence d'enjeu de continuités écologiques au niveau du site de la gare de Corbeil-Essonnes ; ceci est conforme avec l'occupation actuelle du site qui est entièrement urbanisé.

Au niveau de l'aire d'étude, les enjeux les plus proches sont concentrés sur les deux cours d'eau recensés : la Seine, d'une part dans la partie nord-est, et son affluent de rive gauche, l'Essonne, dont seule la partie terminale avant sa confluence avec la Seine traverse la partie est de l'aire d'étude. Il s'agit de cours d'eau présentant des fonctionnalités réduites, avec des obstacles à l'écoulement des eaux qui constituent des éléments de fragmentation des continuités écologiques.

Les objectifs consistent à préserver ou restaurer les corridors alluviaux de ces cours d'eau et à traiter les obstacles hydrauliques afin de permettre un transport suffisant des sédiments et la circulation des poissons migrateurs, conformément à l'article L.214-17 du code de l'environnement. Les composantes et objectifs de la trame verte et bleue en Ile-de-France, concernent les cours d'eau de la Seine et de l'Essonne et n'induisent pas de contrainte particulière pour le projet.

L'emprise de la passerelle n'est pas concernée par des continuités écologiques ou des noyaux de biodiversité définis dans le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE).

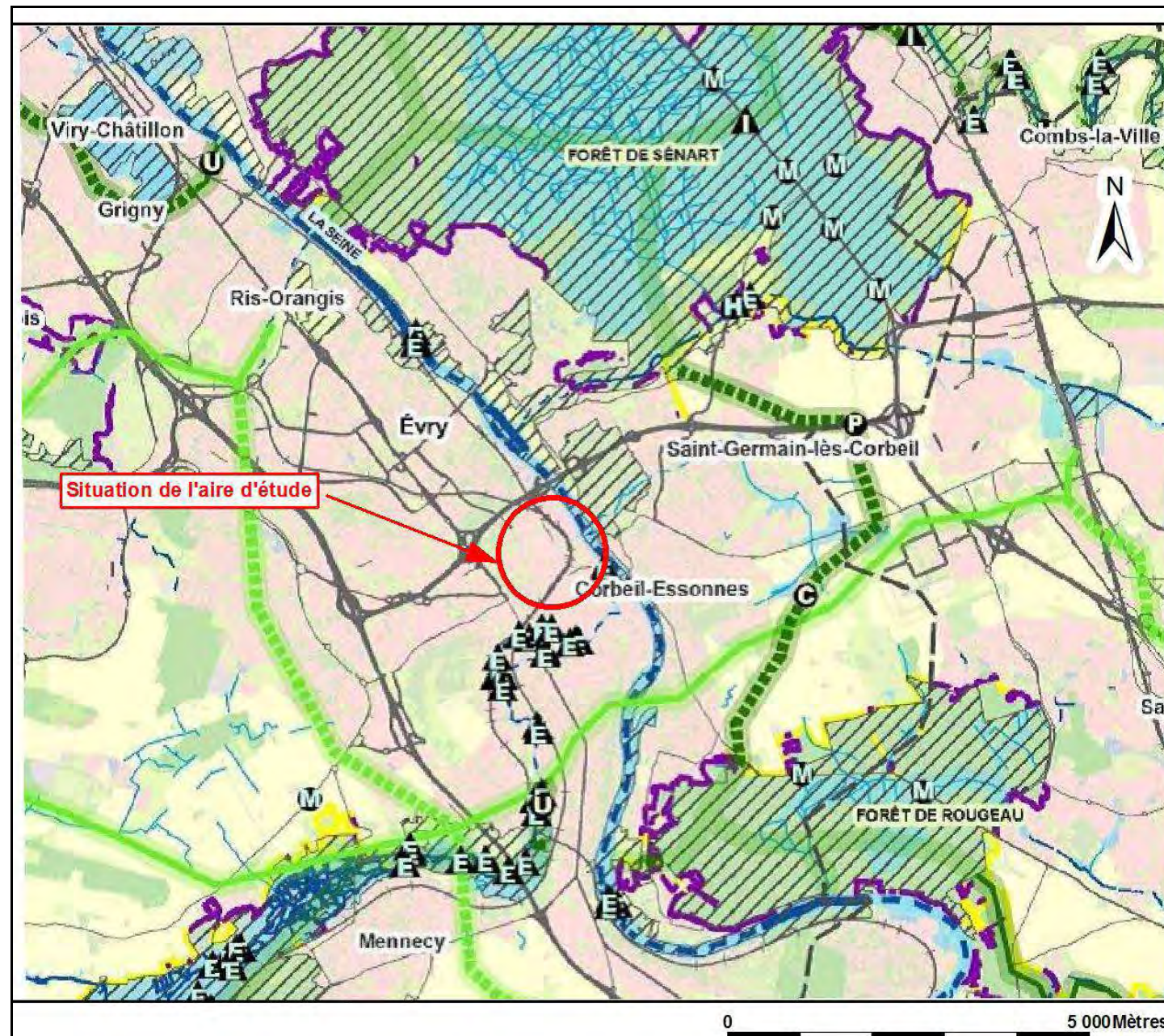


Figure 33 : Composantes de la trame verte et bleue en région Ile-de-France – Source SRCE de la région Ile-de-France approuvé le 21 octobre 2013 extrait de la carte des composantes et objectifs de la trame verte et bleue



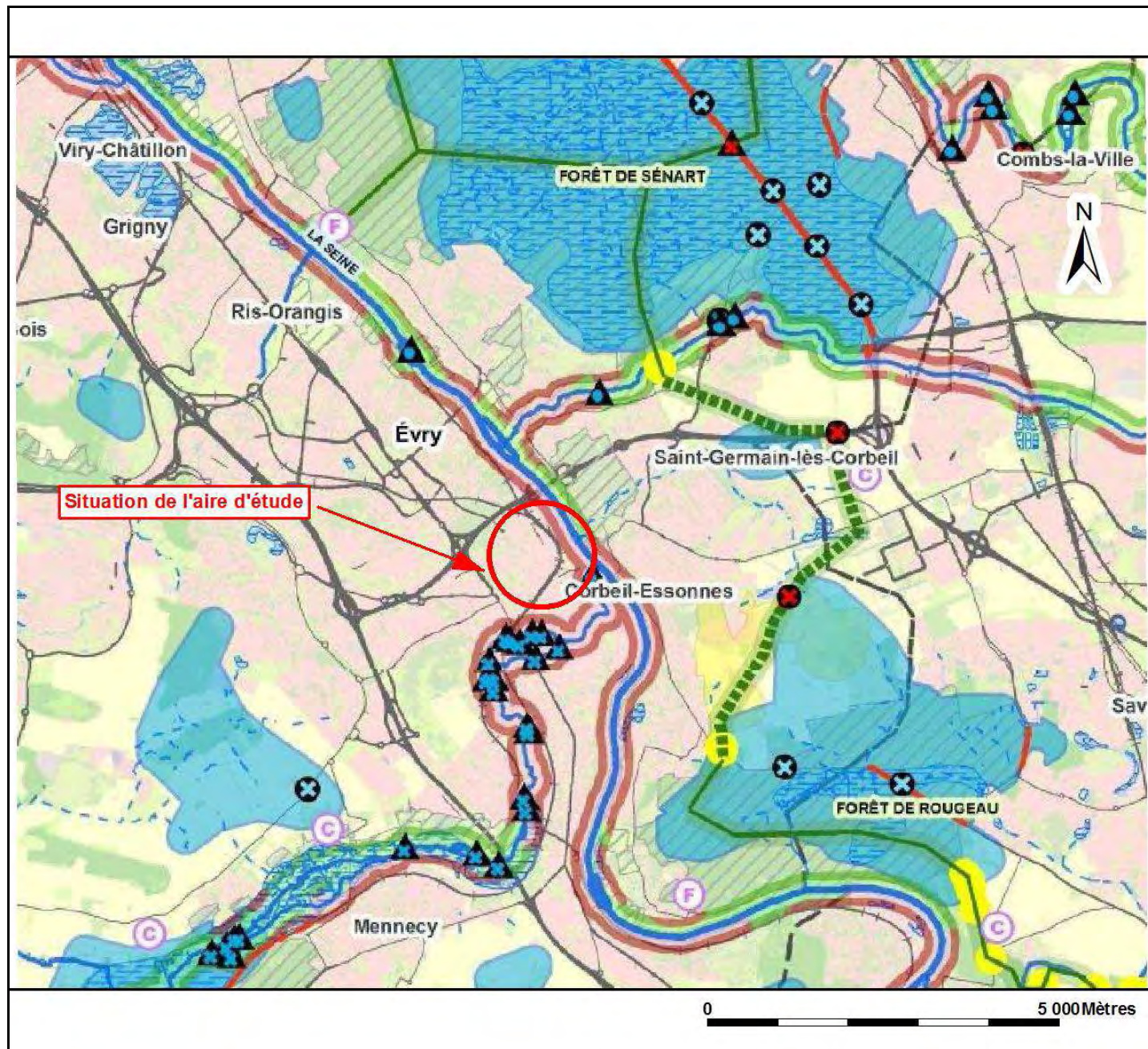


Figure 34 : Objectifs de préservation et de restauration de la trame verte et bleue en région Ile-de-France – Source SRCE de la région Ile de France approuvé le 21 octobre 2013 extrait de la carte des composantes et objectifs de la trame verte et bleue



4 Milieu humain

4.1 Situation administrative et intercommunalité

L'aire d'étude ne recoupe que la commune de Corbeil-Essonnes dans le département de l'Essonne.

Corbeil-Essonnes a d'abord fait partie de la communauté de communes de Corbeil-Essonnes et du Coudray-Montceaux créée en 1996. Par la suite, la communauté de communes Seine-Essonne a été créée par le décret du préfet du 19 décembre 2002 avec une prise d'effet au 1^{er} janvier 2003 et prit le statut de communauté d'agglomération le 9 décembre 2012. Cette communauté de communes devenue communauté d'agglomération comprend, outre Corbeil-Essonnes et le Coudray-Montceaux, les communes d'Étiolles de Saint-Germain-lès-Corbeil et de Soisy-sur-Seine. Elle regroupe plus de 65 000 habitants. Juridiquement il s'agit d'un établissement public de coopération intercommunale (EPCI).

4.2 Urbanisme et aménagement du territoire

Source : SDRIF, IAURIF, PLU de Corbeil-Essonnes

Outre le contexte des schémas d'orientation et des documents d'urbanisme directeur, le site où sera réalisée la passerelle, à l'instar de l'ensemble du territoire communal, comporte des servitudes d'utilité publique présentées plus avant dans l'étude.

4.2.1. Documents supra-communaux

1) Le Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France (SDRIF)

Le schéma directeur est le document de planification de référence pour l'aménagement du territoire dans toutes ses dimensions : développement économique, habitat, transports, préservation de l'environnement, implantation des grandes infrastructures et des équipements d'importance régionale.

SDRIF 1994 en vigueur

Le SDRIF a été approuvé en date du 26 avril 1994. Une nouvelle procédure portant sur sa révision est en cours. Document d'urbanisme d'échelle régionale, le schéma directeur de la région d'Ile-de-France (SDRIF) a notamment pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique, l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de cette région. Il précise les moyens à mettre en œuvre pour corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région, pour coordonner l'offre de déplacement et préserver les zones rurales et naturelles afin d'assurer les conditions d'un développement durable.

Les documents d'urbanisme (schémas de cohérence territoriale, plan locaux d'urbanisme, cartes communales ou documents en tenant lieu) doivent être compatibles avec le SDRIF.

Le SDRIF a un double objectif :

- s'inscrire dans une véritable politique d'aménagement du territoire national en solidarité avec le Bassin Parisien ;
- définir le cadre du projet d'aménagement dans ses limites régionales.

Les objectifs d'aménagement du territoire sont les suivants :

- conforter l'ambition européenne d'une grande métropole européenne et mondiale :
 - important pôle tertiaire et de recherche ;
 - très riche patrimoine touristique et culturel régional ;
 - important nœud de communication avec 2 aéroports internationaux, un réseau de lignes de trains à grande vitesse la reliant aux grandes villes françaises et européennes.
- affirmer la nécessaire complémentarité avec le bassin parisien ;
- maîtriser une croissance raisonnable.

Les objectifs du projet d'aménagement de l'Ile-de-France reposent sur :

- un environnement sauvegardé ;
- des solidarités renforcées ;
- des échanges facilités.

Nouveau SDRIF en cours d'élaboration

Un nouveau projet de SDRIF avait été adopté par la Région Ile de France le 25 septembre 2008. Suite à son adoption, le Conseil d'État avait rendu le 2 novembre 2010 un avis négatif sur le projet de SDRIF, estimant que le schéma directeur régional élaboré était incompatible avec la loi sur le Grand Paris, et que « les dispositions de la loi du 3 juin 2010 sur le Grand Paris affectent de manière importante le projet et ses grandes orientations d'aménagement ».

La loi n°2011-665 du 15 juin 2011 prévoit que le décret en Conseil d'État approuvant le schéma de transports du Grand Paris vaut mise en révision du Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France. Par dérogation, les documents locaux d'urbanisme réglementaire (SCOT, PLU,...) peuvent être rendus compatibles avec les dispositions du SDRIF adopté en 2008 « sans faire obstacle à la mise en œuvre des contrats de développement territorial », si leurs modifications sont non contraires à la loi du Grand Paris du 3 juin 2010. Cette dérogation est applicable jusqu'à la première approbation du SDRIF et au plus tard le 31 décembre 2013.

Un nouveau projet de SDRIF est en cours d'approbation. Le projet arrêté en octobre 2012 a fait l'objet d'une enquête publique qui s'est déroulée du 28 mars au 14 mai 2013 et le rapport de la commission d'enquête a été remis au Conseil Régional le 6 septembre 2013.

Néanmoins, en l'absence d'un décret en Conseil d'État, il ne s'est pas encore substitué au SDRIF de 1994. Ce dernier continue donc de s'appliquer.

Le schéma révisé fixe trois défis majeurs et deux objectifs transversaux fondamentaux pour un développement durable de l'Ile-de-France.

Les trois défis sont :

- agir pour une Ile-de-France plus solidaire ;
- anticiper les mutations environnementales ;
- conforter l'attractivité de l'Ile-de-France et accompagner la conversion écologique et sociale de l'économie.

Les deux objectifs transversaux fondamentaux sont :

- l'amélioration de la vie quotidienne des franciliens ;
- la consolidation du fonctionnement métropolitain de l'Ile-de-France.

2) Contrat de Développement territorial

Les contrats de développement territorial (CDT) sont définis dans la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Ils doivent mettre en œuvre le développement économique, urbain et social de territoires définis comme stratégiques, et en particulier ceux desservis par le réseau de transport public du Grand Paris. Ces démarches contractuelles, à visée opérationnelle, engagent l'État, représenté par le préfet de région, et les communes et leurs groupements. La région d'Île-de-France et les départements ainsi qu'un certain nombre d'acteurs institutionnels du Grand Paris dont Paris Métropole, l'Atelier international du Grand Paris et l'Association des maires d'Île-de-France sont invités à s'associer à ces démarches.

La commune de Corbeil-Essonnes ne fait pas partie d'un CDT.

3) Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)

Le Schéma de Cohérence Territoriale ou SCOT est un document d'urbanisme qui fixe, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, les organisations fondamentales de l'organisation du territoire et de l'évolution des zones urbaines, afin de préserver un équilibre entre zones urbaines, industrielles, touristiques, agricoles et naturelles. Instauré par la loi SRU du 13 décembre 2000, il fixe les objectifs des diverses politiques publiques en matière d'habitat, de développement économique, de déplacements. Le code de l'urbanisme fixe le régime des SCOT aux articles L.122-1 et suivants.

La commune de Corbeil-Essonnes et l'ensemble de la communauté d'agglomération ne sont pas concernées par un SCOT.

4.2.2. Plan Local d'Urbanisme

Le plan local d'urbanisme (PLU) est un document d'urbanisme qui, à l'échelle d'une commune ou d'un groupement de communes (EPCI), établit un projet global d'urbanisme et d'aménagement et fixe en conséquence les règles générales d'utilisation du sol sur le territoire considéré.

Le PLU est régi par les dispositions du code de l'urbanisme, essentiellement aux articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants.

1) La loi d'engagement national pour l'environnement ou « loi Grenelle II », du 12 juillet 2010, a modifié plusieurs aspects du PLU : prise en compte de la trame verte et bleue, orientations d'aménagement et de programmation, PLH (programme local de l'habitat) voire PDU (plan de déplacements urbains) intégré dans celle-ci le PLU de 2005 applicable

Le PLU actuel a été approuvé le 13 décembre 2005. Il comporte un plan de zonage où des prescriptions d'urbanisme sont applicables dans chaque type de zone ; l'ensemble de ces prescriptions est contenu dans le règlement du PLU.

Le site d'implantation de la passerelle se répartit sur deux zonages :

- un zonage UI qui abrite des secteurs à vocation d'activités, dans le cas présent, les emprises ferroviaires où sera implanté l'accès côté ville ;
- et côté nord tourné vers la Francilienne, une zone UL qui a vocation à accueillir des équipements publics ou privés.

Aucune des dispositions d'urbanisme correspondant à ces zonages ne s'oppose au type d'aménagement envisagé.

CREATION D'UNE PASSERELLE EN GARE DE CORBEIL-ESSONNES

Document d'urbanisme

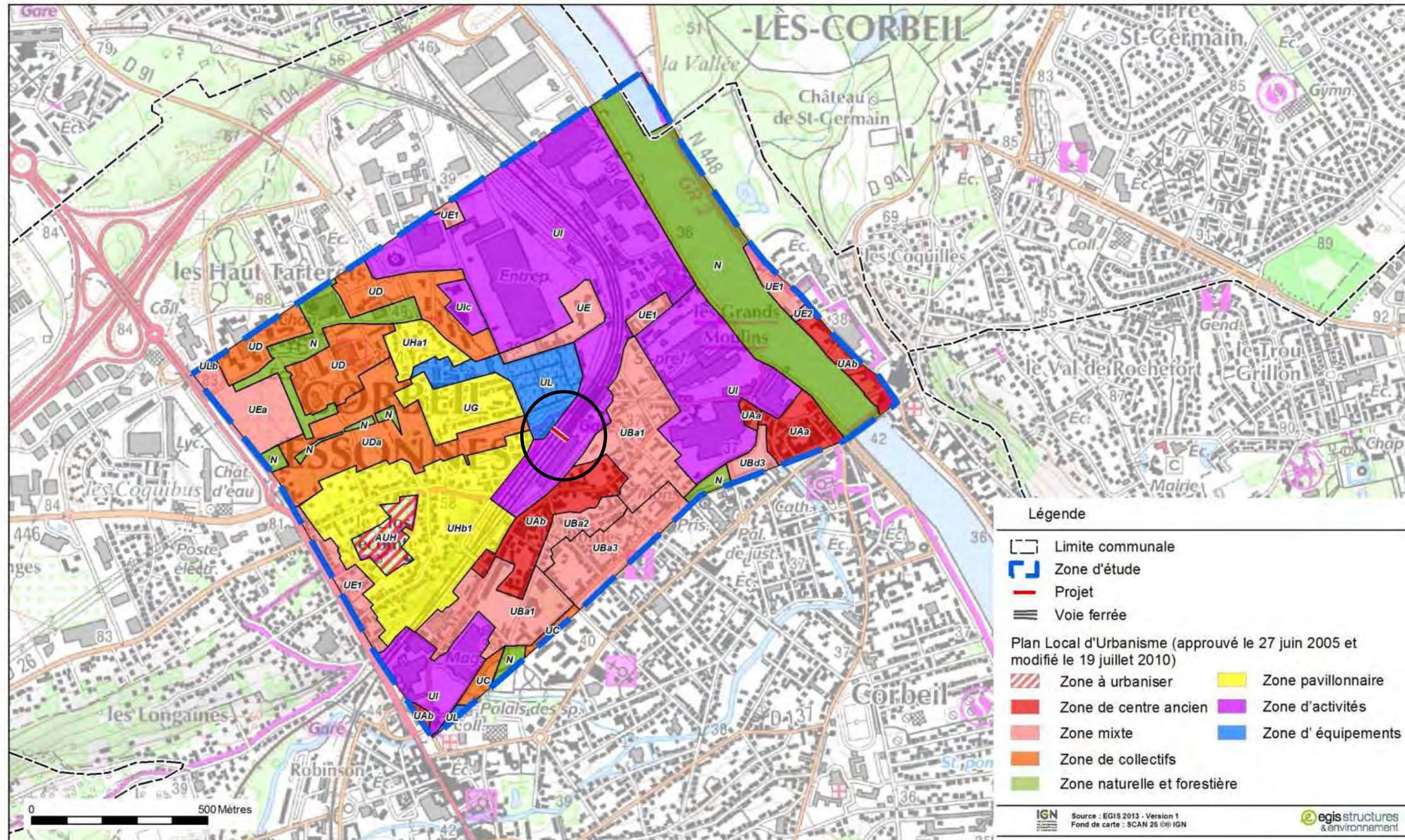


Figure 35 : Zonages du PLU (2005) avant sa révision

2) Révision du PLU

En 2007, le Conseil Municipal avait délibéré en faveur d'une révision du PLU, mais cette démarche n'avait pas abouti.

Le processus de révision a été repris. En effet, la délibération du 22 février 2010 a prescrit une révision générale du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Corbeil-Essonnes. Cette révision s'appuie sur la constatation que le PLU actuel présente un zonage complexe et que des réorientations sont à prendre pour redynamiser le développement et la vie urbaine de Corbeil-Essonnes.

Les objectifs retenus sont :

- retrouver une organisation plus homogène et plus lisible de la réglementation ;
- maîtriser l'urbanisation en poursuivant le développement des quartiers résidentiels et économiques ;
- adapter le document d'urbanisme aux nouvelles exigences environnementales, en lien avec la loi Grenelle 2.

Le projet de révision a fait l'objet d'études en concertation avec les habitants des différents quartiers et a été soumis à l'enquête publique du 05/06/2013 au 06/07/2013, il est maintenant approuvé depuis le 18 novembre 2013.

Le projet de passerelle qui participe notamment à la maîtrise de l'urbanisation est tout à fait compatible avec les orientations, le zonage et le règlement du PLU révisés.

Les grandes caractéristiques du PLU révisées







Le PADD

Le PLU comporte un document d'orientation qui est le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) qui :






- fixe le projet de ville de Corbeil-Essonnes à 10 ans ;
- détermine les grandes orientations en termes d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de protection des espaces naturels, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ;
- définit concrètement des moyens et actions à engager pour mettre en œuvre le projet 0.




1 Maîtriser l'urbanisation de la commune et préserver les quartiers pavillonnaires

-  Les grands secteurs d'urbanisation (en concertation avec la population)
-  Aménager un nouveau quartier mixte (logements, équipements, commerces, activités) autour de la gare de Corbeil-Essonnes
-  Harmoniser le développement des secteurs anciens et de transition, dans le respect du tissu existant (préservation des éléments patrimoniaux, intégration harmonieuse des nouvelles constructions)
-  Conforter les quartiers pavillonnaires dans leur vocation
-  Maîtriser la densification le long de la RN7
-  Confirmer la vocation publique (équipements, espaces verts...) du site de l'ancien hôpital




2 Améliorer les déplacements et favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture

-  Créer un maillage doux à l'échelle de la ville
-  Aménager une promenade continue sur les berges de la Seine
-  Reconquérir les berges de l'Essonne en faveur des piétons et des cyclistes
-  Développer les gares en accompagnant leur mutation intermodale (projets de TCSP, pistes cyclables, parkings vélos...)
-  T Zen 1 et 4




3 Améliorer le stationnement

-  Proposer une nouvelle offre de stationnement (dont un parking de grande capacité à proximité du pôle Gare)

4 Recréer des lieux de vie et développer des espaces verts de proximité

-  Développer des zones de rencontres dans les centres anciens
-  Animer l'espace urbain par une redynamisation commerciale
-  Proposer une nouvelle offre de parcs et de squares répartie à l'échelle de la ville



5 Préserver, valoriser la biodiversité et adapter la ville aux enjeux du changement climatique

-  Protéger, valoriser et faire connaître le Cirque de l'Essonne
-  Préserver les continuités écologiques de la Seine et de l'Essonne en valorisant la trame bleue
-  Préserver les continuités écologiques des espaces naturels en valorisant la trame verte




6 Valoriser l'image de la ville

-  Requalifier les entrées de ville
-  Valoriser le patrimoine industriel de la ville : les Grands Moulins, la Papeterie et les moulins du Carrefour et du Laminoir

7 Développer l'activité économique

-  Favoriser le développement économique des sites majeurs de la SNECMA, du GENOPOLE-CHSF et d'ALTIS
-  Accompagner les mutations économiques

8 Adapter l'offre d'équipements et de services à la croissance démographique

-  Renforcer l'offre de santé en particulier dans les quartiers des Tartarêts, Montconseil et de la Nacelle
-  Développer l'offre de santé avec le nouveau Centre Hospitalier Sud Francilien
-  Répondre aux besoins d'équipements scolaires et sportifs générés dans le cadre des projets urbains

9 Poursuivre le renouvellement de la ville



-  Favoriser le très bon déroulement des opérations ANRU
-  Poursuivre les opérations de renouvellement dans les secteurs anciens (OPAH)

Figure 36 : Extrait du schéma de synthèse du PADD du PLU approuvé en novembre 2013 (partie qui intègre le secteur concerné par le projet)

Les thèmes généraux du PADD

- 1 - Maîtriser l'urbanisation de la commune et préserver les quartiers pavillonnaires
- 2 - Améliorer les déplacements, favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture
- 3 - Améliorer le stationnement
- 4 - Recréer des lieux de vie et développer des espaces verts de proximité
- 5 - Préserver et valoriser la biodiversité et adapter la ville aux enjeux du changement climatique
- 6 - Valoriser l'image de la ville
- 7 - Développer l'activité économique
- 8 - Adapter l'offre d'équipements et de services à la croissance démographique
- 9 - Poursuivre le renouvellement de la ville

Dans la partie nord de l'emprise, dans quartier des Tartarêts les objectifs sont les suivants :

- favoriser le développement économique du site SNECMA-Génopôle ;
- accompagner les mutations économiques (Granges-Coquibus, Apport-Paris, G. Eiffel) ;
- accompagner l'aménagement du site de la Montagne des Glaises ;
- favoriser le bon déroulement de l'opération de rénovation urbaine sur le quartier des Tartarêts ;
- conforter les quartiers pavillonnaires dans leur vocation (Le clos Lecomte, hameau du Coquibus) ;
- freiner la densification ;
- requalifier les entrées de villes nord et ouest ;
- renforcer l'offre de Santé dans le quartier des Tartarêts ;
- développer les circulations douces le long des principaux axes (bd. J. Jaurès, route des Lisses) ;
- accompagner le développement du pôle gare et l'arrivée du T Zen 4.

Le zonage du PLU révisé dans le secteur concerné par le projet

La vocation des sols n'a pas beaucoup évolué par rapport au PLU précédent, la zone a toujours vocation d'activité (ferroviaire) à côté d'équipements publics et de secteurs de centre-ville ou mixtes.

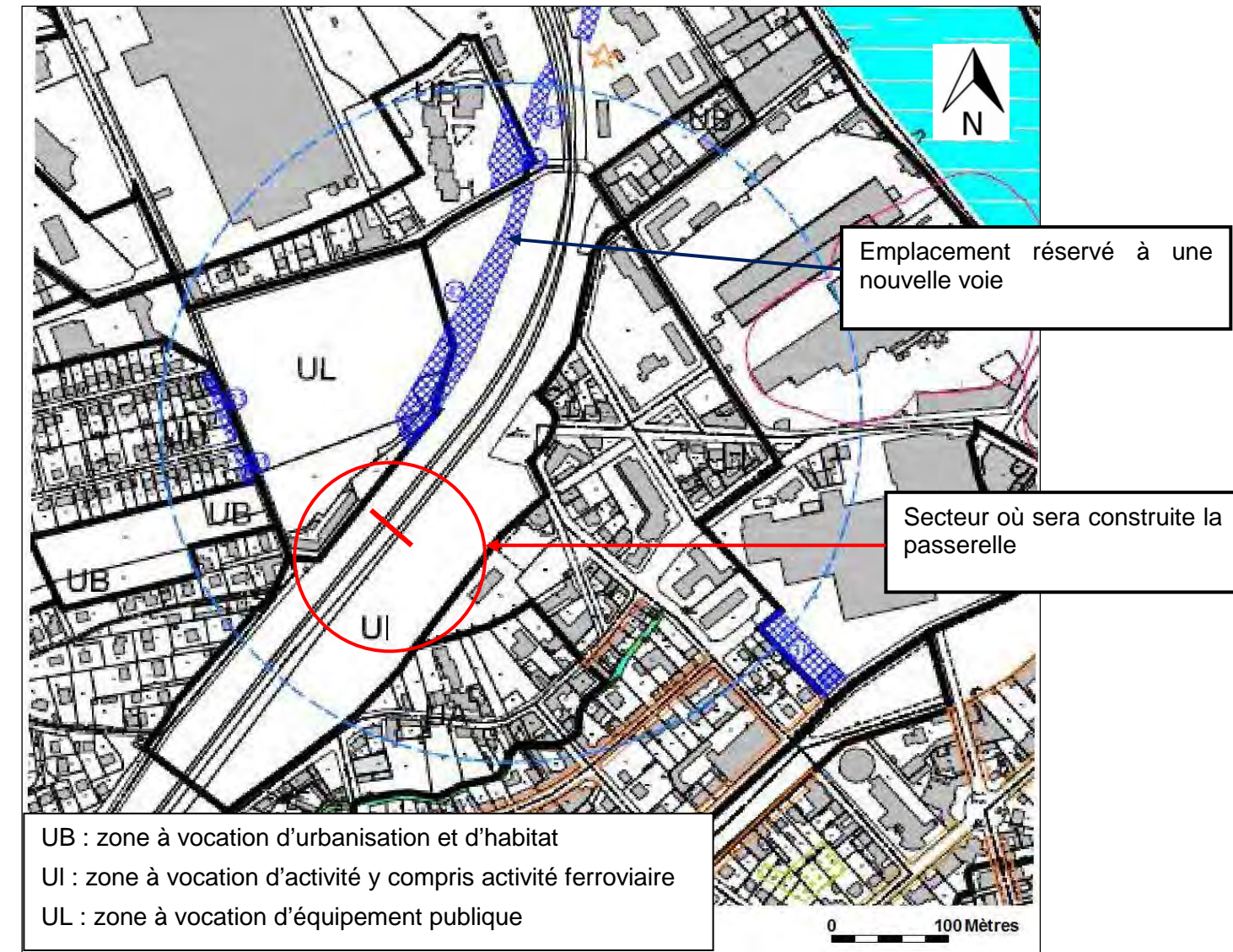


Figure 37 : Zonages concernés par le site d'implantation approuvé en novembre 2013

Les caractéristiques du quartier de la gare

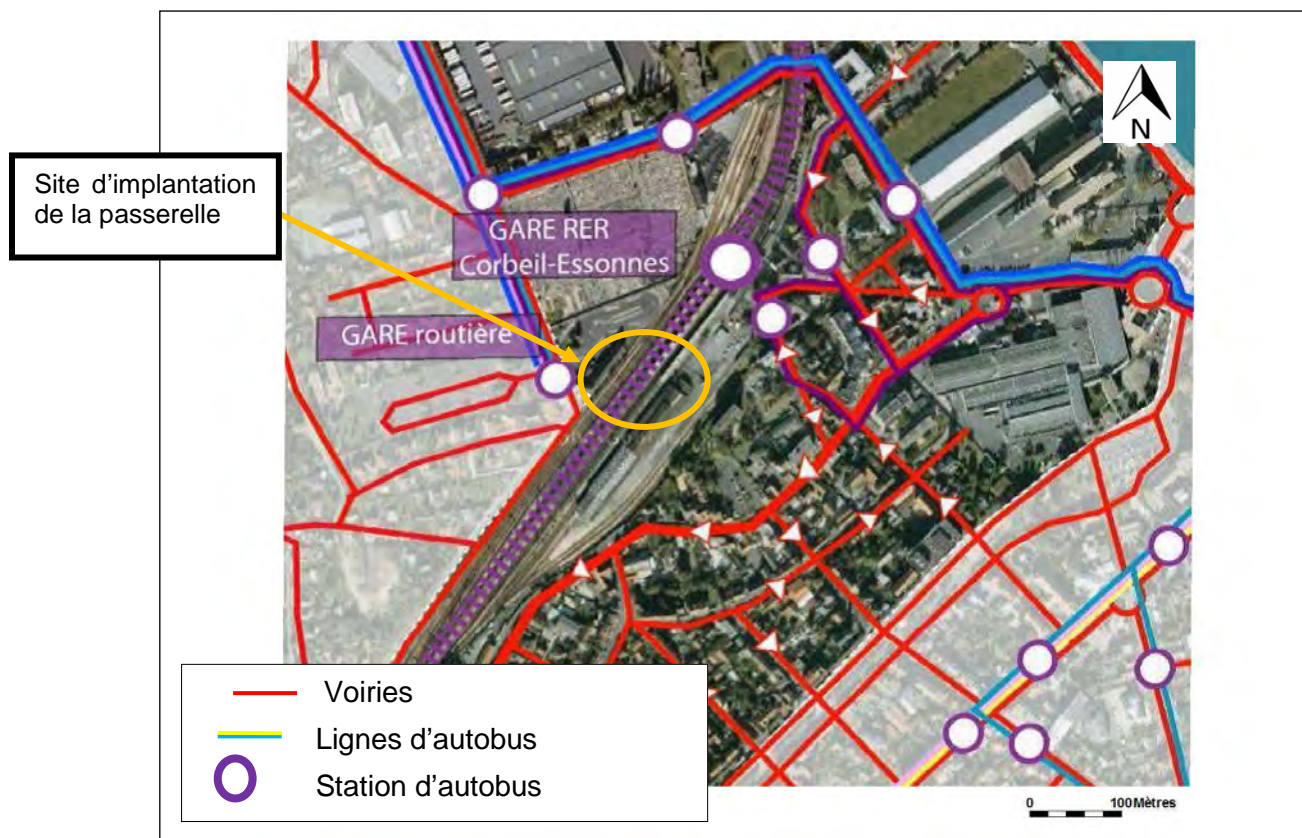


Figure 38 : Quartier de la gare – Source : rapport de présentation du PLU arrêté 2013

Le rapport de présentation du projet de PLU révisé comporte une analyse du quartier de la gare qui est restituée ci-après.



Photo 3 : Place Henri Barbusse – au droit du bâtiment voyageurs vers le Sud-Ouest – Source : PLU 2013

Le secteur fait l'objet d'un périmètre d'études au titre de l'article L.111-10 du code de l'urbanisme et aujourd'hui plusieurs réflexions d'aménagement sont en cours pour engager une vaste restructuration urbaine et paysagère de ce secteur clé de la commune.

Contraint entre les voies ferrées et d'imposantes parcelles industrielles, le quartier de la Gare ne porte pas la centralité qu'impose son usage. L'espace ainsi enclavé présente d'importants problèmes d'accessibilité. Le schéma de circulation, dicté par la nécessité de proposer du stationnement en linéaire sur voie, est composé de sens uniques. Ce schéma nuit à la lisibilité du quartier et désoriente les usagers, que ce soit en voiture ou en transport en commun. Le quartier est par ailleurs déconnecté de la gare routière, uniquement accessible aux piétons depuis la gare RER par un passage souterrain.

En outre cette configuration ne fait pas du quartier de la gare un secteur de passage : seuls les usagers de la Gare sont amenés à le traverser.

Par ailleurs la rue La Fayette connaît une importante circulation, car elle permet de relier les deux côtés de la ville séparés par les voies ferrées. Elle est fortement empruntée par les poids lourds desservant les activités limitrophes et qui engendrent des nuisances sonores, des difficultés de circulation, de la pollution, et peuvent être cause d'insécurité, en particulier au carrefour avenue Darblay/ rue la Fayette.

D'un point de vue urbain, le quartier de la gare apparaît comme la superposition de constructions de styles, d'époques et de qualités très divers, lui conférant un caractère hétéroclite.

Quelques éléments de patrimoine intéressants, aujourd'hui peu lisibles dans le quartier (cachés par d'imposants murs d'enceinte, relégués au second rang derrière de nouvelles constructions, ...) méritent une attention particulière de mise en valeur. Cela concerne notamment la demeure du préfet qui constitue l'élément urbain le plus important du quartier et qui s'insère dans un domaine arboré, clos par des murs d'enceinte.

Par ailleurs, le quartier de la gare est tourné uniquement vers la Seine, les liaisons avec les quartiers situés au Nord-Ouest de l'emprise ferroviaire sont difficiles pour les piétons qui empruntent le passage souterrain d'accès aux quais de la gare.

Dans le quartier, l'espace public se caractérise à la fois par la présence d'alignements d'arbres, par les faibles largeurs de trottoirs, et un usage à vocation de stationnement très marqué.

La place Henri Barbusse, parvis de la gare de taille restreinte, ne joue pas pleinement son rôle d'espace central du quartier, animé, partagé de tous (absence de traitement qualitatif du sol, pauvreté de l'offre de commerces et services) et appelle à une action de requalification.

Aujourd'hui plusieurs réflexions s'engagent sur le quartier de la gare. La requalification de cet espace apparaît être l'un des enjeux urbains fort des prochaines années à Corbeil-Essonnes.

À court et moyen terme, la transformation de la place Henri Barbusse, située devant le bâtiment voyageurs de la gare pourrait notamment être enclenchée par la mutation de parcelles institutionnelles, nombreuses au sein du tissu, couplée aux actions définies par le « contrat de pôle » dans la continuité du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France approuvé en 2000 (cf. chapitre déplacements). Certaines parcelles stratégiques ont d'ores et déjà été identifiées dans le cadre d'un diagnostic foncier élaboré en 2011, avec notamment pour objectifs d'ouvrir le quartier sur la Seine et d'étendre la centralité de la place Henri Barbusse.

À long terme, il s'agit d'engager une restructuration à plus vaste échelle du secteur de la gare, avec comme ambitions :

- d'améliorer les accès à la gare pour les modes de circulations alternatifs ;
- d'améliorer les différentes fonctions urbaines du secteur de la gare ;
- de permettre le renouvellement urbain ;
- d'établir les perméabilités vis-à-vis de la voie ferrée permettant de relier plus efficacement les quartiers nord au centre-ville.

La volonté contenue dans le projet de PLU de réaliser un pôle fonctionnel autour de la gare

Le pôle gare est donc peu accessible et peu lisible. Par ailleurs, de nombreux dysfonctionnements sont imputables à la présence importante et peu gérée de la voiture particulière : engorgement des chaussées et des trottoirs, difficultés de manœuvre et d'accès aux bus, auquel vient s'ajouter une problématique de stationnement.

Les aménagements piétons font également apparaître des dysfonctionnements tant quantitatifs que qualitatifs (trottoirs trop étroits, signalisation à améliorer, ...). Concernant l'offre de transports en commun du pôle gare, un manque de clarté de la localisation des lignes de bus de part et d'autre de la gare se fait sentir ainsi que les difficultés d'accessibilité aux quais par les personnes à mobilité réduite (PMR) qui doivent faire appel au personnel de la SNCF qui déplacent les chaises roulantes en empruntant les traversées des voies planchées afin de rejoindre le quai choisi par la personne handicapée..

Dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains de la région Ile-de-France approuvé le 15 décembre 2000 qui préconise la mise en œuvre d'un programme de rénovation des pôles d'échanges destinés à améliorer leur fonctionnement et leur attractivité, la gare centrale de Corbeil-Essonnes est apparue comme un nœud stratégique pour le développement de l'inter modalité.

Un comité de pôle a été lancé début 2003 dans le but d'améliorer son fonctionnement actuel et faire de ce site un véritable pôle multimodal par des actions à court terme, visibles pour l'utilisateur et intégrant l'ensemble des problématiques :

- l'accessibilité au pôle par différents modes de déplacements (bus, piétons, personnes à mobilité réduite, deux-roues, automobiles, taxis) ;
- l'organisation fonctionnelle du pôle (qualité des correspondances, arbitrage des conflits de circulation, accès aux quais,...) ;
- la qualité de service offerte aux usagers (signalétique, ambiance, sécurité, accueil, services marchands...)
- l'insertion urbaine du pôle (qualité des cheminements piétons et deux roues, lisibilité du bâtiment des voyageurs...).

Dans ce cadre, la communauté d'agglomération Seine Essonne a lancé en 2010 une mission d'étude du pôle gare de Corbeil-Essonnes et d'élaboration du contrat de pôle en collaboration avec le STIF.

Cette étude a donné lieu à la définition des actions suivantes, envisagées au travers de divers scénarii d'aménagement du pôle

- l'organisation fonctionnelle du pôle (qualité des correspondances, arbitrage des conflits de circulation, accès aux quais,...) ;
- la qualité de service offerte aux usagers (signalétique, ambiance, sécurité, accueil, services marchands) ;
- l'insertion urbaine du pôle (qualité des cheminements piétons et deux roues, lisibilité du bâtiment des voyageurs...).

Parmi les propositions, il y a spécifiquement des propositions concernant les modes de déplacements doux

- faciliter les accès à la gare par des cheminements plus directs, mieux aménagés et sécurisés ;
- réduire le stationnement illicite.

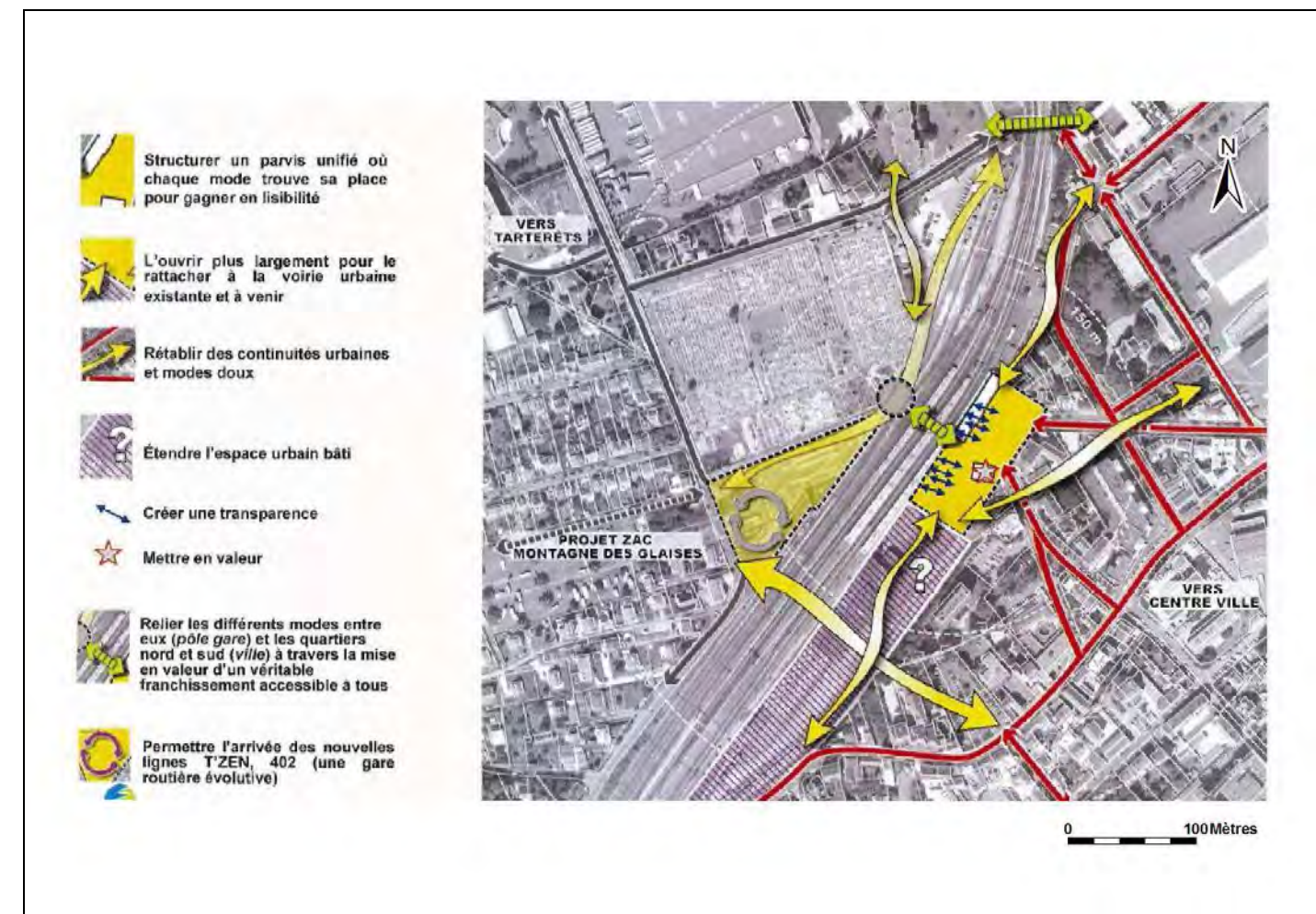


Figure 39 : Enjeux urbains de désenclavement du pôle gare – Source Groupe 6, Transitec, cabinet d'avocats, étude du pôle gare de Corbeil-Essonnes et élaboration du contrat de pôle – Phase 2 2010

Les projets urbains en cours de réalisation ou envisagés

De part et d'autre de la gare, sont étudiés ou ont commencé à être réalisés des projets d'urbanisme qui participeront à la requalification urbaine des quartiers urbains des Tarterêts au Nord de la gare et au Sud dans le quartier autour de la gare.

3) Le projet urbain de la Montagne de Glaises (voir plan ci-après)

Ce projet qui s'inscrit dans le cadre de la rénovation urbaine, avec le concours de l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine (ANRU), comprend notamment un programme de 600 logements et le désenclavement des secteurs urbains proches. Il est en cours de réalisation, c'est donc un projet dont la réalisation sera conjuguée avec celle de la passerelle.

4) Réflexions sur le devenir du quartier de la gare (voir ci-après)

Ces réflexions visent à requalifier le quartier de la gare en favorisant la réorganisation et la maîtrise des circulations et du stationnement avec notamment la prise en compte des aménagements de circulations douces. Il est envisagé de mettre en œuvre un programme bâti dans une trame verte affirmée qui requalifiera les emprises aujourd'hui occupées par d'anciens bâtiments d'activités qui seront démolis, notamment la halle SERNAM. Au stade actuel, il s'agit de réflexions et non pas d'un projet connu au sens de la réglementation.

La commune de Corbeil-Essonnes fait partie avec quatre autres communes de la communauté d'agglomération de Seine-Essonne.

La commune est dotée d'un PLU qui a été approuvé en novembre 2013. D'après ce PLU approuvé, le site d'implantation de la parcelle est situé dans des zones où ce type de projet est réalisable sans contrainte.

Le PLU révisé qui a été approuvé récemment a pour objectif, entre autres, de favoriser la requalification urbaine de secteurs de Corbeil-Essonnes, notamment le quartier de la gare.

4.3 Occupation fonctionnelle du site des abords de la gare

Le projet de passerelle vise à permettre aux personnes à mobilité réduite d'accéder de manière autonome au RER D dans la gare de Corbeil-Essonnes. Cette passerelle permettra aussi aux habitants de traverser le faisceau ferroviaire et complètera le lien déjà existant du passage souterrain. Le site des abords de la gare dans lequel s'inscrit le projet comprend :

- côté centre-ville : le parvis de la gare avec le bâtiment voyageurs, l'accès au passage souterrain qui permet d'accéder aux quais et de traverser l'emprise ferroviaire, et plus au sud des emprises quelques bâtiments fonctionnels, un parc de stationnement, et un vaste bâtiment logistique (Halle SERNAM), aujourd'hui désaffecté ;
- côté extérieur vers le Nord-Ouest : une vaste gare routière ouverte sur la rue Émile Zola, où débouche le souterrain qui dessert les quais et permet de traverser le faisceau ferroviaire. Sur cette place, un immeuble d'habitation est en cours d'acquisition par la ville et la communauté d'agglomération de Seine-Essonne en vue de sa démolition. Une procédure de relogement pour les derniers occupants de cet immeuble est en cours. Au-delà de la gare routière, du cimetière à l'Ouest et des secteurs habités, le projet de la ZAC de la Montagne des Glaises est en cours de réalisation.

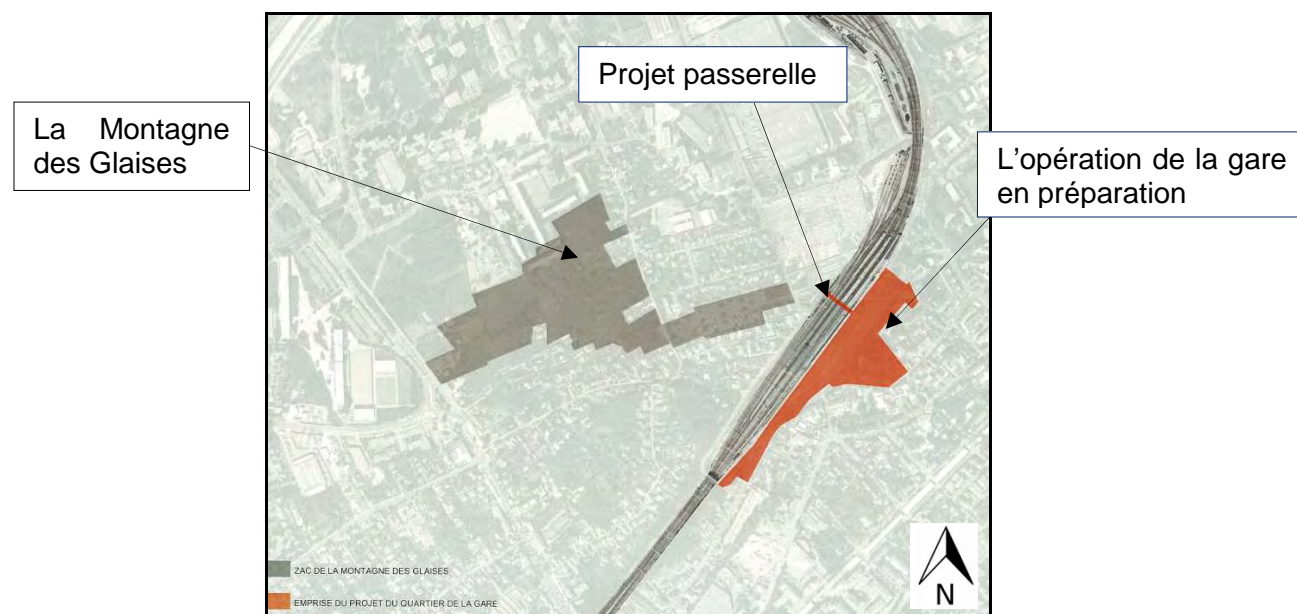


Figure 40 : Périmètres des opérations urbaines – Source : Groupe -, Transitec, cabinet d'avocats étude du pôle gare de Corbeil-Essonnes et élaboration du contrat de pôle phase 2 2010

CREATION D'UNE PASSERELLE EN GARE DE CORBEIL-ESSONNES

Carte de l'occupation fonctionnelle des abords de la gare

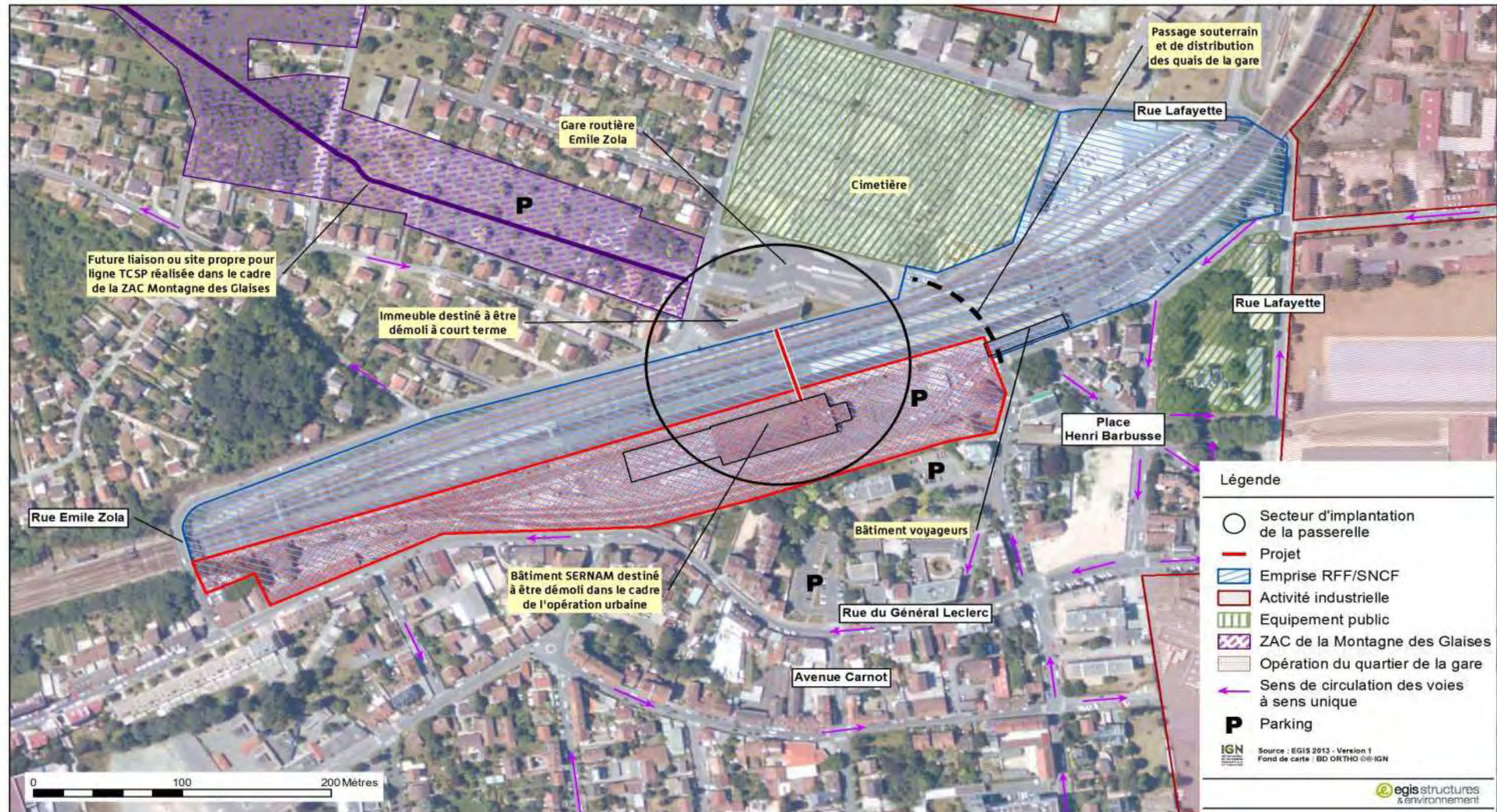


Figure 41 : Carte de l'occupation fonctionnelle des abords de la gare

		
La gare, parvis et accès au passage souterrain	Accès au souterrain depuis la place Henri Barbusse	Les emprises de la gare en bordure des voies, côté Sud
		
L'aire de desserte du hall logistique, aujourd'hui désaffecté	Le parking de la gare en bordure du site ferroviaire	Le site dédié à la voie industrielle reliant la gare aux Moulins de Paris
		
Immeuble collectif en bordure des emprises RFF	Place Henri Barbusse (place de la Gare)	Rue Félicien Rops
		
La gare routière, au fond l'accès à la gare par le souterrain, à droite, et le mur du cimetière, à gauche.	L'entrée à la gare routière, depuis la rue Émile Zola.	En bordure de l'emprise ferroviaire, l'immeuble en cours d'acquisition par la Ville

Les abords de la gare opposent fonctionnellement les deux rives de l'emprise ferroviaire. Côté Sud-Est, le quartier de la gare, très enclavé, avec une vaste emprise d'activité ferroviaire, maintenant arrêtée qui devrait faire l'objet d'une opération d'urbanisme dans un avenir proche.

Au Nord-Ouest, la ZAC de la Montagne des Glaises en cours de réalisation vient en limite de la gare routière existante. Les deux secteurs sont aujourd'hui reliés par le passage piéton souterrain qui dessert les quais de la gare de Corbeil.

4.4 Population et habitat

4.4.1. La population

Conformément aux nouveaux modes de recensement, au 1er janvier 2009, la commune de Corbeil-Essonnes comprenait :

- une « population municipale » de 42 456 habitants ;
- une « population comptée à part » de 645 habitants ;
- une « population totale » de 43 101 habitants.

Le terme générique de « populations légales », défini par le décret n°2003-485 publié au Journal officiel du 8 juin 2003, prend en compte, pour chaque commune, la population municipale, la population comptée à part et la population totale :

- par le concept de « population municipale », l'INSEE comptabilise (sans double compte) : Les personnes ayant leur résidence habituelle sur le territoire de la commune, dans un logement, une habitation mobile ou une communauté, les personnes détenues dans les établissements pénitentiaires de la commune et les personnes sans-abri recensées sur le territoire ;
- sous le concept de « population comptée à part », sont comptées les personnes dont la résidence habituelle est dans une autre commune mais qui ont conservé une résidence sur le territoire de la commune, les mineurs effectuant leurs études dans la commune, les personnes sans domicile fixe rattachées à la commune ... ;
- la « population totale » correspond à la somme des populations municipales et des populations comptées à part, pour chaque commune.

C'est à partir de la population municipale que l'INSEE apprécie l'évolution de la population d'une commune dans le temps.

La présentation de la population, issue du rapport de présentation du projet de PLU révisé est établie sur les données INSEE du recensement de 2007. L'évolution de la population entre 2007 (données de base pour l'élaboration de ce rapport) et 2009 (dernier chiffre de recensement connu) est relativement faible avec une augmentation de 2,8 %.

Photo 4: Secteur du quartier de la gare, coté centre-ville – Source : Egis Environnement 6 juin 2013

1) Évolution de la population de 1954 à 2007

Les communes de Corbeil et d'Essonnes ont fusionné en 1951 pour devenir Corbeil-Essonnes. Selon les sources de l'EHESS (bases Cassini), la commune de Corbeil comptait 10 976 personnes en 1946, et celle d'Essonnes, 10 032 personnes.

La croissance démographique de Corbeil-Essonnes est globalement positive depuis 1954, à l'exception des recensements de 1982 et 1999. Ces deux périodes intercensitaires sont marquées par un fort déficit migratoire bien que le solde naturel ait toujours été positif et constant sur l'ensemble de la période étudiée. Pour les mêmes raisons, on constate une croissance de la densité de population depuis 1954 continue, sauf lors de ces deux années. La densité moyenne de Corbeil-Essonnes est élevée (3 751,9 habitants/km²) comparativement à celle du département de l'Essonne (666,1 habitants/km²).

Corbeil-Essonnes a gagné 3 078 personnes entre 1999 et 2009 passant donc à 42 456 habitants en 2009, soit une augmentation de 7,8%.

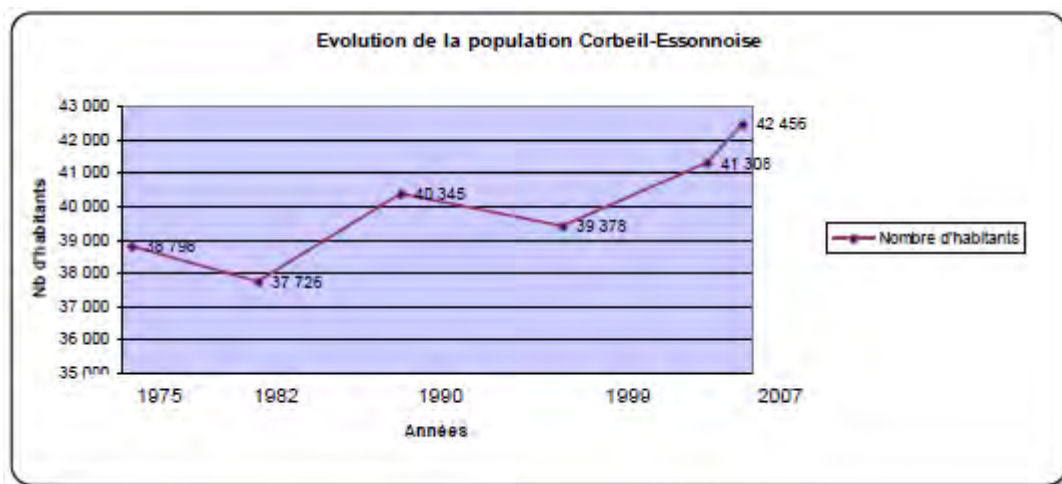


Tableau 5 : Évolution du volume de population de 1975 à 2007 – Source rapport de présentation du projet de PLU révisé

2) Structure par âge de la population

Selon les données du recensement de 2007, la structure par âge de la population de Corbeil-Essonnes montre une forte représentation des moins de 30 ans avec une part de 44.7%, soit près de la moitié de la population. En comparaison, la part des moins de 30 ans pour le département de l'Essonne est de 40.9%, durant cette même période intercensitaire.

A Corbeil-Essonnes, la part des 30-59 représentait 39.9% de la population en 1999, contre 40% en 2007. Notons toutefois qu'en valeur absolue, la part des 30-44 ans est plus importante en 2007 qu'en 1999. La catégorie des 60 ans et plus représente 15.3% de la population en 2007, contre 15% en 1999. La structure par âge de la population est restée globalement stable durant cette dernière période intercensitaire.

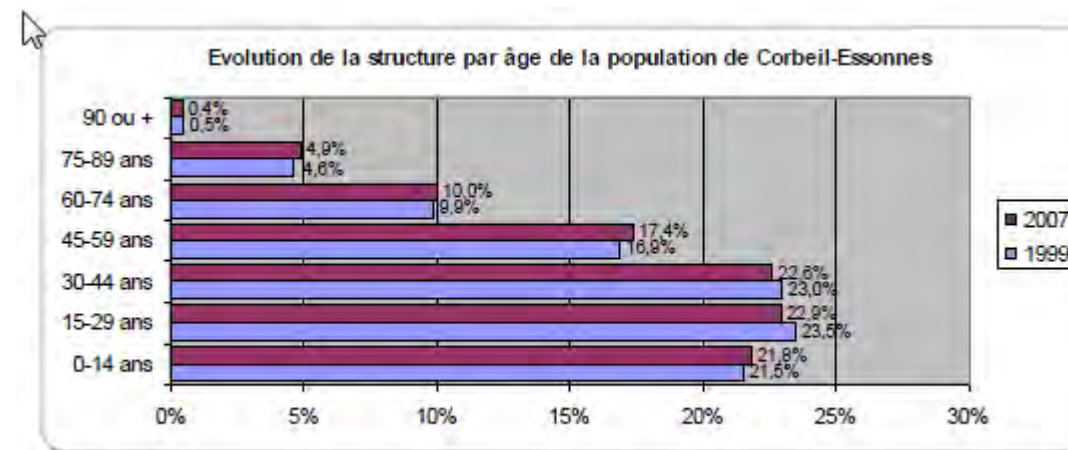


Tableau 6 : Évolution de la structure par âge de la population de 1999 à 2007 – Source rapport de présentation du projet de PLU révisé 2013

L'analyse de la structure par âge de la population du département de l'Essonne montre que la part des 60 ans et plus s'est accrue, entre 1999 et 2007, de +15% (passant de 175 835 personnes à 202 048 personnes), au détriment de celle des 15-45 ans. Bien que ce département soit l'un des plus jeunes et des plus dynamiques en termes démographiques de la région Ile-de-France, on constate que le phénomène de vieillissement de la population est plus marqué dans le département qu'à Corbeil-Essonnes.

Comme nous l'avons noté précédemment, la part des 60-74 ans et celle des 75-89 ans a légèrement augmenté entre 1999 et 2007 dans la commune. Elle reste néanmoins peu élevée en comparaison de la moyenne départementale (16.8% de +60 ans en 2007) ou française (29.9% de +60 ans en 2007).

Corbeil-Essonnes est donc une ville caractérisée par la jeunesse de sa population.

3) Structure des ménages

Un ménage, désigne l'ensemble des personnes partageant la même résidence principale, sans que ces personnes soient nécessairement unies par des liens de parenté. Un ménage peut être constitué d'une seule personne. En 1999, 16915 ménages composaient la population de Corbeil-Essonnes.

La taille moyenne des ménages est le rapport entre la population des ménages et le nombre de ménages.

Les données relatives à la taille moyenne des ménages montrent que le phénomène de « desserrement » des ménages, qui exprime généralement la diminution de leur taille moyenne par la progression du nombre des personnes célibataires liée à l'accroissement du nombre des divorces et des séparations ou au mariage de plus en plus tardif, ou bien encore par le développement de la décohabitation des jeunes (départs des enfants du foyer), est important.

Le desserrement implique donc un départ de plusieurs personnes (conjoint après séparation ou divorce, jeune actif partant du domicile familial) de leur ménage initial. Ces personnes ont besoin d'un nouveau logement afin de rester sur la commune. Cette situation implique donc que pour une population égale sur un territoire, après desserrement des ménages, des logements supplémentaires sont indispensables et doivent être créés afin d'assurer à minima le maintien de la population.

La taille des ménages de Corbeil-Essonnes se réduit progressivement et de façon constante depuis plusieurs décennies comme le montre le tableau ci-dessous, et suit en cela la tendance départementale (et nationale).

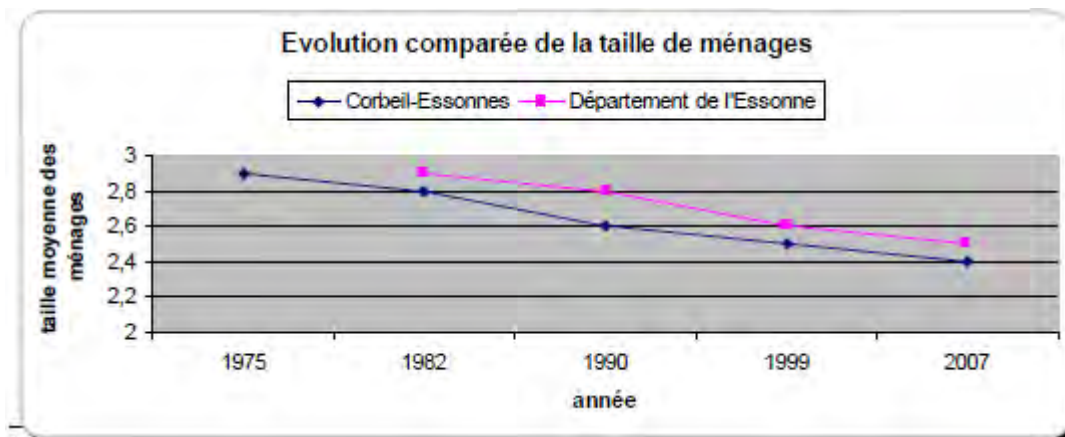


Tableau 7 : Évolution comparée de la taille des ménages entre la commune et le département Source rapport de présentation du projet de PLU révisé 2013

A Corbeil-Essonnes, entre 1990 et 1999, la proportion des ménages de 3 personnes avait fortement diminué (-12,3%), alors que celle des ménages de 1 personne avait nettement augmenté (+9,2 %).

La taille moyenne des ménages à Corbeil-Essonnes est en 2007 légèrement plus faible que celle du département de l'Essonne (2,4 personnes par ménage en 2007), ce qui reflète des différences structurelles :

- la part des petits ménages (34 % de ménages d'une seule personne) est plus importante à Corbeil-Essonnes qu'en Essonne (27,1 %) ;
- la part des ménages avec famille est légèrement plus faible à Corbeil-Essonnes (62,7%) que dans le département (70,6 %).

Bien que l'on observe un accroissement rapide des ménages sans personne à charge (personne isolée : +23,6 % ou couple sans enfant : +5,5 %) entre 1999 et 2007, les familles avec enfant(s) demeurent majoritaires à Corbeil-Essonnes. Du fait du vieillissement des familles installées de longue date dans la commune et dont les enfants décohabitent, ainsi que par l'arrivée de familles nouvelles sans enfant, il apparaît que le nombre de famille avec enfants a baissé de 3 % de 1999 à 2007.

Nous remarquons également une croissance de +13,2 % du nombre des familles monoparentales entre 1999 et 2007, ainsi qu'une très forte croissance des ménages de plus d'1 personne sans famille (c'est-à-dire des personnes habitant la même résidence principale, sans lien de parenté) : +80%.

Selon l'INSEE, « les familles monoparentales vivent dans des conditions de logement plus difficiles et plus fragiles que les couples avec enfants. Elles sont moins souvent propriétaires. Signe des difficultés à vivre seul avec des enfants, 10 % de ces familles partagent leur logement avec d'autres personnes, habituellement un parent. »

Les familles monoparentales sont majoritairement locataires : en 2007, sur 2 330 résidences principales accueillant une famille monoparentale, 1 031 familles sont logées dans le parc social (soit 44,2 %) et 812 sont logées dans le parc privé (soit 34,9 %). Une minorité de familles monoparentales réside dans un logement en tant que propriétaire occupant (475 résidences principales accueillant une famille monoparentale, soit 20,4 %) et les autres partagent un logement ou sont hébergées (12 logements, soit 0,5 %).

Le phénomène de cohabitation (croissance des ménages sans famille d'au moins 2 personnes) peut s'expliquer par la hausse des prix de l'immobilier touchant l'ensemble du territoire français (avec néanmoins des variations suivant les régions). La hausse des prix de l'immobilier a notamment été très forte entre 2003 et 2006 avec des progressions annuelles de plus de 14 % en moyenne. Comme la progression des salaires des Français n'a pas suivi celle de l'immobilier, il en est résulté une « bulle immobilière ». De ce fait, on constate un renouveau du phénomène de cohabitation. Ce sont majoritairement les jeunes célibataires (18-25 ans) - dont les salaires sont, en général, moins élevés que ceux de leurs aînés – qui partagent un même toit. La Chambre des Notaires de Paris donne des indices de l'évolution des prix : à Corbeil-Essonnes, le prix moyen des appartements anciens était de 2 640 €/m² en décembre 2010. Ce prix a évolué de +8,1 % en un an et de +20,9 % en 5 ans.

4) Répartition de la population par catégories professionnelles

La population de Corbeil-Essonnes, en âge de travailler (âgée de 15 ans ou plus), est composée majoritairement d'employés (19,7 % de la population en 2007). La commune se caractérise par une forte proportion de population peu qualifiée (18,4 % d'ouvriers) ou sans activité (19,5 %). La part des cadres et professions intellectuelles supérieures est très faible (seulement 6,7 % de la population en 2007), ainsi que celle des artisans, commerçants et chefs d'entreprise (2,4 % en 2007).

Toutefois, on enregistre une nette évolution de la situation puisque la part des catégories socio-professionnelles les plus qualifiées augmente (+68 % de cadres) depuis 1999, alors que, dans le même temps, celle des ouvriers (-5 %) et des employés baisse légèrement. Notons toutefois qu'en valeur absolue, le nombre d'employés augmente de +235 personnes soit +3,7 %.

La part de la population âgée de 15 ans ou plus sans activité professionnelle se réduit fortement passant de 23 % en 1999 à 19,5 % en 2007 (soit -10,5 % entre 1999 et 2007), ce qui peut être considéré comme un marqueur de l'amélioration de la qualification de la population corbeil-essonnoise.

Bien que la structure par âge indique une certaine jeunesse de la population, le nombre de retraités augmente néanmoins ce qui conforte l'idée d'une tendance au vieillissement de la population (même si celle-ci est moins marquée que dans les autres communes du département).

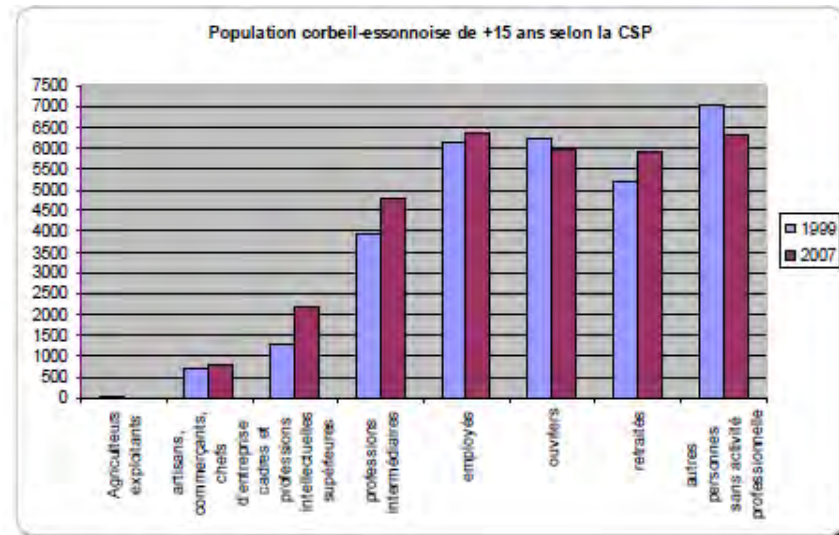


Tableau 8 : Répartition par catégories socio-professionnelles, évolution 1999-2007 – Source rapport de présentation du projet de PLU révisé 2013

La population de Corbeil-Essonnes totalisait plus de 42 000 habitants en 2007, après avoir connu une importante croissance depuis 1999. Il s'agit d'une population jeune. La taille des ménages suivant l'évolution des modes de vie, diminue : la taille moyenne était de 2,4 en 2007. La commune connaît une augmentation des catégories professionnelles plus qualifiées mais abrite une part importante de catégories modestes.

4.4.2. L'habitat

1) Évolution du parc de logements

Selon l'INSEE, le parc de logements comportait 17 480 logements d'après le recensement de 1999, ce qui indique un accroissement du parc total de +3.3% en 8 ans (de 1999 à 2007).

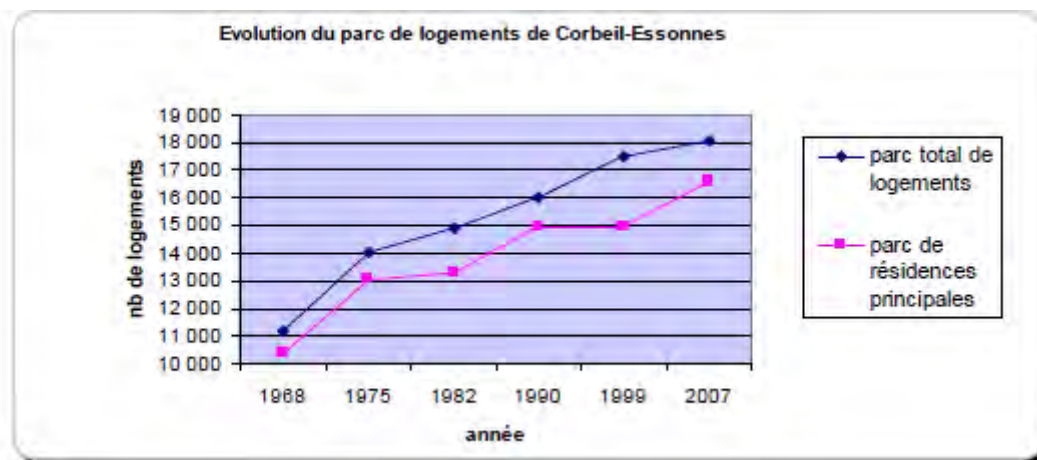


Tableau 9 : Evolution comparée du parc des résidences principales et du parc total de logements – Source rapport de présentation du projet de PLU révisé 2013

On note une progression de la part des résidences principales de +10.8% entre 1999 et 2007. Entre 1968 et 2007, celle-ci a progressé de +6 236 résidences principales, soit +60.3%, ce qui démontre une très forte progression du nombre et de la part des résidences principales en 4 décennies.

De manière plus détaillée, sur cette période d'environ 40 ans, on peut constater que les constructions sont majoritairement apparues entre 1968 et 1975 avec une augmentation de 2 704 logements, soit une augmentation de 26,1 %. Les périodes entre 1975 et 1982 ainsi qu'entre 1990 et 1999 sont relativement calmes puisqu'elles ont accueilli une augmentation respective de 1,7 % et 0,1 %. À contrario, entre 1982 et 1990 les résidences principales se sont accrues de 12,6 % et de 10,7 % entre 1999 et 2007.

Or, le parc de résidences principales est relativement récent puisqu'il s'est constitué essentiellement durant les années 1960-1970 avec la construction d'un grand nombre de logements dans les grands ensembles des Tarterêts, de Montconseil et de la Nacelle.

Sur 15 914 résidences principales construites avant 2005, on dénombrait :

- 4 456 logements datant d'avant 1949 (soit 28 % du total) ;
- 6 148 logements construits de 1949 à 1974 (soit 38,6 %) ;
- 2 363 logements construits de 1975 à 1989 (soit 16,6 %) ;
- 2 674 logements construits de 1990 à 2004 (soit 16,8 %).

Entre 1975 et 2004, le rythme de construction a été beaucoup plus modéré.

Depuis 2005, de nouvelles opérations d'aménagement ont été lancées. Le rythme de construction a donc fortement progressé. Toutefois, il est également à noter que parmi ces opérations, de nouvelles formes de projet urbain permettent le renouvellement urbain mais n'engendrent pas nécessairement l'afflux d'une population nouvelle. En effet, ces projets, issus de la réflexion par quartier, s'appuient sur la démolition et reconstruction d'immeubles ce qui n'implique donc pas nécessairement la création de logements supplémentaires et par conséquent ne permet pas l'arrivée de nouveaux habitants sur le territoire.

2) Composition du parc de logements

Les résidences principales forment la quasi-totalité du parc (91.8% en 2007). La part de résidences secondaires et de logements occasionnels est très faible (0.6% en 2007) et s'est fortement réduite depuis 1999. Cette réduction du nombre de logements secondaires est probablement liée à la forte hausse des prix de l'immobilier qui a touché l'ensemble de la France ces dix dernières années.

Corbeil-Essonnes	1999	%	2007	%
1 pièce	957	6.4%	1 570	9.5%
2 pièces	2 986	20.0%	3 745	22.6%
3 pièces	4 869	32.5%	4 730	28.5%
4 pièces	3 687	24.6%	3 424	20.6%
5 pièces ou +	2 468	16.5%	3 112	18.8%
total	14 967	100%	16 581	100%

(Source : INSEE)

Tableau 10 : Evolution de la taille des logements de 1999 à 2007 – Source rapport de présentation du projet de PLU révisé 2013

Le parc de logements est essentiellement composé d'appartements (71,9 % en 2007). On note toutefois la légère progression du nombre et de la part de maisons depuis 1999 : +446 unités, soit une progression de +10,20 %. Près de trois-quarts des logements sont des appartements en immeuble collectif dont la moitié est située dans les quartiers des Tarterêts et de Montconseil. Un tiers des logements collectifs est situé dans des immeubles de moins de 10 logements.

Le nombre moyen de pièces par résidence principale était de 3.3 en 1999 et de 3.3 en 2007. L'évolution selon la catégorie de logement montre que le nombre moyen de pièces par maison s'est légèrement accru entre 1999 et 2007 passant de 4.4 pièces à 4.5 pièces, alors que dans le même temps, le nombre de pièces par appartement s'est légèrement réduit, passant de 3 pièces en 1999 à 2.8 pièces en 2007.

La réalisation d'un nombre plus important d'appartements de petite taille (1 ou 2 pièces) - et par voie de conséquence la réduction du nombre moyen de pièces par appartement - explique l'évolution de la structure des ménages, et notamment la croissance des ménages d'une seule personne lors de cette dernière période intercensitaire. La progression des logements de 1 et de 2 pièces confondus est de +34,8 % entre 1999 et 2007.

3) Typologie des logements

La majorité des résidences principales est occupée par des locataires (58% en 2007), dont un tiers est constitué par du logement social (28.6%).

Résidences principales Corbeil-Essonnes	1999	%	2007	%	évolution (en %)
propriétaires	5 570	37.2%	6 708	40.5%	+20.4%
locataires	8 988	60.1%	9 614	58.0%	+7%
dont d'un HLM loué vide	5 635	37.6%	4 745	28.6%	-16.6%
logés gratuitement	409	2.7%	259	1.6%	-36.7%
total	14 967	100%	16 581	100%	+10.8%

(Source : INSEE)

Tableau 11 : Typologie des modes d'occupation des logements – Source rapport de présentation du projet de PLU révisé 2013

Deux facteurs marquent l'évolution du parc de logements de Corbeil-Essonnes : on remarquera, d'une part, la croissance de plus de 20% du nombre de propriétaires, et d'autre part, la réduction de la part de locataires (passant de 60.1% en 1999 à 58% en 2007) avec notamment une baisse du nombre de logements du parc social (perte de 16.6% de logements HLM loués vides).

La forte progression du nombre de propriétaires s'explique par plusieurs facteurs conjugués : programmes de rénovation urbaine permettant de faire progresser la mixité sociale dans les quartiers, opérations programmées d'amélioration de l'habitat, marché immobilier en progression (augmentation du prix au m² dans l'ancien), multiplication des programmes de construction neuve et baisse des taux d'emprunt ont contribué à rééquilibrer la répartition entre propriétaires et locataires.

Le parc de logements a évolué de manière importante de 1999 à 2007, notamment le parc de résidences principales. La part des logements petits à moyen a progressé par rapport aux logements de 4 et 5 pièces. Cela reflète l'évolution de la taille des ménages. La part des logements en propriété a augmenté avec une diminution des locations, notamment dans le parc HLM.

4.5 Contexte socio-économique

4.5.1. Population active

En 1999, la population en âge de travailler (15 - 64 ans) était de 26 260 personnes, décomposée en 71,5 % d'actifs et 28,5 % d'inactifs. Seuls 58,9 % des actifs avaient un emploi. Le nombre de chômeurs (au sens du recensement) était de 3 250 personnes et le nombre d'emplois, de 18 379. Le taux de chômage était de 17,3 %, ce qui est un taux élevé.

En 2007, la situation s'améliore : sur 27 624 personnes en âge de travailler, 73,6 % d'entre elles étaient comptabilisées en tant qu'actifs (dont 63,3 % ayant un emploi) et 26,4 % en tant qu'inactifs.

Le nombre de chômeurs s'est réduit, passant de 3 250 à 2 848 personnes (soit une baisse de 12,3 % entre 1999 et 2007), avec une part en progression des actifs ayant un emploi (+4,4 points). Le nombre d'emplois a augmenté durant cette même période, passant de 18 379 en 1999 à 19 403 en 2007, soit une croissance de +5,6 %. Le taux de chômage s'est réduit de 3,3 points pour atteindre 14 % en 2007. Il reste néanmoins nettement supérieur à celui de la moyenne départementale (8,7 %) pour la même année.

	1999	2007	2009
Population en âge de travailler (entre 15 et 64 ans)	26260	27624	28156
Part d'actif	71.5%	73.6%	72.9%
Dont actif ayant un emploi	58.9%	63.3%	62.3%
Part d'inactif	28.5%	26.4%	27.1%
Dont élève, étudiant, stagiaire	11.3%	-	10%
Dont retraité	6.0%	-	5.5%
Taux de chômage	17.3%	14%	14.5%
Nombre d'emplois	18379	19403	19115
Indicateur de concentration d'emploi	118.6	110.6	108.2

Tableau 12 : Part des actifs, évolution de 1999 à 2009 – Source rapport de présentation du projet de PLU révisé en 2013

1) Taux d'activité de la population

Le taux d'activité est le rapport entre le nombre d'actifs de la commune (20 322) et la population en âge de travailler (27 624) x 100. Ce taux est de 73,6 % en 2007.

Par comparaison, le taux d'activité était de 70,9 % en 1999 (18 795 actifs y compris chômeurs/26 476 personnes – pop. âgée de 15 à 64 ans). Le taux d'activité est donc meilleur

2) Indicateur de concentration d'emploi et lieu de travail des actifs

L'indicateur de concentration d'emploi est égal au nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone. Celui-ci était de 118.6 en 1999. Il est passé à 110.6 en 2007, ce qui indique une concentration de l'emploi importante mais en régression.

En réalité, seule une partie de ces emplois profite directement aux actifs habitant la commune :

- sur 17 534 actifs ayant un emploi, seuls 28,5 % travaillent dans leur commune de résidence contre 33,9 % en 1999 ;
- 41,1 % travaillent dans le même département (contre 39,9 % en 1999) ;
- 29,7 % dans un autre département (contre 25,5 %) ;
- 0,7 % dans une autre région (contre 0,6 % en 1999) ;
- 0,1 % hors de France métropolitaine (contre 0,1 % en 1999).

On remarque donc que les habitants de Corbeil-Essonnes parcourent des distances plus importantes pour leurs déplacements professionnels quotidiens par rapport à 1999.

3) Le taux d'emploi

Le taux exprime le rapport entre le nombre d'emplois (18 379 emplois en 1999) de la commune et la population active de 15 ou plus ayant un emploi (15 498 actifs selon l'INSEE en 1999). En 1999, il était de 1,18, ce qui montre le dynamisme de la commune en matière d'emploi.

En 2007, le nombre d'emplois est de 19 403 (dont une part de 93,9 % de salariés). La population active de 15 ans ou plus ayant un emploi est de 17 475 personnes, ce qui donne un taux d'emploi de 1,11 %. Celui-ci s'est donc légèrement dégradé par rapport au dernier recensement. Toutefois, le rapport étant supérieur à 1, le taux d'emploi est donc favorable.

4) Le chômage

Le taux de chômage – bien que supérieur à la moyenne départementale [8.7% en 2007 en Essonne] – a reculé par rapport à 1999 passant de 17.3% à 14% en 2007 et 14,5% en 2009 (données INSEE). La présence d'emplois, de services, de logements accessibles aux populations défavorisées, explique le fait que la Commune concentre les personnes en recherche d'emploi car ces équipements et services répondent à leurs attentes.

Selon les données de l'ANPE (de catégorie 1), en 1999, le nombre de demandeurs d'emploi était de 3 250. Il était, pour l'année 2004, de 2 238 personnes. Le taux de chômage était donc de 11.9% en 2004, soit de 4.3 points supérieur à celui du département (source : Ville de Corbeil-Essonnes).

Au 31 décembre 2009, le nombre de demandeurs d'emplois toutes catégories confondues était de 3 092 personnes, dont 2 210 de catégorie A1.

Le nombre de demandeurs d'emploi de « catégorie A » a progressé entre 2008 et 2009 de 22,8 % et de 12,1 % entre 2009 et 2011. Les causes de cette progression sont liées tout d'abord aux fins de contrat à durée limitée, puis seulement dans un deuxième temps, aux licenciements. Le nombre de demandeurs d'emploi inscrits pour la première fois augmente également.

5) Statut et condition d'emploi de la population active

En 2007, la grande majorité de la population active ayant un emploi a un statut de salarié (16 473 personnes soit 93,9 %) dont 80,6 % en contrat à durée indéterminée ou travaillant dans la fonction publique.

La part de la population active non salariée a augmenté entre 1999 et 2007 de 29,5 %, ce qui indique un dynamisme économique : on enregistre une augmentation en valeur de +204 personnes du nombre d'employeurs et +83 d'indépendants.

La part de salariés possédant un contrat à durée indéterminée (CDI) et celle de titulaires de la fonction publique s'est étoffée, alors que parallèlement, la part de contrats à durée déterminée s'est réduite, ce qui est bon signe.

4.5.2. Emplois

Le nombre d'emplois total de la commune était de 18 379 emplois en 1999. Il est de 19 403 en 2007 selon l'INSEE. La Commune gagne donc 1 024 emplois, soit une croissance de +5,5 %.

En 2007, 93 % des emplois sont salariés selon l'INSEE. La part d'emplois non-salariés a progressé, passant de 1 244 à 1 355, soit une croissance de 9 %.

Les femmes occupent 40.4% des emplois salariés et seulement 2,3 % des emplois non-salariés, mais le nombre de femmes non salariées a augmenté depuis 1999.

Le nombre d'emplois à temps partiel enregistre une régression entre 1999 et 2007, ce qui est plutôt bon signe puisque, souvent, le travail à temps partiel est synonyme de précarité.

1) Les emplois selon le secteur d'activité

Entre 1990 et 1994, la baisse du nombre d'emplois s'était effectuée principalement dans le secteur de l'industrie, avec une diminution de -25 %, en grande partie conséquence de la fermeture du site de la Papeterie. Parallèlement le nombre d'établissements avait pourtant augmenté (y compris dans le domaine de l'industrie) passant de 733 établissements en 1990 à 866 en 1994. Le nombre moyen de salariés par établissement avait cependant baissé, passant de 25 en 1990 à 20 en 1994.

Selon l'INSEE, la majeure partie des emplois relève du secteur du commerce, des transports et des services divers (38,3 % en 2007), puis du secteur public (32,1 % des emplois).

À l'exception du secteur de la construction dont « seulement » 85,6 % des emplois sont salariés, on notera que, pour les autres secteurs, la part de salariés est supérieure à 90 %. Le secteur de la construction – secteur le moins pourvoyeur d'emplois sur la commune (avec un taux de 6,5 %) – est souvent celui de l'artisanat et donc de l'entrepreneuriat.

Les emplois des secteurs publics et semi publics comprennent le personnel communal, le personnel de l'hôpital, de la sous-préfecture, du Trésor Public, de la Caisse de Sécurité Sociale, de la Subdivision de la Direction Départementale de l'Équipement et divers autres services administratifs de moindre importance... Cela représentait 4 036 emplois en avril 1999, soit environ 20% des emplois estimés à Corbeil-Essonnes. Selon l'INSEE, le nombre d'emplois du secteur public en 1999 était de 2 962.

Le nombre d'emplois du secteur public est de 6 160 (administration publique, enseignement, santé et action sociale), soit 32,1 % des emplois de la Commune en 2007. L'évolution du nombre d'emplois du secteur public, suivant les sources, est multiplié par deux : +52,6 % suivant les données communales et +108% selon les données de l'INSEE. Nous retiendrons les estimations de la ville pour l'année 1999 qui semble plus proche de la réalité.

Le nombre de postes salariés recensés dans ce secteur est de 3 921 au 31 décembre 2008 selon les données de l'INSEE, soit 30 % des postes

Entreprises

On dénombre 2 633 établissements actifs au 31 décembre 2009 à Corbeil-Essonnes, dont :

- 0,2 % dans le secteur de l'agriculture ;
- 4,3 % dans le secteur de l'industrie ;
- 13,6 % dans le secteur de la construction ;
- 68 % dans le secteur du commerce, transports et services divers ;
- 14 % dans le secteur de l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale.

Le secteur tertiaire est donc prédominant avec près de 70 % des établissements.

Les petites structures sont prépondérantes puisque 62,8 % des établissements ne comptent aucun salarié (données au 23 octobre 2012) et 34 % emploient de 1 à 9 salariés.

Toutefois, 49 établissements actifs corbeil-essonnois comptent 50 salariés ou plus :

- 13 établissements dans le secteur de l'industrie ;
- 1 établissement dans le secteur de la construction ;
- 15 établissements dans le secteur du commerce/transports et services divers ;
- 20 établissements dans le secteur de l'administration publique/enseignement/santé/action sociale.

Le secteur de l'industrie – ne représentant qu'un peu moins de 5 % des établissements de Corbeil-Essonnes - est néanmoins celui comptant les entreprises les plus grandes : en effet, sur 13 216 postes salariés au 31 décembre 2009, 2 167 étaient recensés dans un établissement comptant plus de 100 salariés (nota : le nombre total de postes salariés du secteur de l'industrie étant de 3 154), devant les établissements commerciaux (1 144 postes) et ceux de la fonction publique (1 501 postes).

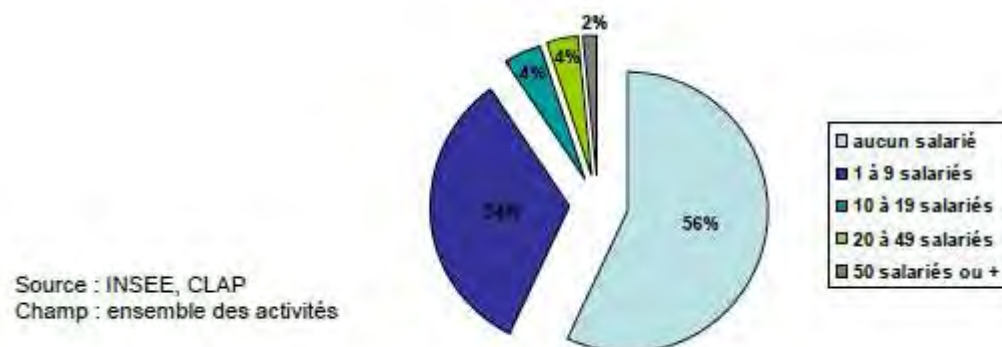


Tableau 13 : Répartition des entreprises selon le nombre de salariés – Source rapport de présentation du projet de PLU révisé 2013

Le taux d'actifs de 71,5 % est important en 1999 mais avec un taux de chômage élevé de 17,3 % parmi ces actifs. En 2007, la part de salariés était très importante, mais celle-ci a eu tendance, depuis, à diminuer ce qui indique une diversification de l'activité économique. La commune a un surplus d'emplois par rapport à ses actifs, mais ce surplus a baissé ces dernières années. Entre 1999 et 2007 le nombre d'emplois a augmenté de 5,5 %.

La commune en 2009 comptait 2 633 établissements dont la moitié sans salarié, correspondant aux métiers du commerce. Parmi les autres, on note une grande diversité de situations en termes de nombre de salariés : plus de 50 comptent plus de 50 salariés.

4.6 Infrastructures de transport

4.6.1. Infrastructures ferroviaires

1) La ligne RER D

Le projet concerne la création d'une passerelle destinée à permettre aux personnes à mobilité réduite d'accéder aux quais de la gare de Corbeil-Essonnes. Il s'agit d'une gare importante de la ligne D du RER qui est une ligne sensible dans le réseau express régional. Cette ligne dessert l'Ile-de-France du Nord au Sud, en traversant Paris, à partir de Creil dans l'Oise jusqu'à Melun en Seine-et-Marne et Malherbes dans le Loiret. Longue de 160 km, elle comporte une seule branche de Creil à Villeneuve Saint-Georges et à partir de là se répartit en 5 branches. Avec 450 trains par jour elle transporte 550 000 voyageurs (données 2011). Sa configuration de ligne est complexe (5 branches, 11 bifurcations, 19 postes d'aiguillage, 35 passages à niveau).

Des trains fret ainsi que des trains Corail Intercités en provenance d'Austerlitz et à destination des Alpes utilisent également la ligne mais seul le RER assure une desserte voyageurs en gare de Corbeil-Essonnes.

A partir de Villeneuve-Saint-Georges, la branche de Corbeil suit la vallée de la Seine du Nord jusqu'à Viry-Châtillon. Là une branche continue à longer la Seine jusqu'au centre de Corbeil, desservi par la gare de Corbeil-Essonnes. Une seconde branche permet de relier Viry à Corbeil via le plateau. Au-delà du centre de Corbeil, la ligne se divise en deux nouvelles branches : l'une rejoint Melun avec un arrêt à Essonne Robinson et l'autre relie la Malesherbes, via la Vallée de l'Essonne et dessert le quartier du Moulin Galant par une seconde gare. Cette ligne et son interconnexion avec la ligne C du RER (Juvisy) relie la ville à Paris (en 45 à 55 minutes) aux pôles d'emplois de Rungis et d'Orly (environ 1 heure) où travaille une partie des actifs habitant Corbeil-Essonnes. La voie ferrée a contribué dans le passé à la prospérité des activités industrielles et à la croissance de l'urbanisation. Aujourd'hui, elle conserve ce rôle mais dans une moindre mesure.



Figure 42 : Schéma de la ligne D de Creil au nord de Paris à Melun et Malherbes au Sud



Figure 43 : Distribution géographique de la ligne D au Sud de Villeneuve-Saint-Georges

2) La gare de Corbeil-Essonnes

La gare de Corbeil-Essonnes constitue un nœud d'articulation des trains en provenance de 4 directions différentes. Au Nord, les rames proviennent d'Évry Courcouronnes Centre (ligne du plateau) ou d'Évry Val de Seine (ligne de la vallée). Au Sud, les rames proviennent de Malesherbes ou de Melun. La gare de Corbeil-Essonnes est donc un point structurant de la ligne D du RER. La desserte la plus importante est celle de la ligne Paris/Juvisy/Corbeil. Cette gare a bénéficié de la création d'un nouveau quai et d'une voie commerciale supplémentaire destinés à améliorer les conditions de transports et d'exploitation en réduisant les entrecroisements. L'aménagement est mis en service fin 2013.

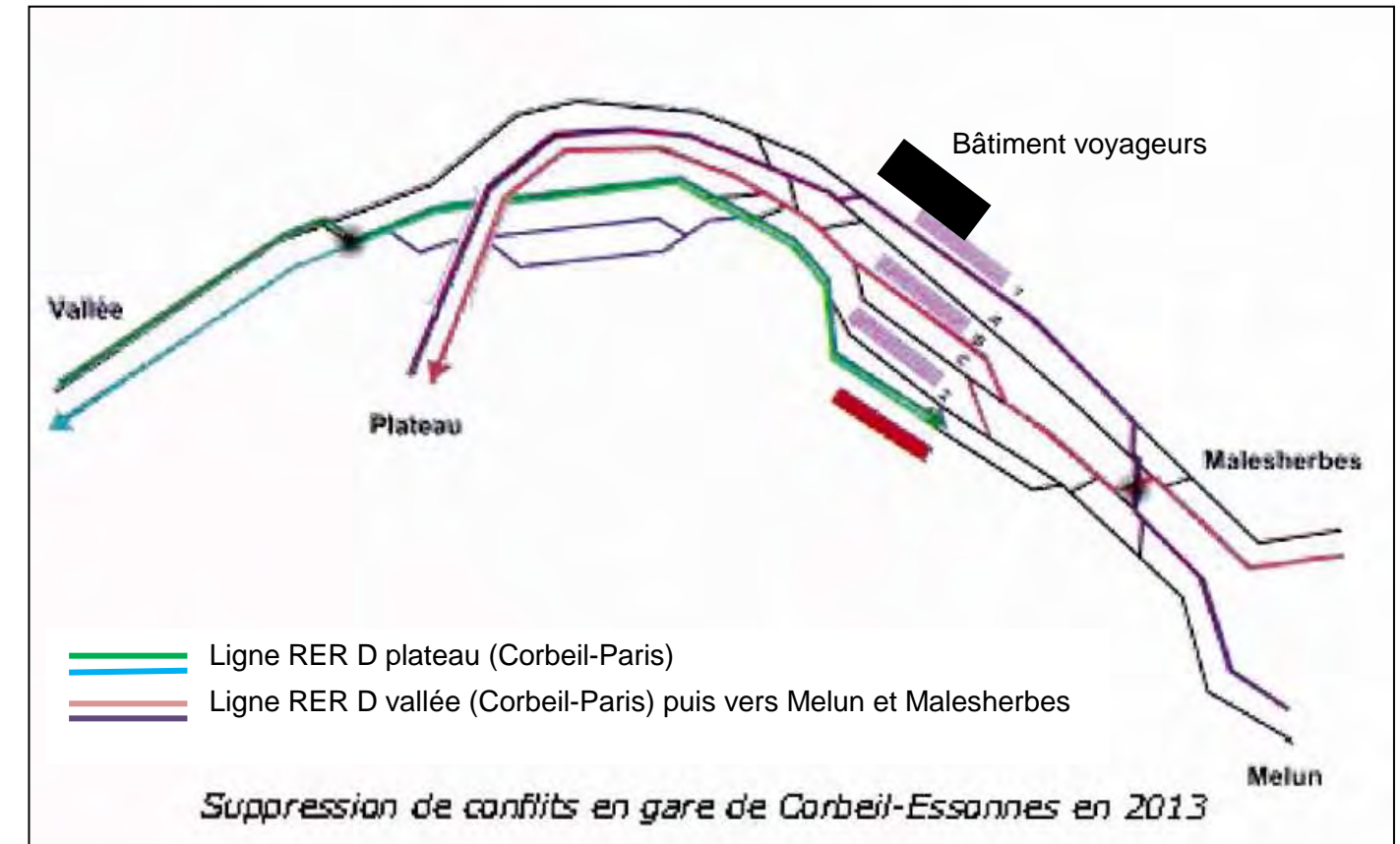


Figure 44 : Schéma simplifié du plan de voie en gare de Corbeil (Source : extrait Contrat de pôle, gare de Corbeil-Essonnes)

Le trafic des voyageurs en gare de Corbeil-Essonnes est relativement important et présente un flux d'environ 11 000 voyageurs/jour (données issues d'un comptage BVA de 2011).

L'accès aux quais par les voyageurs, hormis le quai 1 directement desservi par le bâtiment voyageur, est réalisé à partir du souterrain qui passe sous l'ensemble du faisceau et qui est relié aux quais par des escaliers fixes. Pour les personnes à mobilité réduite se déplaçant dans un fauteuil roulant, l'accès est réalisé sur demande avec l'assistance de personnel SNCF qui fait traverser les voies en empruntant un passage planchéié en extrémité Sud des quais.



Photo 5 : Vue aérienne de l'implantation du passage souterrain piéton existant

La gare comporte 7 voies ferrées banalisées, et 4 quais dont 1 mis en service fin 2013.

L'ensemble de ces voies sont électrifiées avec une alimentation 1500V. Elles sont banalisées, la vitesse de ligne est de 120 km/h côté Paris du bâtiment voyageur, de 110 km/h sur la branche Malherbes et entre 110 km/h et 100 km/h pour la branche Melun. Cependant, les installations de signalisation en place implique une vitesse en gare de 60 km/h.



Photo 6 : Quais de la gare de Corbeil-Essonnes vus vers le bâtiment voyageurs côté Sud-Est au droit de l'ancien bâtiment SERNAM

4.6.2. Infrastructures routières

L'aire d'étude étant localisée en milieu urbain le réseau routier est assez dense. De nombreuses rues sillonnent l'aire d'étude.

La route nationale RN 104 (La Francilienne) passe à moins de 500 m au Nord de l'aire d'étude et la route nationale 7 (RN 7) correspondant au Boulevard Jean Jaurès longe la limite Ouest de l'aire d'étude.

Le pont de l'Armée Patton permet de traverser la Seine à l'Est de l'aire d'étude.

La gare de Corbeil-Essonnes est accessible au Sud par la rue Félicien Rops et la rue Sémard débouchant sur la place de la gare. Les sorties se font par la rue de la Seine et l'avenue Darblay.

Au Nord, aucune voie ne dessert directement la gare RER. Les accès se font par la rue Émile Zola qui est à double sens.

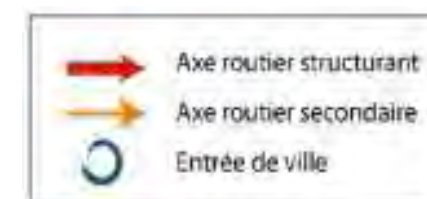
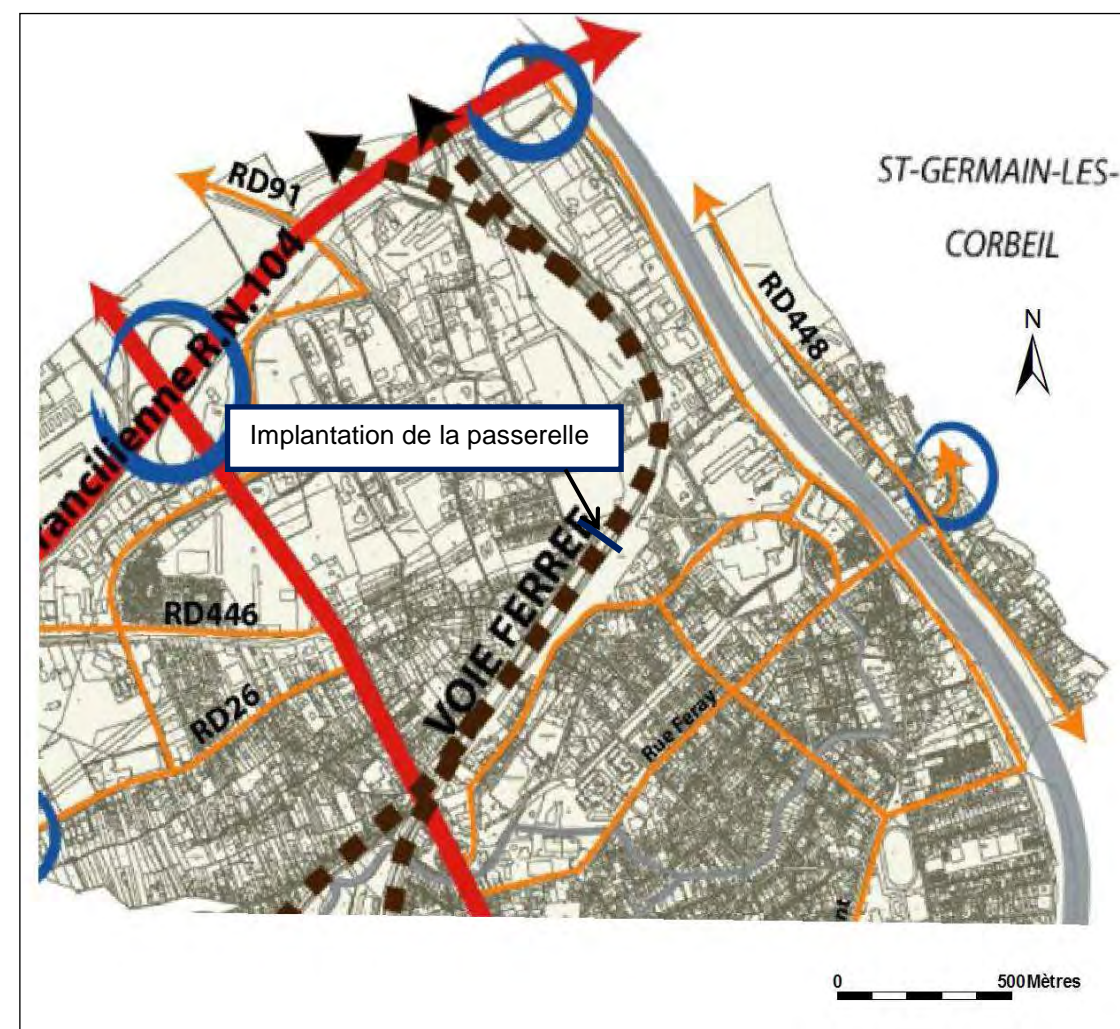


Figure 45 : Plan des axes routiers principaux – Source : PLU rapport de présentation 2013

4.6.3. Réseaux de transport en commun par autobus

Le Syndicat Mixte de Transport Essonne Centre (SMITEC) coordonne les réseaux de transport en commun.

Le service assuré par la ligne D du RER est remplacée par des bus Noctilien entre 0h30 et 4h30 au départ de la gare routière « RER – Henri Barbusse » située à l'Est du projet.

Plusieurs lignes de bus complètent le réseau de transport en commun de la commune :

- deux lignes du réseau TICE qui dessert Corbeil-Essonnes, le Coudray-Montceaux et Soisy-sur-Seine, ainsi que deux lignes du réseau STA et la ligne T zen 1 passent notamment par la gare routière « RER – Émile Zola » à l'ouest du projet ;
- trois autres lignes du réseau STA ainsi que la ligne 7001 desservent la gare routière de « RER – Émile Zola » située à l'Est du projet ;
- la ligne T Zen, prévue par le SDRIF, relie par une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), Sénart (gare RER de Lieusaint-Moissy) et Corbeil (gare RER de Corbeil-Essonnes) tout en desservant Lieusaint, le Carré Sénart, St Pierre du Perray, St Germain lès Corbeil et Corbeil-Essonnes.
- deux phases de réalisation sont identifiées, dont la première s'est terminée en juillet 2011.
- dans un premier temps, la liaison en site propre sur laquelle circule le BHNS relie Sénart et St-Germain-les-Corbeil (soit 9.6 km en site propre), le reste du trajet jusqu'à Corbeil-Essonnes étant effectué sur voies normales. Cette première phase est réalisée et en service.
- le matériel roulant utilisé, premier du genre en France, est un système intermédiaire entre un tramway et un bus, appelé « trambus ». Préalablement, en 2010, la gare routière Émile Zola a été réaménagée pour permettre d'accueillir le T-Zen.
- en seconde phase (horizon 2017), le site propre sera prolongé jusqu'à Corbeil-Essonnes.
- l'adaptation future de la ligne 402 pour devenir une nouvelle ligne T Zen 4.

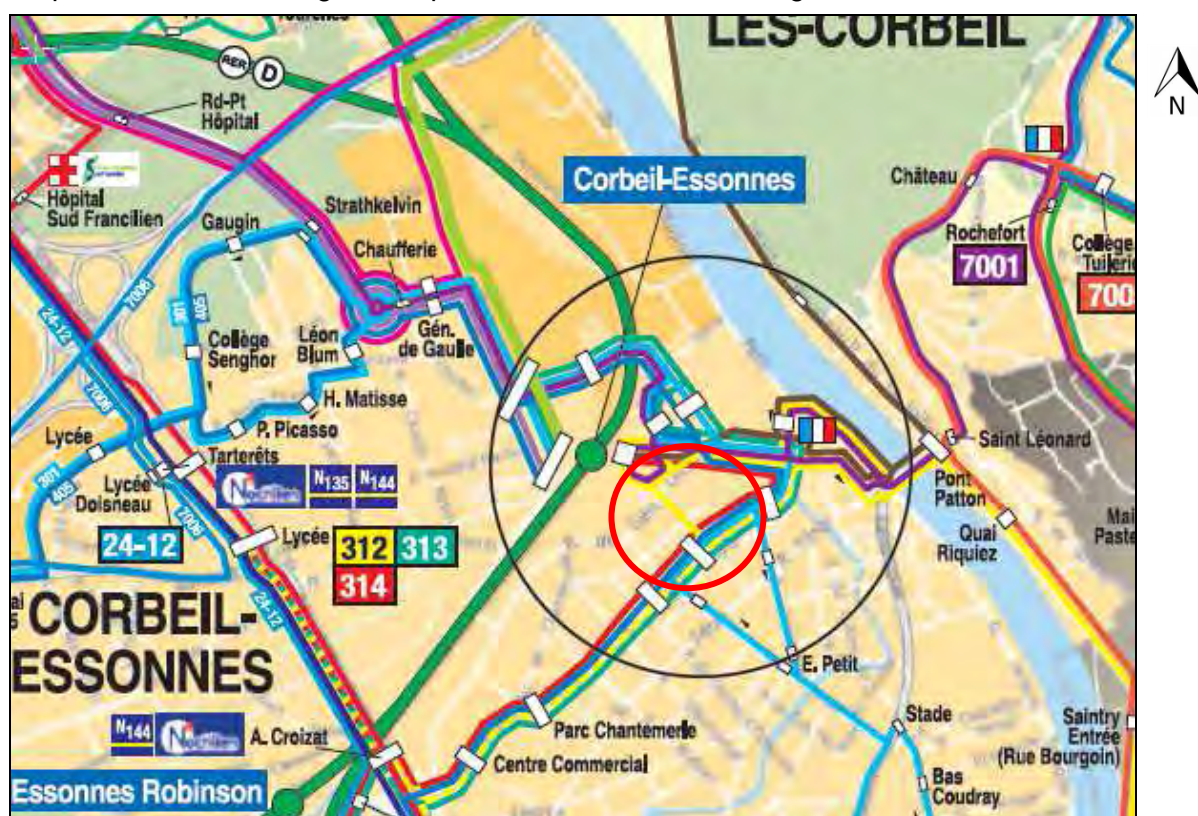


Figure 46 : Carte du réseau de transports en commun – Source SMITEC 2012

4.6.4. Circulations douces

Au droit de la gare, l'espace est essentiellement occupé par la voiture et réduit au strict minimum à l'usage des piétons.

Il n'y a pas de cheminement direct et bien organisé vers la gare et ces cheminements se font de manière spontanée sur la voirie et manquent de sécurité. Il n'y a pas de continuités entre les deux gares routières. Le souterrain est non accessible aux personnes à mobilité réduite. La création de la passerelle, objet du présent dossier d'enquête répond donc aux difficultés des PMR.



Figure 47 : Cheminement et espaces piétons autour de la gare – Source Groupe 6, Transite, cabinet d'avocats, étude du pôle Gare de Corbeil-Essonnes et élaboration du contrat de pôle phase 2 2010

4.6.5. Transport fluvial

La Seine, voie fluviale navigable, longe la limite Est de l'aire d'étude.

4.6.6. Plan de déplacements urbains

1) Le plan des déplacements urbains de l'Ile de France (PDUIF)

Le PDUIF a été approuvé le 15 décembre 2000. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des franciliens et la protection de l'environnement et de la santé. Il définit les principes d'organisation des déplacements des personnes et du transport des marchandises, de la circulation et du stationnement routier, et du développement des modes doux de déplacements alternatifs à la route.

Le PDUIF est en cours de révision depuis 2007. Le projet de PDUIF a été proposé par le Conseil du Syndicat des transports d'Ile-France (STIF) par délibération du 9 février 2011. La clôture de l'enquête publique a eu lieu le 18 mai 2013 et la réception du rapport et des conclusions de la Commission d'enquête sera mise en ligne pendant un an à partir de Juin 2013.

2) Le schéma départemental des déplacements 2020 de l'Essonne (SDD)

Le schéma départemental des déplacements (SDD) permet au Département de coordonner les actions à l'horizon 2020 dans le domaine des déplacements, tous modes confondus. Il constitue un outil d'aide à la décision pour la mise en œuvre de la politique de déplacement du département et un outil de référence et de dialogue avec les différents acteurs de la mobilité.

La gare de Corbeil-Essonnes joue un rôle dans la mise en œuvre d'actions nécessaires à la réalisation d'objectifs définis dans le SDD (Ambition 2 : Déplacement plus facile dans tout l'Essonne, Ambition 3 : Permettre à tous de se déplacer).

3) Le Plan Local des Déplacements (PLD)

Le Plan Local des Déplacements (PLD) a été approuvé en février 2008 par les élus du Syndicat Mixte de Transport Essonne Centre (SMITEC). Ce plan définit les actions à engager et les aménagements à prévoir dans les années à venir afin de faciliter les déplacements.

Selon ce document, la gare de Corbeil-Essonnes est un pôle d'échanges multimodaux (interface RER / Bus). Elle entre dans le cadre de la dynamique urbaine des pôles d'échanges intermodaux qui est l'un des sept enjeux urbains définis dans ce plan.

Le secteur de la gare est desservi par un réseau dense de transports en commun et des projets d'amélioration ou de densification en cours d'élaboration ;

Le réseau de bus est dense mais assez peu lisible

Les circulations piétonnes présentent un caractère discontinu notamment pour rejoindre la gare avec absence de desserte adaptée aux personnes à mobilité réduite.

4.7 Contexte du développement et de la réorganisation des transports en liaison avec la gare

4.7.1. La gare principale de Corbeil-Essonnes

La gare est aujourd'hui très fréquentée, notamment par les piétons (47%), suivis des usagers des bus (29%), puis ceux des utilisateurs de véhicules particuliers (7% en tant que conducteur). 11% des voyageurs y circulent pour une correspondance. Les prévisions de fréquentation sont en hausse, liées notamment aux différents projets de transports déjà mis en service ou à venir à court ou moyen termes que sont :

- la ligne d'autobus T-Zen Corbeil-Sénart qui fonctionne depuis 2011 en site propre jusqu'à Saint-Germain les Corbeil et qui devrait prochainement voir le site propre prolongé jusqu'à la gare routière de Corbeil, la ligne 402 qui devrait être aménagée en site propre (2014),
- le doublement des mouvements de bus envisagés par le Syndicat des transports de l'Essonne SMITEC et la mise en œuvre du RER D+.

L'organisation des transports autour de la gare de Corbeil-Essonnes est présentée dans les chapitres suivants.

4.7.2. Les transports en commun par car ou par autobus

Corbeil-Essonnes est membre du Syndicat Mixte de Transports Centre Essonne (SMITEC) qui regroupe les Communauté d'Agglomération Évry Centre Essonne, Seine Essonne, Les Lacs de l'Essonne et qui a été constitué afin de réaliser un plan local de déplacements (PLD). Syndicat d'études, il a pour vocation :

- d'organiser, d'harmoniser et de développer l'offre de transport public en adéquation avec la demande et les besoins de la population;
- de conduire et de mettre en œuvre le PLD en exerçant la maîtrise d'ouvrage d'opérations ;
- de se voir confier une partie des missions du STIF (Syndicat des Transports d'Ile de France) pour l'organisation et le développement des réseaux de transports collectifs inscrits dans son périmètre.

A l'échelle de la ville, 19 lignes de bus composent le réseau de transports collectifs, gérés par plusieurs sociétés :

- le réseau de nuit « Noctilien », nombre de lignes : 2 (N135, N144) avec leur Terminus sur le territoire de la commune au droit de la gare RER, place Henri Barbusse, côté Sud ;
- le réseau « T-Zen » qui comprend la ligne T zen 1 avec son terminus sur la gare de bus Gare bus Émile Zola ;
- le réseau « Seine Essonne Bus » avec des lignes dont le terminus est sur la place Henri Barbusse ;
- le réseau « TICE » avec des lignes dont les terminus sont situées sur les deux gares routières (Henri Barbusse au Sud et Émile Zola) ;
- le réseau « Véolia » avec 3 lignes (1, 50, 55), deux terminus sur la commune dont la gare routière Émile Zola ;
- le réseau « Les Cars Soeur » avec les lignes 7001 et 7005 mais sans terminus à Corbeil-Essonnes ;
- le réseau « Athis Cars » qui comporte une ligne.

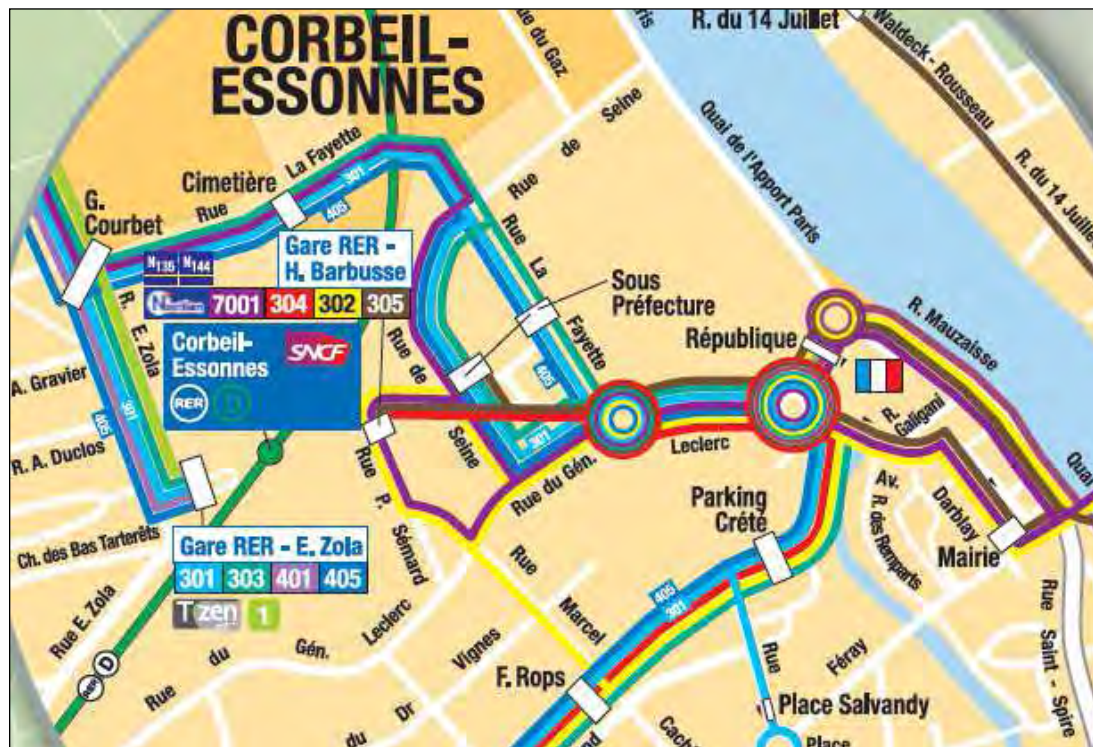


Figure 48 : Plan du réseau de transport en commun routier – Source SMITEC 2012

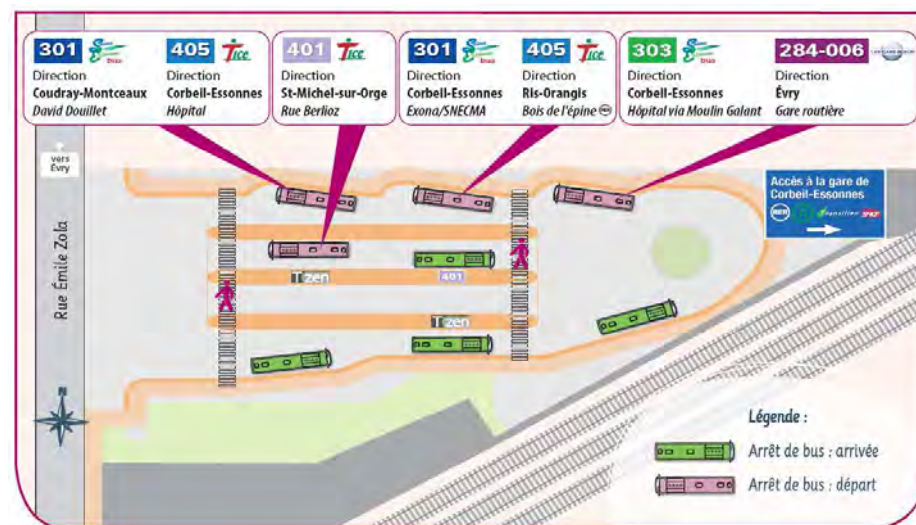


Figure 49 : Aménagement de la gare routière Émile Zola – Source site Internet epa-senart.fr

Les lignes se concentrent sur les principaux axes (RN7, av. du Prés. Allende, Allée A. Briand) et certains secteurs restent à l'écart de cette desserte.

La gare routière bus Émile Zola, côté Nord de la voie RER est reliée à la gare RER par un souterrain et permet la correspondance avec notamment la ligne TZEN1 et à terme avec la ligne TZEN4. L'intermodalité est réalisée dans ce secteur également grâce à la présence de parking relais Rue Sémard (67 places), Sernam et parc auto SNCF (une centaine de véhicules) ou encore côté Zola, le parking en légère pente sur coteau qui compte 364 places mais est très peu utilisé et fera place à de l'urbanisation dans le cadre de l'opération de la Montagne de Glaises.

Aujourd'hui, 99% de la population de Corbeil-Essonnes est à moins de 300m d'un arrêt de transport en commun (source SMITEC).

4.7.3. Les projets de développement et d'amélioration des Transports en Commun

Plusieurs projets importants de développement des transports en commun concernent directement le pôle de transports qu'est la gare de Corbeil-Essonnes.

- le T-Zen 1 (Sénart / Corbeil-Essonnes) ;
- l'amélioration durable et significative de la ligne D : Plan RER D+ ;
- l'évolution de la ligne 402 en Transport en Commun en Site Propre (TCSP) dit TZen 4 ;

1) Le T-Zen 1 (Sénart / Corbeil-Essonnes)

Prévue par le SDRIF, qui préconise aussi la construction d'un pont supplémentaire au-dessus de la Seine, la liaison « Sénart/Corbeil » en site propre était inscrite au Contrat de Plan État/Région 2000/2006. Il s'agit de relier, par une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), Sénart (gare RER de Lieusaint-Moissy) et Corbeil (gare RER de Corbeil-Essonnes).

La totalité du trajet s'effectuerait en 30 minutes, avec un passage toutes les 7 min aux heures de pointe et de 15 min aux heures creuses.

Deux phases de réalisation sont identifiées, dont la première s'est terminée en juillet 2011.

Dans un premier temps, la liaison en site propre sur laquelle circule le BHNS relie Sénart et St-Germain-les-Corbeil (soit 9.6 km en site propre), le reste du trajet jusqu'à Corbeil-Essonnes étant effectué sur voies normales. Cette première phase est réalisée et en service.

Préalablement, en 2010, la gare routière Émile Zola a été réaménagée pour permettre d'accueillir le T-Zen.

En seconde phase (horizon 2017), le site propre sera prolongé jusqu'à Corbeil-Essonnes.

2) L'amélioration durable et significative de la ligne D+ du RER

Inscrite dans le calendrier moyen terme du schéma directeur, la modernisation du RER D à l'horizon prévisionnel de 2014 doit permettre la mise en œuvre de l'amélioration du confort et du fonctionnement de la ligne.

Comme indiqué précédemment, au niveau de la gare de Corbeil-Essonnes, le schéma directeur s'est traduit par la création d'un nouveau quai et d'une voie commerciale supplémentaire destinés à améliorer les conditions de transports et d'exploitation en réduisant les entrecroisements. L'aménagement est mis en service fin 2013.



Photo 7 : Le quatrième quai et la voie supplémentaire de la ligne D en construction – Source : Egis Environnement 6 juin 2013

5 Contexte urbain des quartiers situés de part et d'autre de la gare

5.1 Contexte général et les orientations d'avenir

Le quartier de la gare a fait l'objet depuis plusieurs années de réflexions portant sur son aménagement au service des transports et de la vie urbaine. Si ces réflexions sont en attente de mise en œuvre, une des études définissant les enjeux urbains préconise la mise en œuvre d'un franchissement accessible à tous (piétons), dans la continuité de l'avenue Carnot, dont le prolongement depuis le centre-ville jusqu'à la gare est envisagé.

5.2 Réseaux et servitudes

5.2.1. Réseaux

1) Eau potable

La commune de Corbeil-Essonnes est alimentée en eau potable par le réseau de la Société des Eaux de l'Essonne, filiale de Lyonnaise des Eaux.

La commune est alimentée par l'usine de potabilisation de Corbeil-Essonnes qui traite l'eau de la Seine.

2) Assainissement des eaux usées

L'assainissement des eaux usées de la commune de Corbeil-Essonnes est géré par le SIARCE (Syndicat Intercommunal d'Aménagement, de Réseaux et de Cours d'Eau). La station d'épuration est située à une centaine de mètres au nord de RN107 (La Francilienne) soit à environ 500 mètres au nord de la limite de l'aire d'étude.

3) Assainissement des eaux pluviales

La commune de Corbeil-Essonnes est pourvue d'un réseau de collecteurs d'eaux pluviales. Ce réseau comporte plusieurs bassins de rétention, des chambres à sables et des déshuileurs. Les eaux collectées sont ensuite rejetées dans l'Essonne et la Seine, les deux cours d'eau présents sur l'aire d'étude. Au niveau du site d'étude, les eaux pluviales et de ruissellement sont actuellement collectées par des collecteurs unitaires. Les principaux collecteurs sont situés rue Lafayette et rue de Seine.

4) Réseaux secs

L'aire d'étude étant située en zone urbaine, divers réseaux secs (réseaux électriques, canalisations de gaz, réseaux de télécommunication, ...) parcourent la zone

5.2.2. Servitudes

L'aire d'étude est concernée par plusieurs servitudes et périmètres de protection :

- servitudes relatives au chemin de fer (Ligne D du RER) ;
- servitudes relatives à l'établissement des canalisations de transport de gaz ;
- Servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage liées à l'aérodrome de Brétigny (201 NGF, 221 NGF et 231 NGF) ;
- servitudes de protection des sites pittoresques (Bords de Seine) ;
- périmètre de protection des monuments historiques de 500 m (Église Saint-Jean-de-l'Île, Cathédrale Saint-Spire et Halles de Corbeil) ;
- périmètre de protection des monuments historiques modifié approuvé en 2005 (Église Saint-Étienne et le Grand moulin de Corbeil).

Sur la carte des servitudes (ci-après), les périmètres de protection des monuments inscrits ne sont pas reportés. En fait ils constituent une servitude au même titre que ceux des monuments classés.

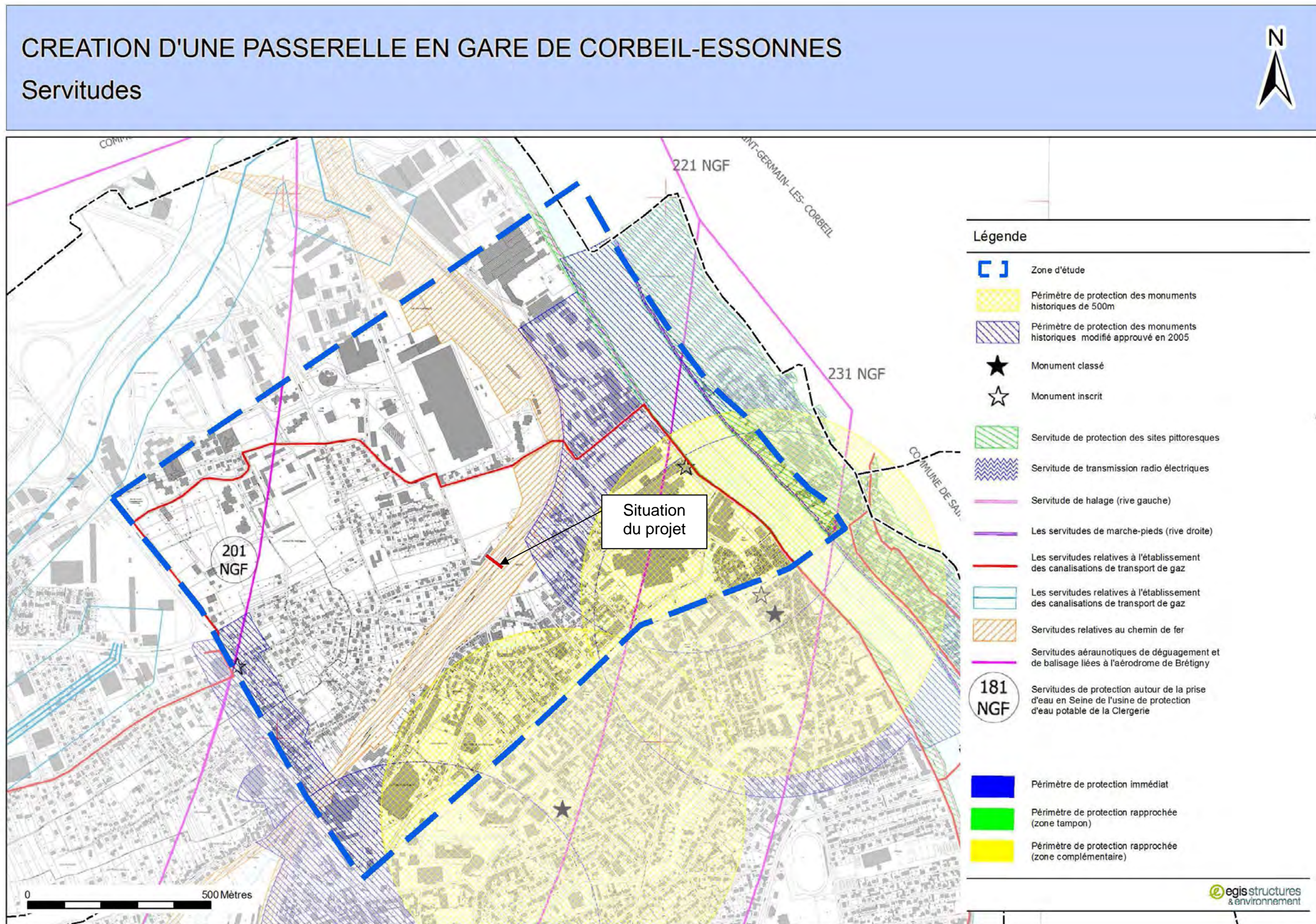


Figure 50 : Servitudes sur l'aire d'étude et ses abords – Source : PLU de Corbeil-Essonnes

5.3 Risques technologiques

Il s'agit de risques engendrés uniquement par l'activité de l'homme, à travers la production industrielle directe, la domestication, la transformation de ressources énergétiques naturelles, ainsi que par le transport de ces produits. Les conséquences peuvent être des risques d'incendie, d'explosion, de pollution, de radiation ou bien encore la production de nuages toxiques ou radioactifs.

Les risques technologiques sont classés en quatre catégories :

- le risque industriel ;
- le risque lié au transport de matières dangereuses (TMD) ;
- le risque de rupture de barrage ou de digue ;
- le risque nucléaire.

Les risques particuliers liés à l'existence ou au fonctionnement d'ouvrages ou d'installations dont l'emprise est localisée et fixe (sites SEVESO, centrales nucléaires, centres de stockage....) font l'objet de Plans Particuliers d'Intervention (PPI) à partir des études de dangers et plans d'organisation interne de l'exploitant, sous la responsabilité du préfet. Les risques font l'objet d'une attention spécifique dans le Dossier Départemental sur les Risques Majeurs de l'Essonne d'où sont tirés les principaux éléments suivants.

5.3.1. Risque lié au transport de matières dangereuses

Si toutes les voies de transport terrestres (voies ferrées, routières, canaux) ou souterraines (canalisations gaz, pétrole) sont susceptibles de présenter un danger, seules les principales citées dans les DDRM (autoroutes, grandes routes, voies ferrées, principales canalisations de transport de gaz naturel) sont considérées comme présentant un risque majeur. L'information reste réductrice, le risque dans l'absolu étant très diffus et concernant de nombreuses communes : compte tenu de la diversité des produits transportés et des destinations, un accident de TMD peut survenir n'importe où et n'importe quand.

L'aire d'étude, de par la présence de la route nationale RN 7, est concernée par le risque lié au transport de matières dangereuses.

5.3.2. Risque industriel

Le risque industriel majeur correspond à un événement accidentel se produisant sur un site industriel et pouvant entraîner des conséquences immédiates graves pour le personnel, les populations avoisinantes, les biens et/ou l'environnement.

Afin d'en limiter l'occurrence et les conséquences, rappelons que les Services de l'État ont répertorié les établissements les plus dangereux et les ont soumis à réglementation. On distingue ainsi en fonction de leur dangerosité croissante :

- les ICPE (Installation Classée pour la Protection de l'Environnement) soumises à déclaration ;
- les ICPE soumises à enregistrement ;
- les ICPE soumises à autorisation ;
- les installations SEVESO seuil bas ou seuil haut.

D'après la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie (DRIEE), une trentaine d'ICPE sont répertoriées dans l'aire d'étude et un établissement de type SEVESO seuil bas (ALTIS SEMICONDUCTOR, fabrication de composants électroniques) à environ 5 km au sud de l'aire d'étude.

Les deux établissements ICPE les plus proches et disposant de périmètres de protection sont la coopérative agricole Axéreal et les moulins Soufflet. Les périmètres d'effets de surpression ne touchent pas le projet (voir périmètre reporté sur le PLU).

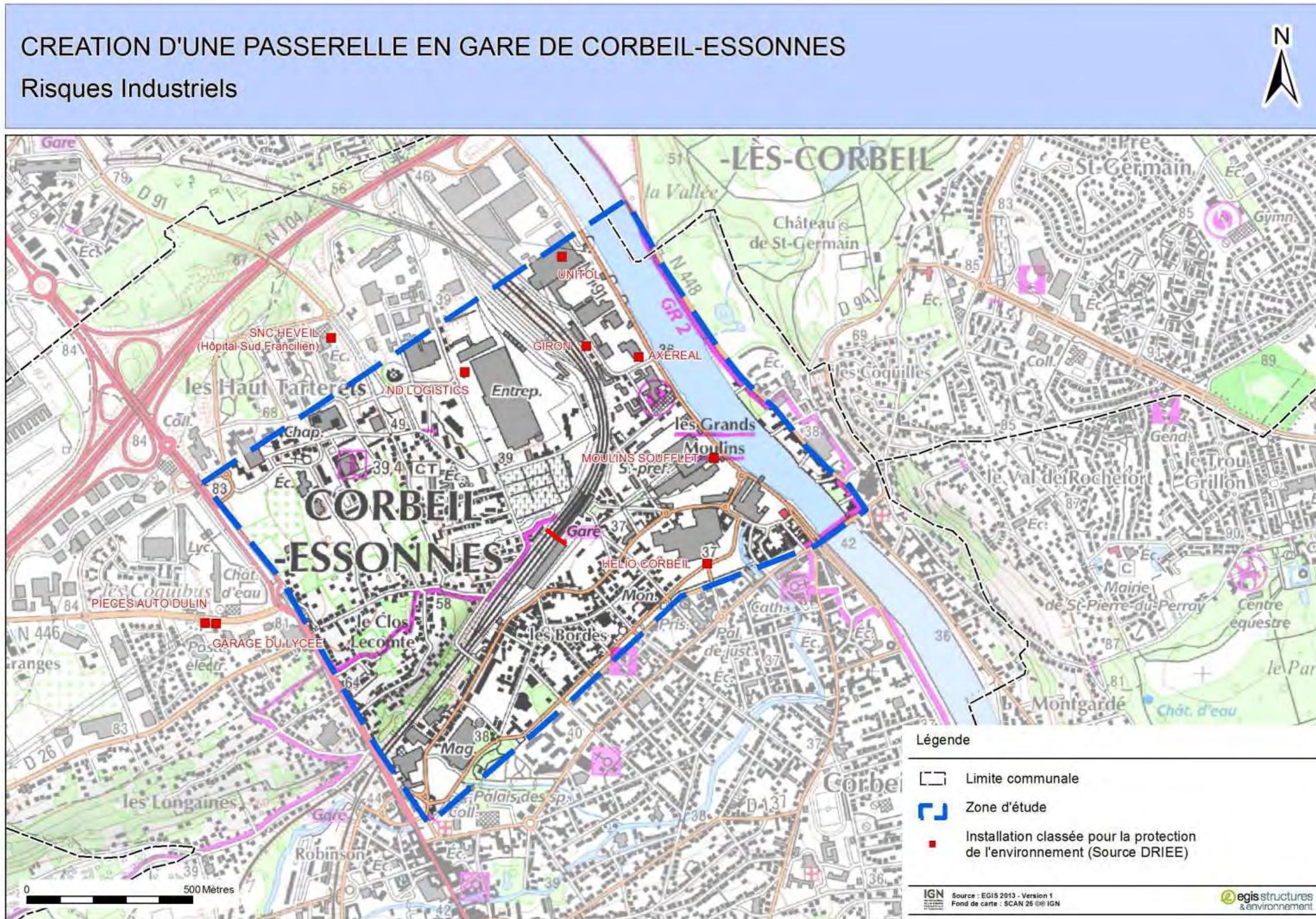


Figure 51 : Risques industriels

5.4 Patrimoine culturel et historique

5.4.1. Archéologie

Les secteurs archéologiques identifiés dans le PLU de Corbeil-Essonnes sont localisés en périphérie de l'aire d'étude, au niveau du centre historique, des Tarterêts, et au sud du boulevard Georges Michel.

La majeure partie du projet d'aménagement se situe sur une zone remaniée anciennement, en raison de l'implantation des installations ferroviaires et des travaux effectués depuis cette origine.

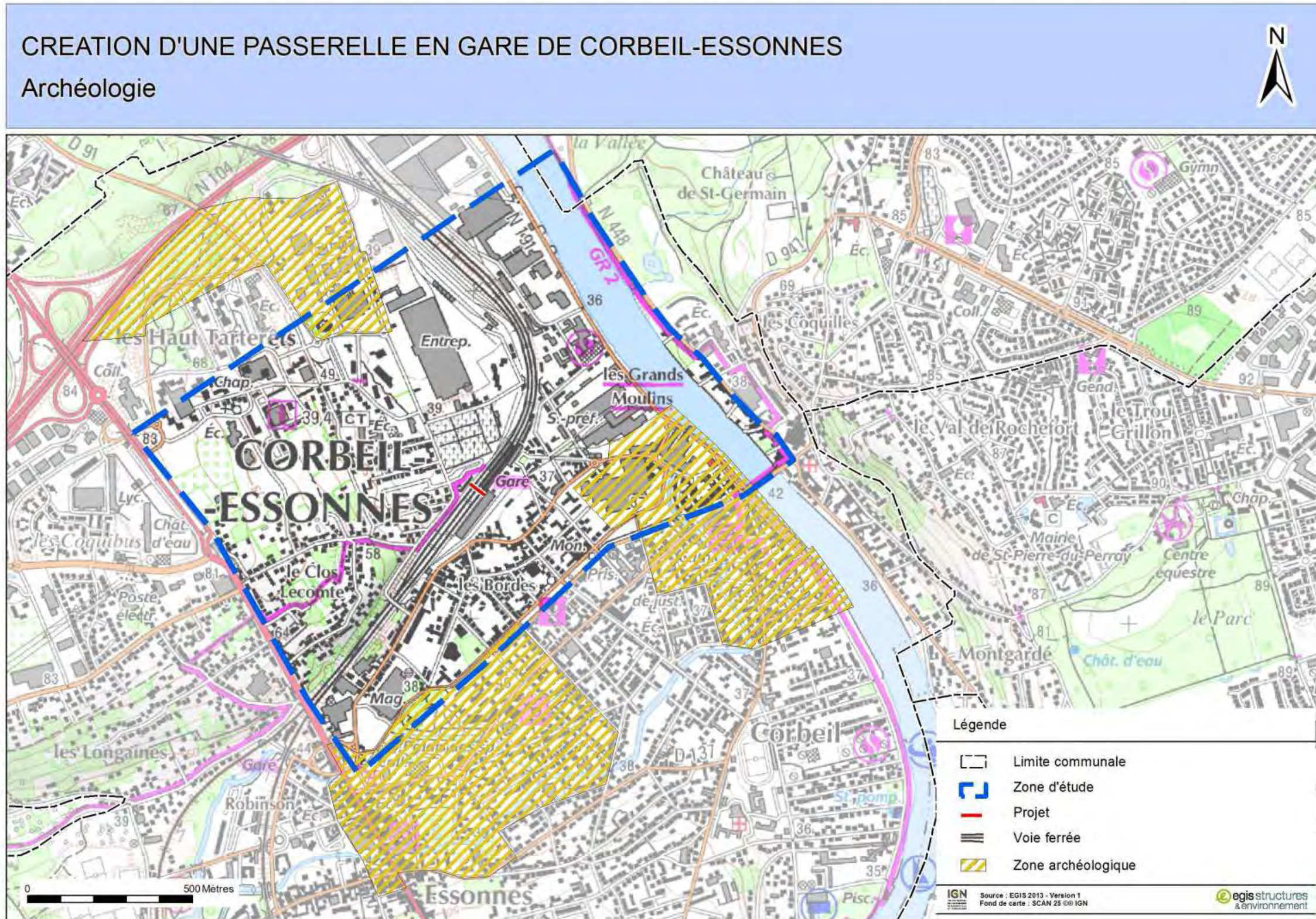


Figure 52 : Secteurs archéologiques – Source : PLU de Corbeil-Essonnes 2013

5.4.2. Monuments historiques

Les monuments historiques peuvent bénéficier de deux niveaux de protection :

- l'inscription à l'inventaire des monuments historiques,
- le classement à l'inventaire des monuments historiques.

Un périmètre de protection de 500 mètres de rayon leur est affecté, à l'intérieur duquel tout projet de travaux est soumis à l'avis, voire à l'autorisation préalable de l'Architecte des Bâtiments de France, selon le niveau de protection.

Au sein de l'aire d'étude, on recense un monument historique inscrit : les Grands moulins de Corbeil (façades et toitures de la tour élévatrice, fin XIX^{ème}-XX^{ème} siècle- arrêté du 21 juillet 1987, localisé en bordure de Seine).

Quatre autres monuments historiques sont situés plus au Sud, en limite extérieure de l'aire d'étude, leurs périmètres de protection débordent sur l'aire d'étude :

- la cathédrale Saint-Spire, monument classé (X^{ème} - XV^{ème} siècle - arrêté du 30 décembre 1913 et liste de 1840) ;
- l'ancienne église Saint-Jean-de-l'Île, monument classé (limite XII^{ème} - XIII^{ème} siècle - arrêté du 18 janvier 2007) ;
- l'église Saint-Etienne-d'Essonnes, monument classé (XII^{ème} - XVII^{ème} siècle - arrêté du 25 mars 1930) ;
- le marché couvert place du Comte Haymon, monument inscrit (fin XIX^{ème} siècle - arrêté du 16 février 1987)

On note aussi en limite ouest de l'aire d'étude, une borne militaire gallo-romaine à fleur de lys n°21, au droit du 86 boulevard Jean Jaurès, monument inscrit (arrêté du 22 mars 1394).



Photo 8 : Tour des Grands Moulins de Corbeil, monument inscrit - Source : © Egis 2013

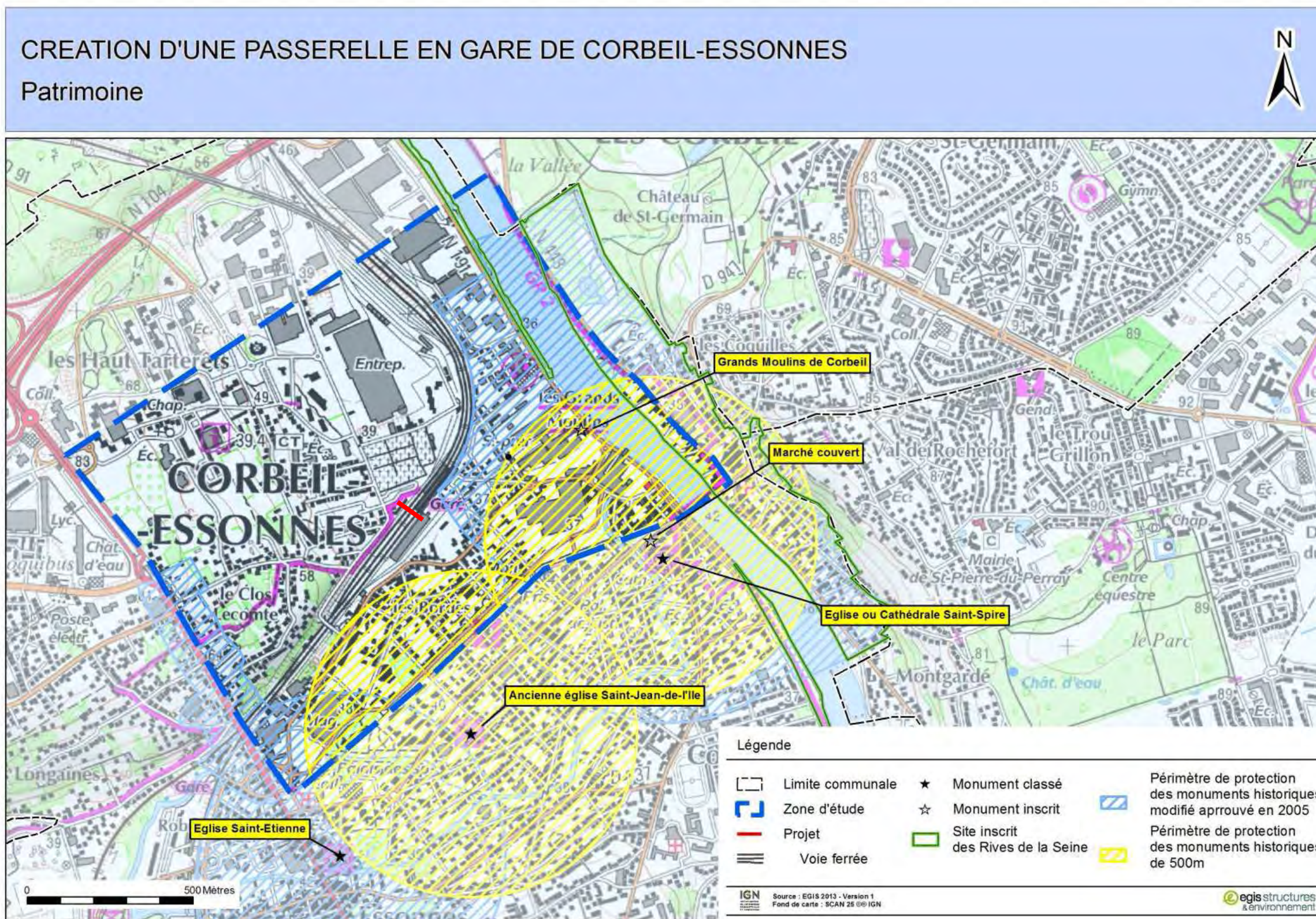


Figure 53 : Patrimoine architectural et paysager – Source PLU de Corbeil-Essonnes, base Mérimée, DRIEE Ile de France

5.4.3. Sites inscrits et classés

Les articles L.341-1 et suivants du code de l'environnement (anciennement la loi du 2 mai 1930) protègent les monuments naturels et les sites dont la conservation présente un intérêt général du point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque. Comme pour les monuments historiques, la loi prévoit deux catégories de protections : le classement ou l'inscription à l'inventaire départemental.

En site inscrit, les demandes d'autorisation de travaux susceptibles d'affecter l'espace sont soumises à l'Architecte des Bâtiments de France qui émet un avis simple, sauf pour les travaux de démolition qui sont soumis à un avis conforme.

En site classé, toute modification de l'état ou de l'aspect du site est soumise à une autorisation spéciale soit du préfet, soit du ministre chargé des sites après consultation de la commission départementale, préalablement à la délivrance des autorisations de droit commun.

Un site inscrit est recensé en bordure de l'aire d'étude : site inscrit des Rives de la Seine (arrêté du 19 août 1976 modifié par arrêté du 26 juin 1985) au nord-est du projet (cf. carte page précédente).

Aucun site classé n'est recensé au sein de l'aire d'étude. Le plus proche est localisé sur les communes de Cesson, Nandy, Savigny-le-Temple, Seine-Port (77), à environ 5,5 km au sud-est du projet ; il s'agit du site classé des Boucles de la Seine et vallon du ru de Balory (décret du 15 décembre 1994).

5.4.4. Patrimoine architectural recensé dans le cadre du PLU

A l'occasion de la révision du PLU, un inventaire hiérarchisé des bâtiments remarquables de Corbeil-Essonnes a été réalisé, en application de l'article L.123-1-5 7° du code de l'urbanisme relatif aux éléments de patrimoine à préserver (éléments de paysage et quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique).

Trois catégories de bâtiments ont été identifiées avec un ordre décroissant d'intérêt : patrimoine exceptionnel, patrimoine remarquable, patrimoine de qualité.

Au sein de l'aire d'étude, de nombreux bâtiments d'intérêt sont recensés. Parmi ceux les plus proches de la gare et constituant un patrimoine exceptionnel à l'échelle de la commune, on peut citer :

- l'ex-sous-préfecture (1863 - rue du général Lucotte) ;
- le site des Grands Moulins de Corbeil (XIX^{ème} siècle - quai de l'Apport) ;
- la Villa d'Anvers (début XX^{ème} siècle - rue Félicien Rops) ;
- la maison d'Alfred Jarry (début XIX^{ème} siècle - quai de l'Apport) ;
- la maison d'arrêt (fin 1883 - rue Feray) ;
- le complexe judiciaire (fin XIX^{ème} siècle - place Salvandy) ;
- etc.

5.4.5. Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine

Les aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP) ont été créées par décret n° 2011-1903 du 19 décembre 2011 et remplacent le dispositif précédent des zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP).

Les ZPPAUP ont été instituées par la loi du 7 janvier 1983. Elles visent à protéger et mettre en valeur les sites pour des motifs d'ordre esthétique, historique ou culturel. Ces zones permettent d'adapter la protection à l'espace à protéger et leur procédure de protection associe étroitement les communes. Le périmètre de

500 mètres aux abords des monuments historiques n'a donc plus lieu. Les ZPPAUP constituent une servitude d'utilité publique annexée au POS/PLU.

Dans ces zones, tous les travaux de construction, démolition, déboisement, transformation ou modification des immeubles existants requièrent une autorisation donnée par la commune après avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF).

Aucune ZPPAUP ou AMVAP n'est présente au sein de l'aire d'étude. La plus proche est localisée sur la commune de Seine-Port, à environ 8 km au sud-est du projet (arrêté du 14 mars 2006). Le site du projet se situe au sein d'une zone déjà remaniée par le passé, à l'écart des secteurs archéologiques identifiés dans la commune. Pas de périmètre d'effets liés aux installations classées.

Présence de plusieurs périmètres de protection de monuments historiques qui frôlent le site de la gare mais aucun périmètre de protection impacté.

Un site inscrit localisé sur les berges de la Seine.

Absence de ZPPAUP ou AMVAP dans l'aire d'étude.

5.5 Tourisme et loisirs

Le site de la gare ne représente pas une centralité pour les activités touristiques et de loisirs. Celles-ci sont plutôt localisées en périphérie de l'aire d'étude ou sur le reste du territoire communal.

La commune de Corbeil-Essonnes bénéficie du cadre naturel des vallées de la Seine et de l'Essonne. Cette situation privilégiée et des berges qui ont gardé un aspect naturel, offrent un potentiel de promenade et de détente important (cf. figure 49).

On dénombre trois grands pôles de loisirs à Corbeil-Essonnes :

- la base de canoë-kayak de la Nacelle ;
- le stade nautique ;
- le parc de Robinson.

Ils détiennent tous trois un grand potentiel récréatif, de par leur situation privilégiée en bordure d'Essonne et de Seine, leurs équipements (base de canoë-kayak) et leur aspect paysager remarquable.

L'offre de randonnée locale se structure en deux ensembles :

- un maillage structuré par une vingtaine de sentiers représentant plus de 9 km au total ;
- le sentier de grande randonnée GR2 est balisé à l'emplacement de l'ancien chemin de halage de la Seine (à l'est de l'aire d'étude). Le GR11C est un circuit d'accès qui part de la gare de Corbeil et qui rejoint le GR2.

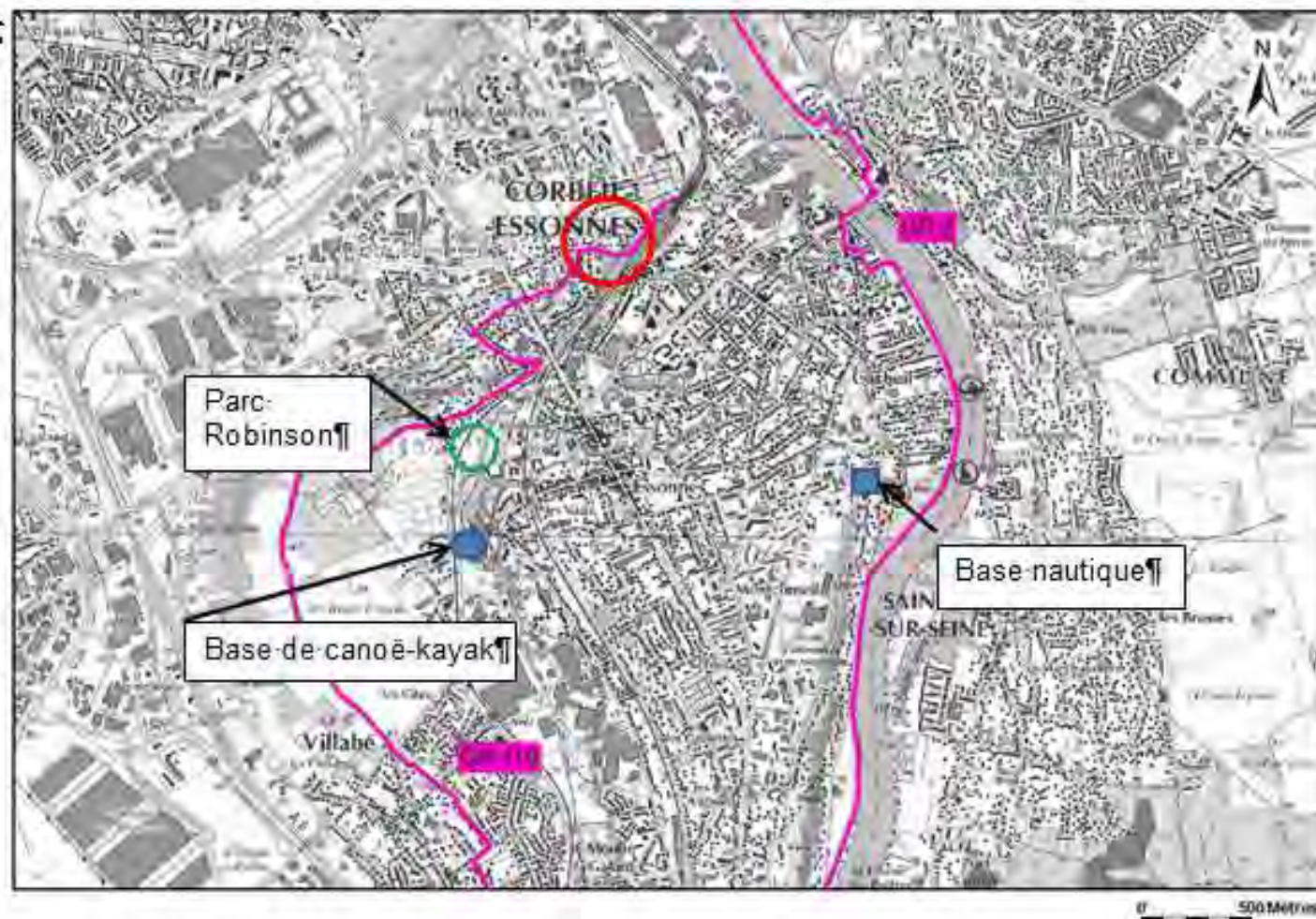


Figure 54 : carte des chemins de grande randonnée

Les équipements culturels et de loisirs à Corbeil-Essonnes se composent de :

- 1 théâtre (géré par la communauté d'agglomération Seine-Essonnes) ;
- 1 cinéma ;
- 3 médiathèques ;
- 1 ludothèque ;
- 2 lieux d'expositions temporaires (la Commanderie Saint-Jean et la Galerie Saint-Spire) ;
- 1 maison des jeunes et de la culture ;
- 6 espaces-villes ;
- 1 conservatoire municipal ;
- 1 galerie d'art ;
- 6 maisons de quartier ;

- 2 salles de concert.

La commune a en projet l'agrandissement du Palais des Sports. Sur les terrains de l'ancien hôpital Gilles de Corbeil, la communauté d'agglomération Seine-Essonne prévoit la construction d'une salle des fêtes, dite Palais des Cultures, afin de répondre à une demande de grands espaces pour réaliser des manifestations.

Pas d'enjeu particulier en matière de tourisme et de loisirs sur l'aire d'étude.

6 Cadre de vie

6.1 Paysage

6.1.1. Contexte des paysages de l'Essonne

Géologiquement implanté dans le bassin parisien, le Nord du département est à dominante urbaine à contrario du Sud plus rural. Corbeil-Essonnes se situe au contact des pays de l'Hurepoix à l'Ouest et de la Brie française à l'Est.

- le Hurepoix (Hurepoix urbain, Hurepoix périurbain, Hurepoix Sud) : Au Nord-ouest, le Hurepoix s'étend avec ses vallonnements, ses massifs boisés (forêt de Dourdan...), ses buttes et plateaux agricoles. Les nombreuses vallées où s'écoulent l'Orge, l'Yvette, la Juine, l'Essonne, la Remarde et la Renarde ajoutent à son caractère pittoresque. Les fonds de vallée autrefois occupés par des prairies, des cultures maraichères et fourragères ou des villages, sont aujourd'hui fortement urbanisés particulièrement en direction du nord.
- la Brie française (Brie de Sénart, Brie urbaine, Brie périurbaine) : Au Nord-Est, se trouve la partie occidentale de la Brie Française, plateau agricole calcaire (calcaire et meulière de Brie). Entaillée par les basses vallées de l'Yvette, de l'Orge, de l'Essonne, de l'Yerres et de la Seine, la Brie est une zone majoritairement urbaine et périurbaine à la base de l'activité économique. Quelques enclaves résistent aux fronts urbains tels que la forêt de Sénart et les coteaux pentus taillés dans le calcaire. Le fond des vallées de la Juine et de l'Essonne où fut exploitée la tourbe est une richesse biologique. Il subsiste encore des zones agricoles surtout dans le tissu périurbain, menacées par le mitage.

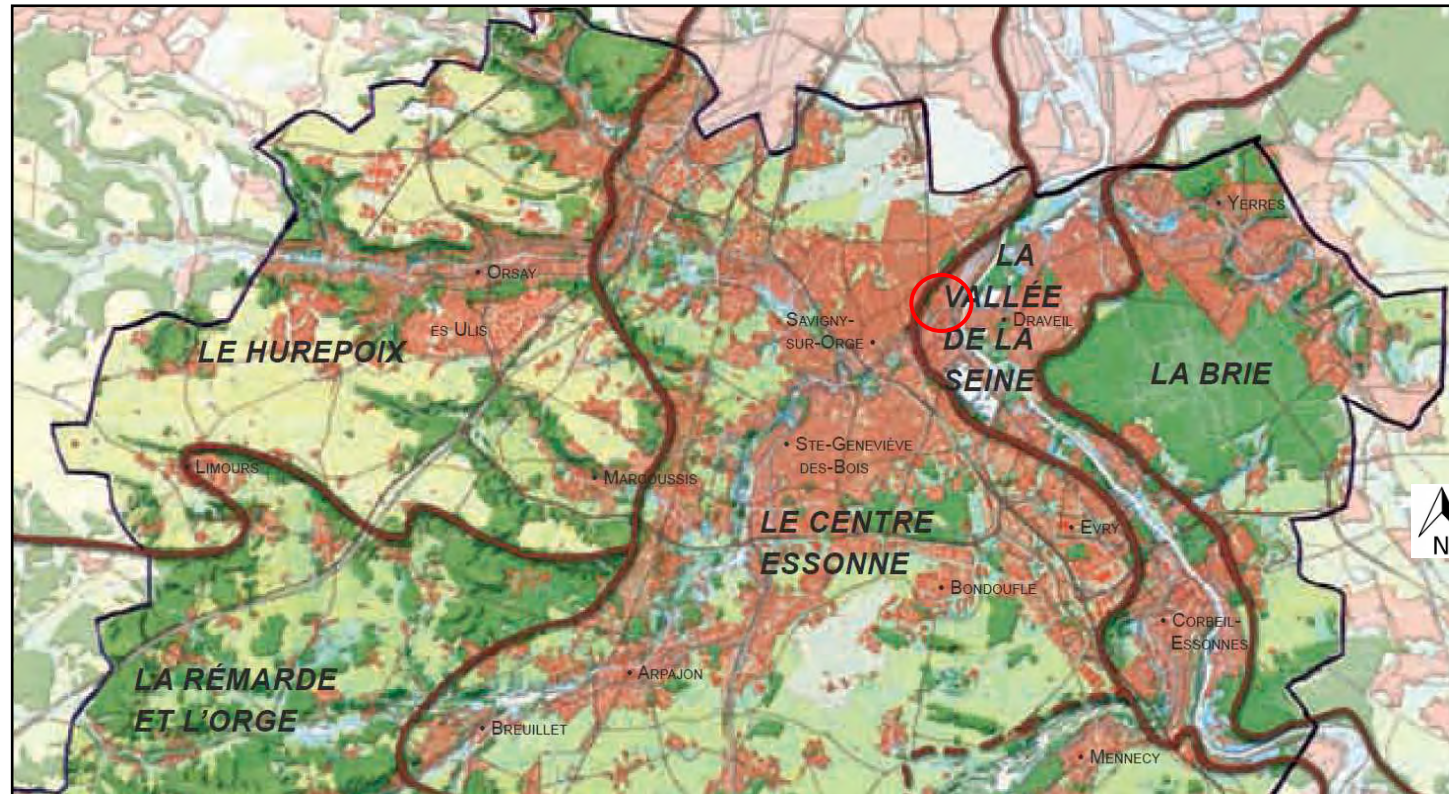


Figure 55 : Carte des grands paysages de l'Essonne – Source guide des paysages urbains et naturels de l'Essonne CAUE 91 2011

6.1.2. Caractéristiques du paysage du site concerné

L'aire d'étude est constituée d'espaces urbanisés, de typologies variées en termes d'occupation du sol. On trouve ainsi :

- un tissu urbain d'activités économiques au nord de la gare et en bordure de la Seine ;
- un tissu urbain ancien périphérique au centre-ville au sud-est de la gare ;
- le centre-ville ancien (le Vieux Corbeil), en bord de Seine, à l'est de la gare ;
- un tissu urbain d'habitat individuel au sud-ouest de la gare (le Clos Lecomte) ;
- un secteur d'habitat collectif aux Tarterêts, à l'ouest de la gare.

Le patrimoine paysager (voir carte page suivante) est représenté principalement par des ensembles végétalisés localisés à l'Ouest, dans le quartier des Tarterêts où les grands ensembles bénéficient d'emprises végétales importantes et dans le secteur d'habitat individuel du Clos Lecomte où l'urbanisation comporte de nombreux jardins privatifs qui viennent renforcer le caractère arboré du territoire.

Les grands espaces naturels et paysagers de la commune sont situés en dehors de l'aire d'étude ; ils occupent le Cirque de l'Essonne, les secteurs où le relief est le plus marqué, ainsi que les secteurs inondables.

Outre ces grands espaces naturels, la ville de Corbeil-Essonnes dispose sur son territoire de 55 hectares d'espaces vert entretenus, soit environ 5% de son territoire. Ce patrimoine représente un ratio d'espaces verts entretenus par habitant de 13 m². Parmi ces 55 hectares, 18 correspondent à des espaces verts de loisirs (parcs, squares), le reste relevant du verdissage de l'espace public (source : PLU).

Le site de la gare de Corbeil-Essonnes, s'inscrit dans un paysage urbain marqué par la présence des voies ferrées qui créent une coupure physique. Celle-ci est rompue par les deux passages dénivelés des rues Lafayette et Émile Zola, mais dont la perception n'est pas possible depuis la gare compte tenu de la distance et des obstacles visuels ; seul un souterrain permet la traversée des usagers du transport ferroviaire entre les espaces qui encadrent la gare.

Côté Est, la gare ferme les perspectives créées par l'avenue Darblay et la rue Pierre Sépard, qui convergent vers une place encadrée par des bâtiments de type R+1 ou R+2 à usage d'habitat, avec des commerces en rez-de-chaussée. Des alignements de platanes de belle taille accompagnent les quais d'un pôle d'échange bus au centre de la place. Le bâtiment de la gare équipé de bardages métalliques qui lui confèrent une note industrielle, forme une barre occultant presque totalement les vues de l'autre côté des voies ferrées.

Côté Ouest, le souterrain de la gare permettant le passage sous les voies ferrées, débouche sur un vaste espace à dominante horizontale, accueillant un pôle d'échange bus, bordé par le mur du cimetière des Tarterêts au nord. Face à ce pôle d'échange, un parking d'échange destiné aux véhicules légers s'insère dans le tissu urbain pavillonnaire.

Globalement, le paysage aux abords de la gare ne recèle pas une qualité particulière, du fait du caractère hétérogène de ses composantes, de la présence de friches urbaines, de la quasi-absence de bâti de valeur patrimoniale et d'espaces publics mal valorisés.

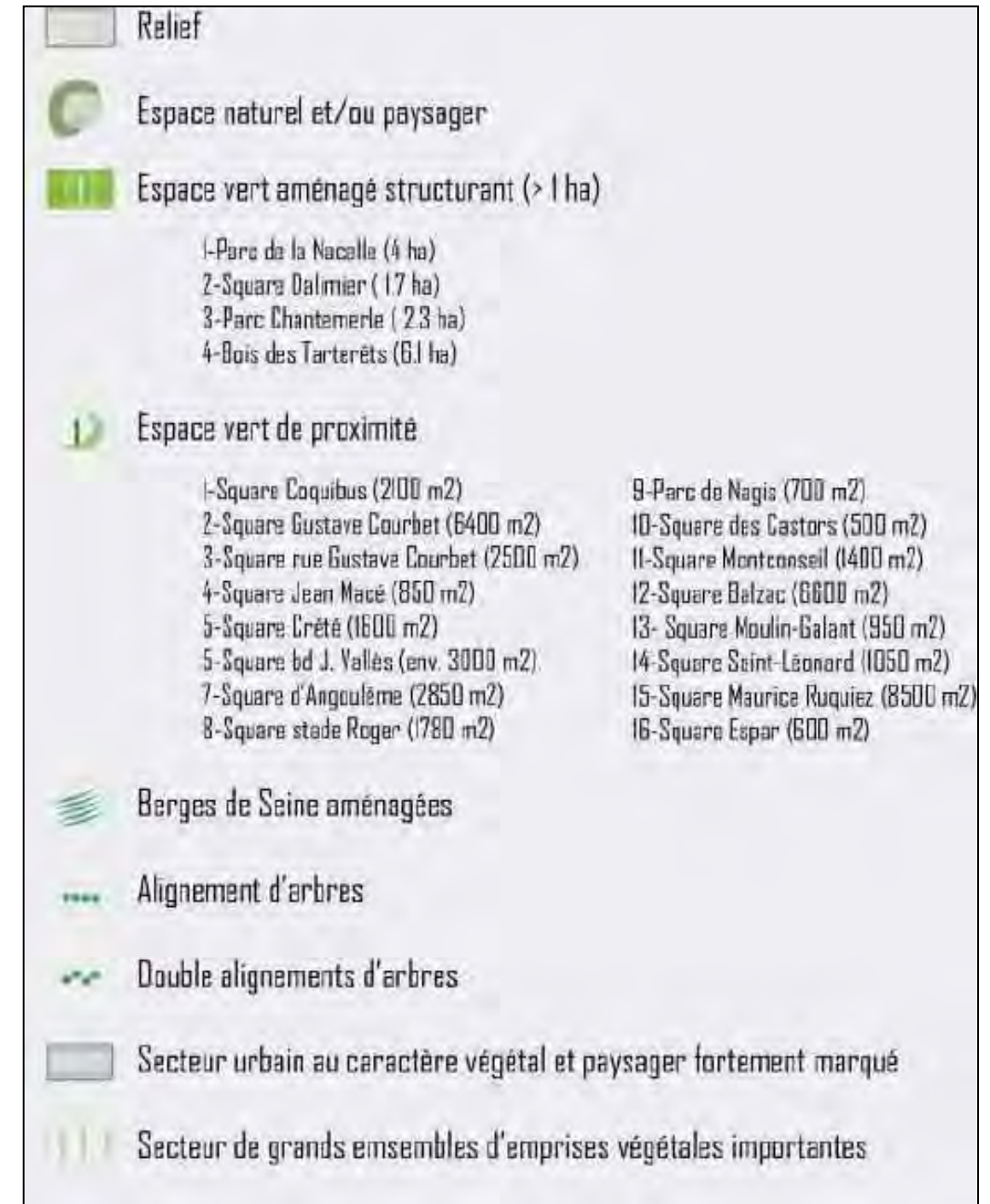
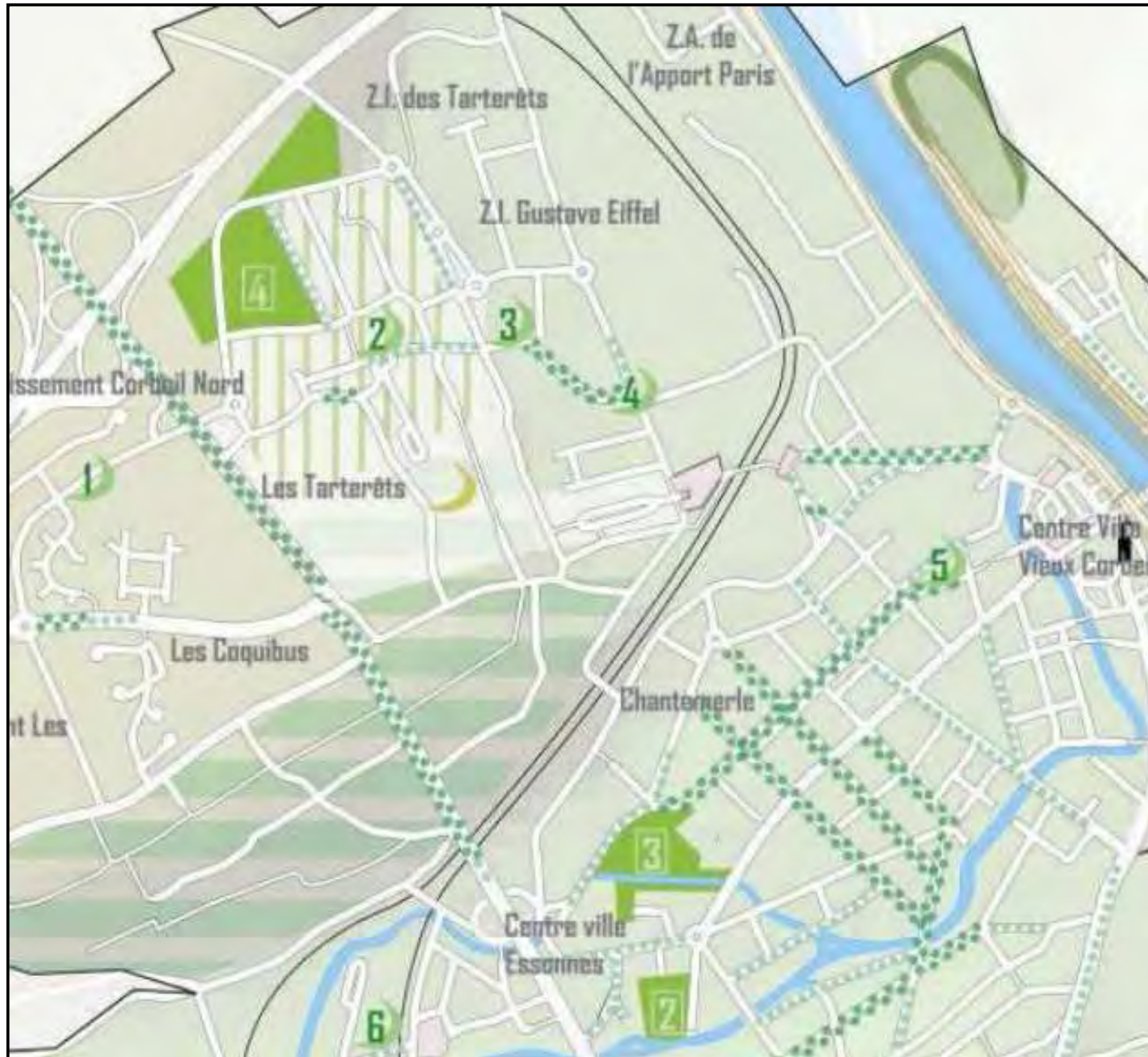


Figure 56 : Patrimoine paysage – Source PLU de Corbeil-Essonnes (Synthèse Architecture, espaces verts et naturels communaux extrait 2011)

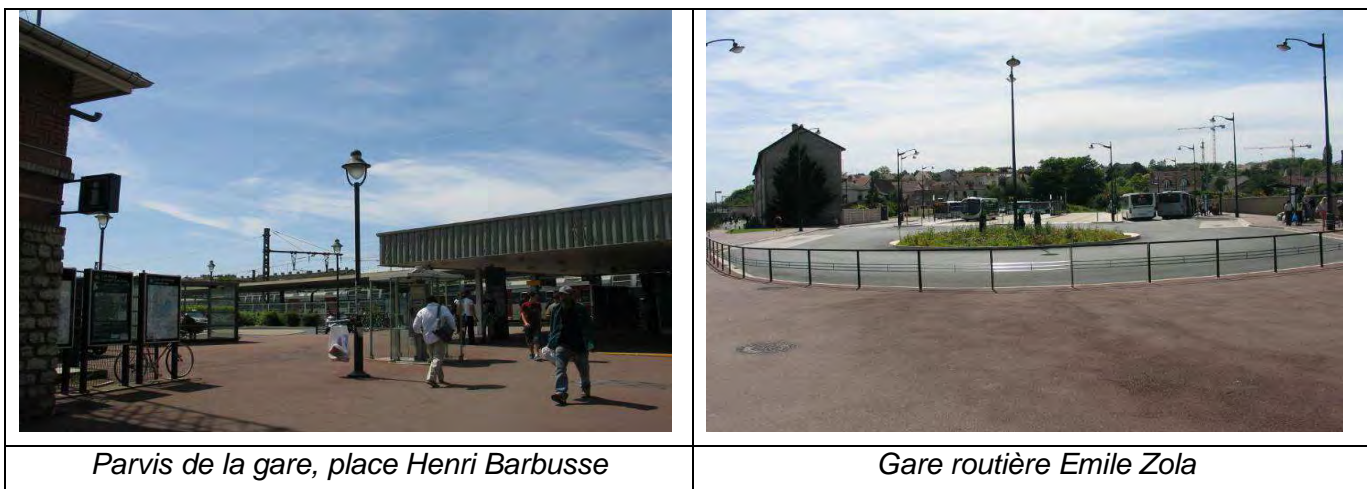


Photo 9 : Espaces publics à l'Est et à l'Ouest de la gare – Source : © Egis 2013

Un paysage urbain aux abords de la gare marqué par la coupure produite par les emprises ferroviaires
Un secteur sans sensibilité particulière du point de vue de la qualité urbaine et paysagère, par ailleurs en cours de mutation.
Le projet de passerelle constitue un enjeu dans la requalification urbaine du quartier.

6.2 Niveaux sonores et vibrations

L'environnement sonore d'un territoire est marqué principalement par :

- La présence d'infrastructures de transport terrestres de type routes et voies ferrées ;
- La présence d'aéroports et aérodromes ;
- L'implantation des centres urbains et zones d'activité.

Dans le cadre du présent projet et de sa localisation au sein de la gare ferroviaire de Corbeil-Essonnes, les niveaux sonores de l'aire d'étude sont principalement marqués par l'activité de la gare.

6.2.1. Notions d'acoustique

1) Définitions

L'acoustique

L'acoustique est la partie de la physique qui traite des lois suivant lesquelles le son se produit et se transmet. C'est l'une des sciences les plus anciennes.

Le son

Le son est un ébranlement élastique des éléments du milieu où il se propage, ce milieu étant un gaz (air), un liquide ou un solide. Un son pur peut être caractérisé par son intensité (sa force) et sa fréquence (grave ou aiguë).

Un bruit

Un bruit est un ensemble de sons sans harmonie. Pour les trains en déplacement, on distingue le bruit des groupes moteurs, le roulement sur les rails prépondérant, la pénétration dans l'air.

2) Unités de mesures

Le décibel

Le décibel (dB) est l'unité retenue pour le niveau sonore. Cette unité présente l'avantage de bien se calquer sur la sensibilité différentielle de l'ouïe, puisqu'un écart de 1 décibel entre 2 niveaux de bruit correspond sensiblement à la plus petite différence de niveau sonore décelable par l'oreille humaine.

Le décibel A

Le décibel A (dB(A)) est l'unité retenue pour représenter les sensibilités de l'oreille humaine. Elle permet de traduire une sensibilité plus forte aux sons aigus qu'aux sons graves.

L'EPNdB

L'EPN dB (Effective Perceived Noise Decibel) est l'unité de base permettant d'exprimer le niveau effectif de bruit perçu. Il est utilisé pour la certification des avions à réaction.

3) Échelle du bruit

Les sons audibles se situent entre 0 dB (seuil d'audition) et 140 dB. Le seuil de la douleur se situe aux alentours de 120 dB. La gêne, notion subjective, est ressentie de manière très variable d'un individu à l'autre. En conséquence, aucune échelle de niveau sonore objective ne peut donner une indication absolue de la gêne occasionnée.

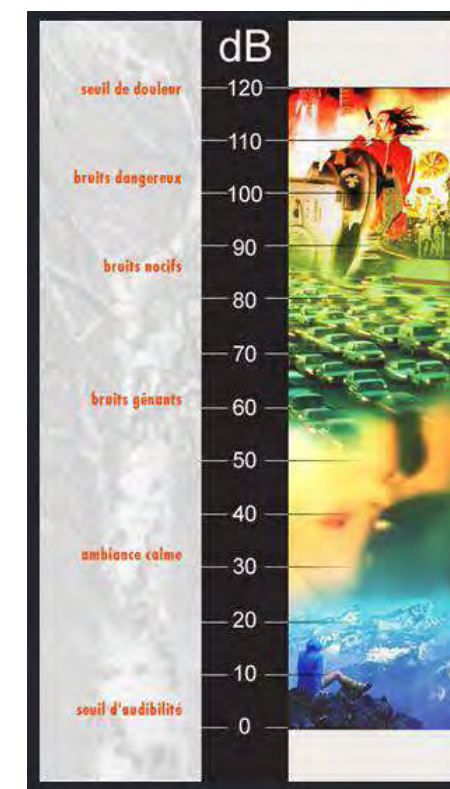


Figure 57 : Echelle du bruit – Source : www.acnusa.fr

6.2.2. Cartes stratégiques du bruit

La Directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, vise à évaluer de façon harmonisée l'exposition au bruit dans les États membres. Elle a notamment pour objectif de prévenir et de réduire les effets du bruit dans l'environnement.

Les cartes de bruit permettent de représenter des niveaux de bruit dans l'environnement, mais également de dénombrer les populations exposées ainsi que les établissements d'enseignement et de santé impactés. Elles permettent de quantifier les nuisances sonores afin d'établir, dans un deuxième temps, des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

Les cartes de bruit stratégiques (il s'agit des cartes dite « de première échéance » où les infrastructures prises en compte sont celles dont le trafic annuel dépasse 60 000 trains) présentent les niveaux sonores pour les périodes Lden (Level day, evening, night soit 24 heures) et Ln (Level night). Plusieurs types de cartes existent :

- cartes de type a : cartes indiquant les niveaux sonores en Lden et Ln pour les différents types de transports (routes, voies ferrées, aéroports et tous transports confondus) et les installations classées pour la protection de l'environnement ;
- cartes de type b : carte indiquant les secteurs affectés par le bruit issu du classement sonore des infrastructures de transports terrestres et qui est arrêtée par le Préfet ;
- cartes de type c : cartes indiquant les zones où les valeurs limites de Point Noir du Bruit (PNB) sont dépassées en Lden (68 dB(A)) et Ln (62 dB(A)) pour les différents types de transports (routes, voies ferrées, aéroports) et les ICPE.

Lorsqu'au moins l'une des façades d'un bâti sensible touche les zones limites de dépassement de seuil PNB en Lden ou en Ln, le bâti est susceptible d'être en PNB.

Pour l'aire d'étude concernée par le projet, les routes et la voie ferrée sont les sources de bruit prédominantes des infrastructures terrestres. Les cartes de bruit de type a des infrastructures routières et celles de la voie ferrée de l'aire d'étude sont présentées ci-après. (A noter que les données pour les infrastructures ferroviaires ne sont pas disponibles sur l'ensemble de l'aire d'étude.).

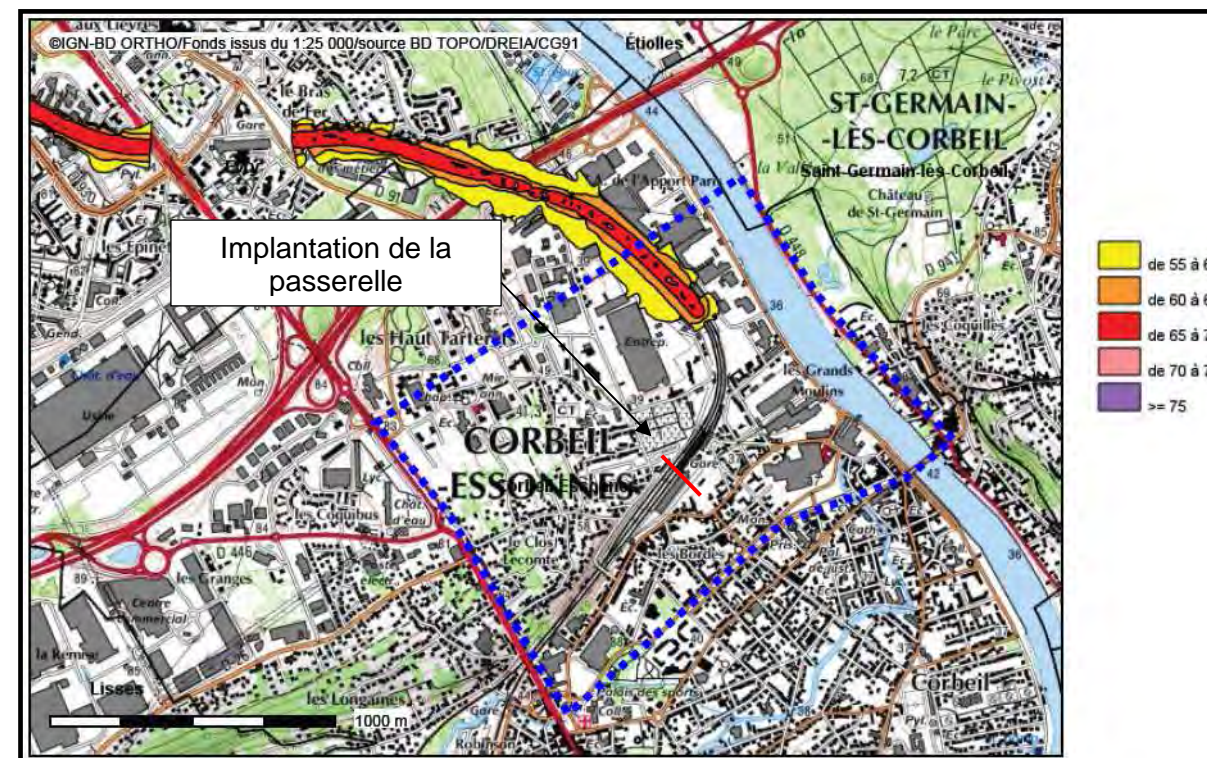


Figure 58 : Carte de type a des infrastructures ferroviaires Lden (24 heures) en dB – Source ©Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement / Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie données 2006

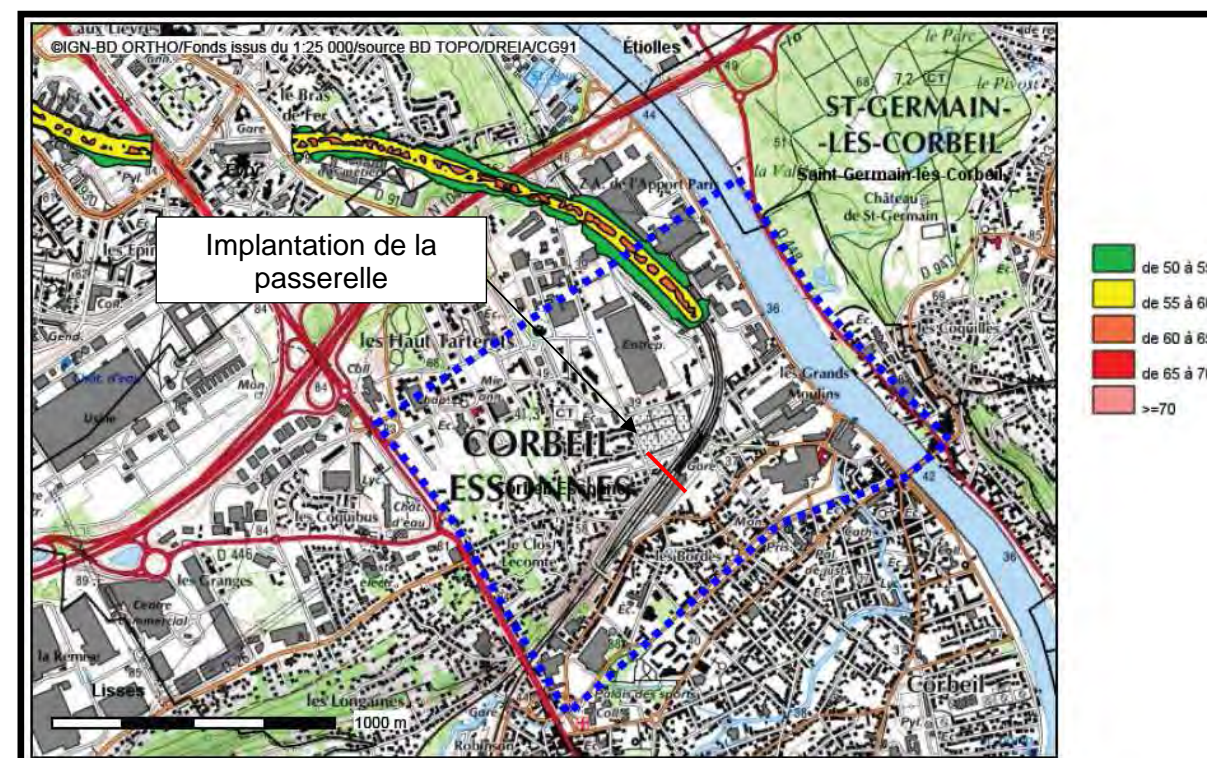


Figure 59 : Carte de type a des infrastructures ferroviaires Ln (nuit) en dB - Source : ©Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement / Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie données 2006

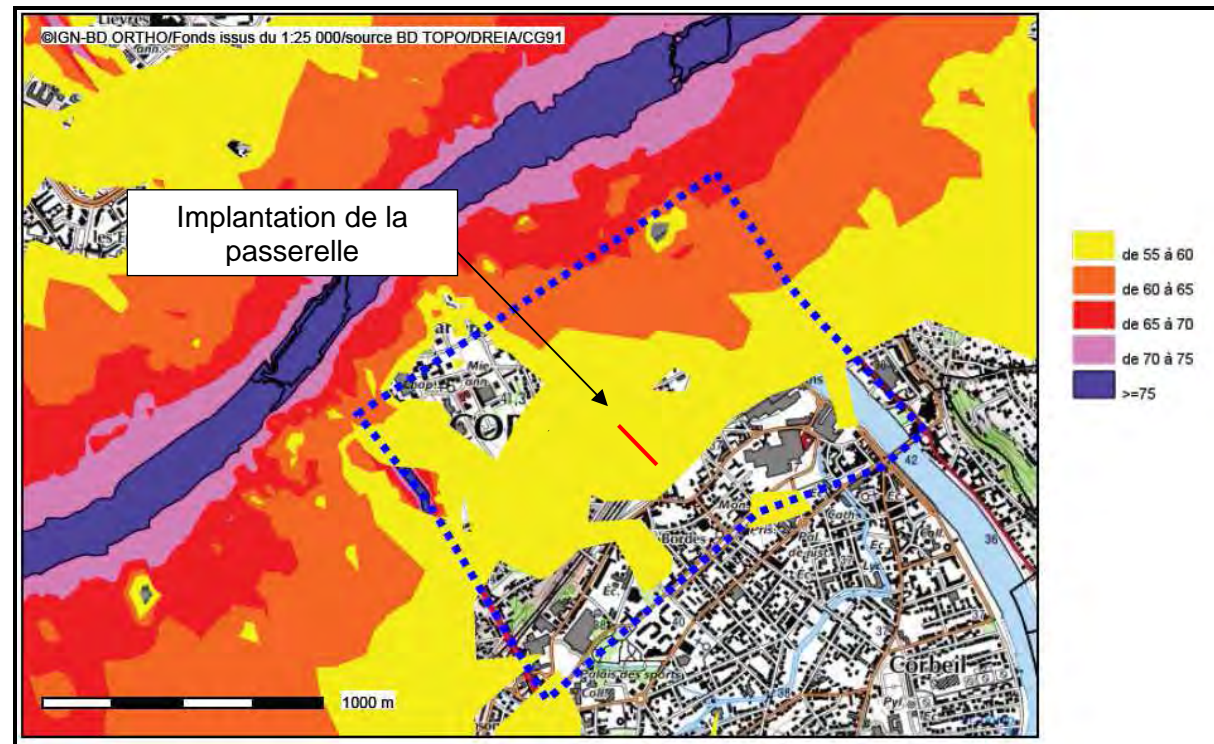


Figure 60 : Carte de type a des infrastructures routières Lden (24 heures) en dB - Source : ©Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement / Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie données 2006

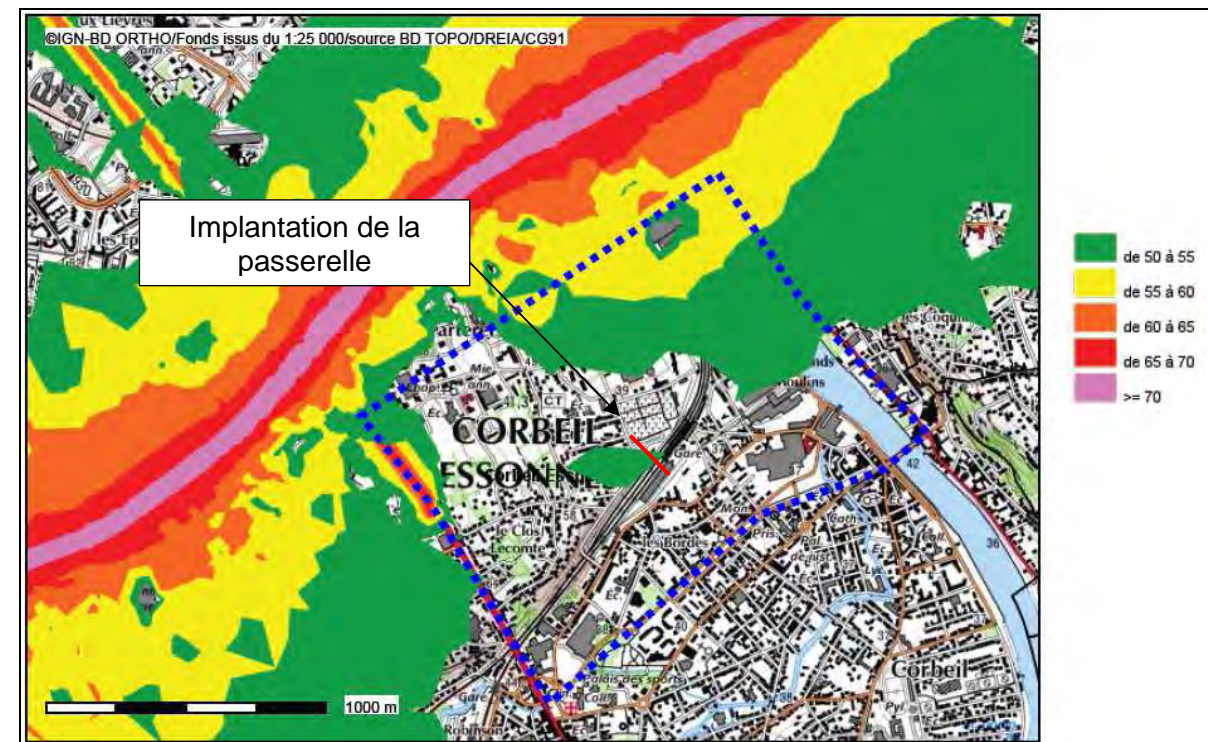


Figure 61 : Carte de type a des infrastructures routières Ln (nuit) en dB - Source : ©Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement / Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie données 2006

Sur une journée complète, les niveaux sonores de l'aire d'étude atteignent un maximum de 65 à 70 dB au droit du corridor de la voie ferrée et des corridors des infrastructures routières (N104 (La Francilienne) au nord et la N7 (Bd Jean Jaurès) à l'Ouest). La nuit, les niveaux sonores sont plus faibles et ont un maximum de 60 à 65 dB au droit du corridor de la voie ferrée et 65 à 70 dB au niveau du corridor de la N7.

6.3 Qualité de l'air

6.3.1. Les documents de planification

1) Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA)

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 (LAURE), codifié aux articles L222-1 à L222-3 et R222-1 à R222-12 du code de l'environnement a prévu l'élaboration d'un Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA).

Le PRQA fixe, en tenant compte du coût et de l'efficacité des différentes actions possibles, des orientations visant à prévenir ou à réduire la pollution atmosphérique afin que les niveaux de concentration des polluants atmosphériques restent inférieurs aux niveaux retenus comme objectifs de qualité de l'air.

Le PRQA contient :

- une évaluation de la qualité de l'air et de son évolution prévisible dans la région considérée, au regard notamment des objectifs de qualité de l'air ;
- une évaluation des effets de la qualité de l'air sur la santé, les conditions de vie, les milieux naturels et agricoles et sur le patrimoine ;
- un inventaire des principales émissions de substances polluantes distinguant, lorsque c'est possible, pour chaque polluant considéré, les différentes catégories de sources et individualisant les sources les plus importantes ;
- une estimation de l'évolution de ces émissions ;
- une liste des principaux organismes qui contribuent dans la région à la connaissance de la qualité de l'air et de son impact sur l'homme et l'environnement.

Au sein de l'aire d'étude, le PRQA d'Île de France a été révisé le 29 novembre 2009. Ce plan recense dans son contenu les dernières données concernant l'état de la qualité de l'air en Île-de-France, les sources de la pollution atmosphérique et leurs impacts sur la santé, les écosystèmes et le patrimoine ainsi que les coûts sociaux qui peuvent en résulter. Il doit permettre d'impliquer, au travers des 21 recommandations déclinées en 77 actions, de nombreux acteurs tels que les collectivités, les services de l'État, industriels, professionnels de l'énergie, du bâtiment, du transport, de la santé et associations œuvrant dans le domaine de l'environnement.

2) Schéma régional climat air énergie (SRCAE)

En application de l'article 68 de la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (loi « Grenelle 2 »), les PRQA sont intégrés dans les schémas régionaux climat-air-énergie (SRCAE).

Le SRCAE définit, au niveau régional, les objectifs et orientations propres qui permettront d'atteindre les engagements nationaux à l'horizon 2020 concernant la réduction de 20% des émissions des gaz à effet de serre, de réduction de 20% de la consommation d'énergie, et de satisfaction des besoins énergétiques à hauteur de 23% à partir d'énergies renouvelables.

Le SRCAE de l'Île de France a été approuvé par le Conseil régional le 23 novembre 2012 et arrêté par le Préfet de région le 14 décembre 2012.

3) Plan de protection de l'atmosphère (PPA)

Le plan de protection de l'atmosphère est l'outil planification pour la maîtrise de la qualité de l'air à l'échelle d'une zone ou d'une région (chaque agglomération de plus de 250 000 habitants doit se munir d'un PPA.).

Les PPA ont été définis par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (intégrée au code de l'environnement) (articles L 222-4 et L222-5).

L'objectif d'un PPA est de ramener, dans la zone concernée et dans un délai qu'il fixe, la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau inférieur aux valeurs limites, et de définir les modalités de la procédure d'alerte. Le PPA détaille les mesures adaptées aux spécificités locales à mettre en œuvre afin d'améliorer la qualité de l'air.

Le PPA doit, en outre, être compatible avec les orientations du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) (article L222-4).

Les PPA sont des outils de planification qui doivent faire l'objet d'une évaluation au terme d'une période de 5 ans et, le cas échéant, sont révisés (article L222-4 du code de l'environnement).

Cette révision du PPA d'Ile-de-France est complétée et appuyée par un plan national d'urgence pour la qualité de l'air (PUQA), issu des travaux du Comité interministériel de la Qualité de l'Air, et dévoilé le 6 février 2013 par la Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

La révision du Plan de Protection de l'Atmosphère pour l'Ile-de-France a été approuvée le 25 mars 2013.

6.3.2. Émissions polluantes

1) Sources d'émissions polluantes

Sur la commune de Corbeil-Essonnes, les trois principales sources d'émissions atmosphériques polluantes sont le trafic routier, les activités des secteurs résidentiels et tertiaires et les industries manufacturières.

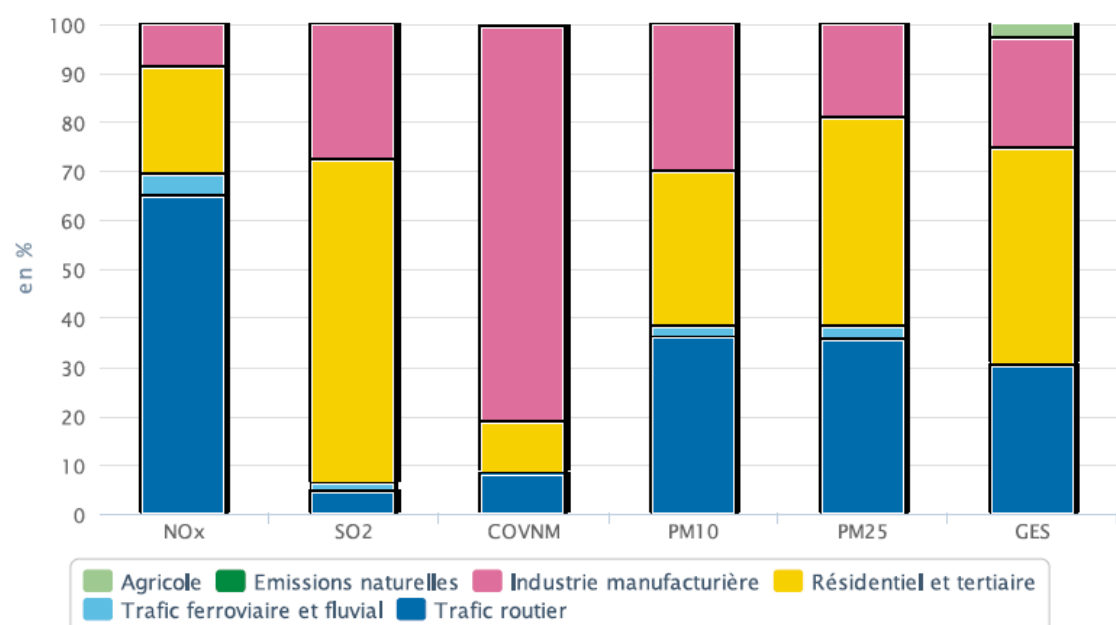


Figure 62 : Contribution en % des différents secteurs d'activités aux émissions de polluants pour la commune de Corbeil-Essonnes. (Estimations faites en 2011 pour l'année 2008) - Source : <http://www.airparif.asso.fr/>

2) Les Polluants

Les oxydes d'azote (NOx)

Les oxydes d'azote (NOx) sont considérés comme un bon indicateur de la pollution liée aux transports, et en tout premier lieu le trafic routier. Alors que le dioxyde d'azote (NO2) est un polluant nocif pour la santé (irritant pour les bronches, augmentant la fréquence et la gravité des crises d'asthme, favorisant les

infections pulmonaires chez l'enfant), le monoxyde d'azote (NO) n'est pas normé car aucun effet de ce polluant sur la santé n'est reconnu.

Le dioxyde de soufre (SO2)

La teneur en soufre des combustibles (gazole, fuel, charbon...) influe sur les émissions de dioxyde de soufre. Ce gaz est irritant pour les muqueuses de la peau et des voies respiratoires supérieures.

Les activités industrielles sont responsables de plus de 50% des rejets dans l'atmosphère, notamment celles liées à la production d'énergie (centrales thermiques). Le chauffage résidentiel, commercial ou des entreprises est également source de SO2.

Les Composés Organiques Volatils (COV)

Les composés organiques volatils sont émis lors de l'évaporation des carburants ou par les gaz d'échappement. Ils peuvent provoquer des irritations pouvant engendrer une diminution de la capacité respiratoire. Certains composés sont considérés comme cancérigènes.

Le trafic automobile, les processus industriels, le secteur résidentiel, l'usage domestique de solvants, mais également la végétation sont responsables de l'émission de ces COV.

Les particules fines en suspension dans l'air (PM10, PM2.5)

Les particules peuvent être d'origine naturelle (vents de poussières, érosion des sols, pollens, bactéries, aérosols marins, cendres volcaniques, ...) ou anthropiques (liées à l'activité humaine). Dans ce cas, elles sont en grande partie issues de la combustion (industries, chauffages industriels et domestique, transport automobile, ...), de procédés industriels, mais aussi de l'usure des matériaux (revêtement des routes, pneus, freins ...).

Elles peuvent être distinguées selon leur taille (de quelques microns à quelques dixièmes de millimètres), leur couleur, leur composition chimique et leur poids. Les particules dont le diamètre aérodynamique moyen est inférieur à 10 µm (PM10) sont retenues par les voies aériennes supérieures, tandis que les particules dont le diamètre aérodynamique est inférieur à 5 µm (PM2.5) peuvent pénétrer plus profondément dans l'appareil respiratoire ou elles peuvent provoquer des inflammations et altérer la fonction respiratoire dans son ensemble. Les particules PM10 sont constituées majoritairement de particules fines PM2,5.

Gaz à effet de Serre (GES)

Les gaz à effet de serre (GES) ont la propriété d'absorber le rayonnement infrarouge émis par la surface terrestre retenant ainsi les émissions thermique et contribuant à l'effet de serre. L'augmentation de la concentration de ces gaz dans l'atmosphère contribue au réchauffement climatique.

3) Quantités rejetées

La qualité de l'air en Ile de France fait l'objet d'une surveillance continue par Airparif (organisme français agréé par le ministère de l'Environnement pour la surveillance de la qualité de l'air en région Île-de-France).

La station de mesure de la qualité de l'air la plus proche de l'aire d'étude se trouve à Evry, au nord-ouest de l'aire d'étude.

Le tableau suivant donne les émissions polluantes estimées pour l'année 2011.

Polluants :	NOx	SO2	COVNM	PM10	PM25	GES
Emissions totales :	284 t	29 t	794 t	47 t	34 t	132 kt

Figure 63 : Bilan des émissions annuelles pour la commune de Corbeil-Essonnes. (Estimations faites en 2011 pour l'année 2008) - Source : http://www.airparif.asso.fr

Concernant les PM10, le PPA définit une zone sensible dont la population est potentiellement exposée à un air atteignant ou excédant l'objectif de qualité annuel. La commune de Corbeil-Essonnes a été classée dans cette zone sensible.

6.4 Émissions lumineuses

Le projet, localisé en zone urbaine, est fortement marqué par les émissions lumineuses. Les principales pollutions d'ambiance lumineuses sont liées à la circulation des véhicules et à l'éclairage du réseau routier.

Très localement l'éclairage des installations ferroviaires, quais et accès, est bien perçu par tous.

La carte ci-après fondée sur la perception des étoiles et de la couleur du ciel nocturne a été réalisée par l'association Astronomie du Vexin (AVEX), elle présente les densités de sources lumineuses selon les secteurs de la région parisienne. Plus les couleurs se rapprochent des bleus et du noir et plus la zone est en « silence lumineux » où le nombre d'étoiles perceptibles par un observateur au sol est de plus en plus important ; a contrario c'est dans la zone blanche, où l'intensité des lumières au sol est maximale que la perception des étoiles est minimale.

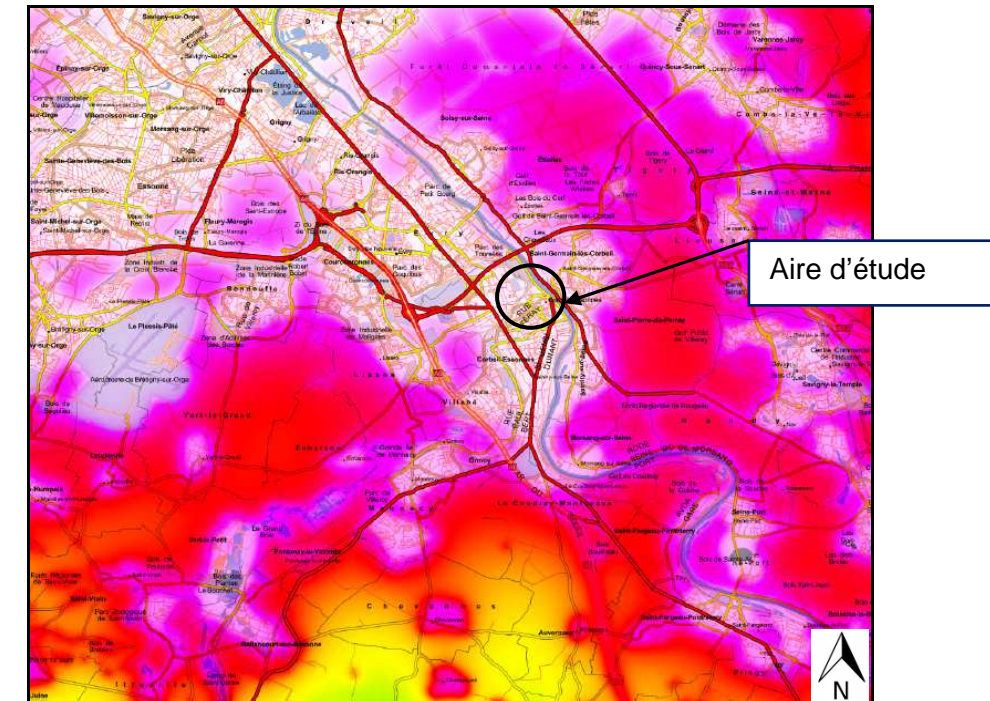
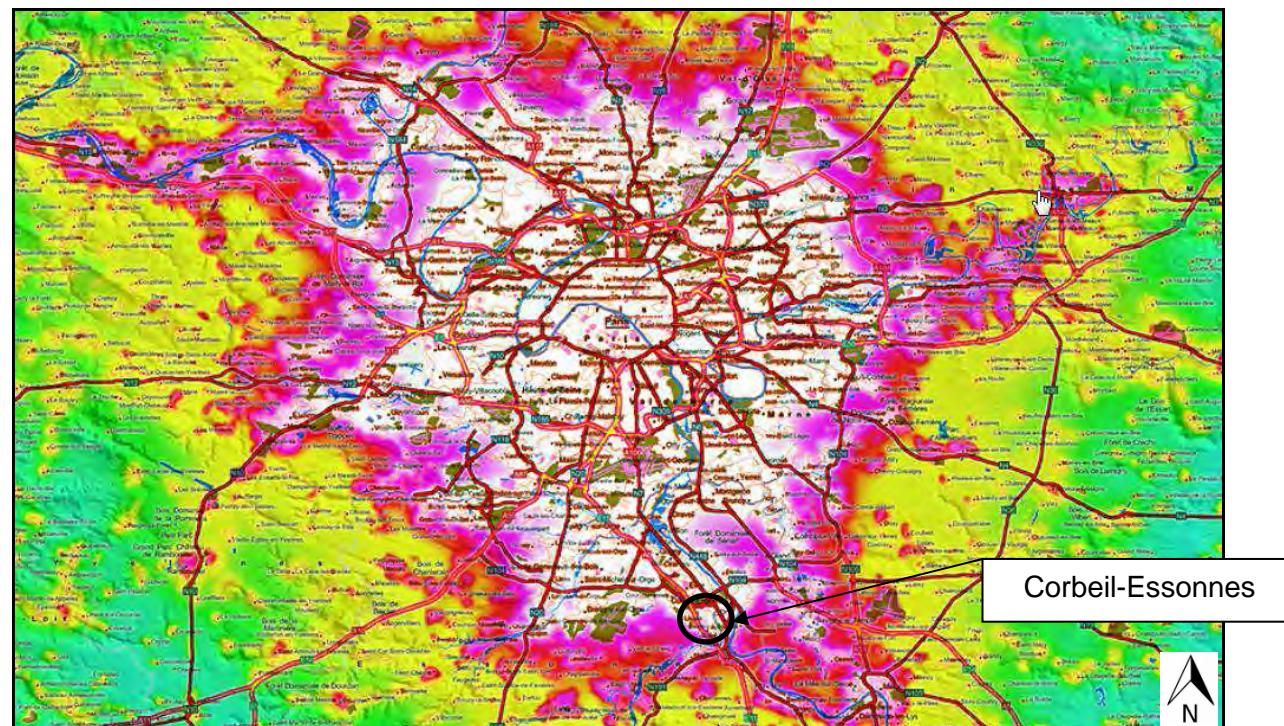


Figure 64 : Cartes des pollutions lumineuses Avex 2011, en haut ensemble de la région parisienne, et sur carte agrandie, focalisation sur la zone d'étude

Echelle AVEX	
Blanc	0-50 étoiles visibles selon les conditions. Pollution lumineuse très puissante et omniprésente. Typique de très grand centre urbains et grande métropole régionale et nationale.
Magenta	50-100 étoiles visibles à l'œil nu, les principales constellations commencent à être reconnaissables
Rouge	100-200 étoiles : les constellations et quelques étoiles supplémentaires apparaissent.
Orange	200-250 étoiles dans de bonnes conditions, la pollution est omniprésente, mais quelques coins de ciel noir apparaissent, typiquement moyenne banlieue
Jaune	250-500 étoiles : pollution lumineuse encore forte. Voie lactée peut apparaître dans de très bonnes conditions.
Vert	500-1000 étoiles : grande banlieue tranquille, faubourg des métropoles, voie lactée souvent perceptible mais très sensible aux conditions atmosphériques,
Cyan	1000-1800 étoiles : la voie lactée est visible la plupart du temps (en fonction des conditions climatiques) mais sans éclat, elle se distingue sans plus,
Bleu	1800-3000 étoiles : bon ciel, la voie lactée se détache assez nettement, on commence à avoir la sensation d'un bon ciel, néanmoins, des sources éparses de pollution lumineuse sabotent encore le ciel ici et là, en seconde réflexions, le ciel à la verticale de l'observateur est généralement bon à très bon.
Bleu nuit	3000-5000 étoiles : bon ciel, voie lactée présente et assez puissante, les halos lumineux sont très lointains et dispersés, ils n'affectent pas notablement la qualité du ciel,
Noir	+ 5000 étoiles visibles à l'œil nu : plus de problème de pollution lumineuse décelable à la verticale sur la qualité du ciel. La pollution lumineuse ne se propage pas au dessus de 8° sur l'horizon

L'aire d'étude est localisée en zone blanche, il s'agit de zone très impactée par les lumières urbaines.

L'aire d'étude est influencée par le bruit des infrastructures ferroviaires qui desservent la gare et les grandes infrastructures routières qui l'encadrent.

Le projet est concerné par le PRQA, SRCAE et le PPA et est compatible avec ces plans.

La qualité de l'air est influencée par trois sources principales d'émissions polluantes que sont le trafic routier, les activités des secteurs résidentiels et tertiaires et les industries manufacturières.

L'aire d'étude est marquée par les émissions lumineuses (éclairage de la gare, des rues, du réseau routier, circulation des véhicules).

7 Synthèse des enjeux et interrelations

7.1 Synthèse des enjeux

L'analyse de l'état initial du site a montré que le secteur de la gare s'inscrit dans un contexte urbanisé, en pleine réflexion d'aménagement urbain et de requalification des espaces autour de la gare. Desservi par un axe lourd de transport ferroviaire qui constitue une coupure entre les quartiers de Corbeil-Essonnes, et équipé d'une gare, il est amené à jouer à l'avenir un rôle plus important en terme de centralité et d'échanges.

Les enjeux identifiés dans les chapitres précédents sont hiérarchisés suivant leur importance relative pour le territoire (enjeux forts, modérés, faibles).

- Nous entendons par enjeu une portion de territoire qui compte tenu de son état actuel ou prévisible, présente une valeur au regard de préoccupations patrimoniales, culturelles, esthétiques, monétaires ou techniques. Les enjeux sont indépendants de la nature des projets.

En résumé, on retiendra de l'analyse de l'état initial les principaux éléments fournis dans les tableaux suivants. Le niveau d'enjeu pour chaque élément est représenté selon la grille d'analyse suivante.

Enjeu	
	Aucun enjeu
	Enjeu faible
	Enjeu modéré
	Enjeu fort

7.1.1. Les enjeux physiques identifiés sur un site depuis longtemps urbanisé

- qualité des sous-sols liée aux types d'occupation passée du site concernée. Le site proche de la future passerelle a abrité une activité susceptible de recéler une source de pollution, cela n'est pas avéré, par ailleurs il est possible que des restes de pollution ancienne soient présents dans le sous-sol de cette emprise ferroviaire.
- eaux souterraines : la nappe phréatique au droit du site se trouve à 4 m sous le niveau du terrain naturel, l'enjeu est de conserver les conditions d'écoulement et de ne pas polluer la nappe par la mise en circulation de substances polluantes en phase chantier et en phase d'exploitation. Le recueil des eaux et la préservation des eaux souterraines sont une contrainte à intégrer au projet.

- eaux de surface. L'aire d'étude est traversée par un bras de l'Essonne et se trouve bordée par la Seine, mais les eaux de surface sont les eaux de ruissellement produites par la pluie. Ces eaux sont conduites dans un réseau d'assainissement géré par le SIARCE.
- pollution pyrotechnique. Le quartier de la gare a été bombardé à la fin de la seconde guerre mondiale, Un diagnostic historique a révélé la forte probabilité de la présence d'engins explosifs dans les sous-sols autour de la gare.

Milieu physique		
Climatologie		<ul style="list-style-type: none"> ❖ Climat océanique dégradé, ❖ Des précipitations fréquentes mais généralement faibles, ❖ Des températures douces en moyenne : avec des températures minimales en janvier et maximales en Juillet et août, ❖ Des vents prédominants de Sud-Ouest et Nord-Est.
Topographie		<ul style="list-style-type: none"> ❖ entité géographique plane, absence de zones topographiques marquées.
Géologie /Géotechnique		<ul style="list-style-type: none"> ❖ Formations géologiques du quaternaire et du tertiaire du bassin parisien ❖ Contexte géotechnique: Présences des formations suivantes : remblais, alluvions modernes, alluvions anciennes, colluvions, calcaires de Champigny
Qualité des sols selon les activités antérieures		<ul style="list-style-type: none"> ❖ 11 sites Basias identifiés dans l'aire d'étude, ❖ Pollution éventuelle causée par des déversements accidentels historiques.
Hydrogéologie		<ul style="list-style-type: none"> ❖ Présence de la masse d'eau souterraine « nappe de la Beauce » ❖ Au droit de l'emprise ferroviaire: nappe d'eau à une profondeur variant de 4 m,
Hydrologie		<ul style="list-style-type: none"> ❖ Présence de deux cours d'eau ou de plan d'eau : la Seine à l'Est et l'Essonne au sud, ❖ Fleuve Seine et rivière Essonne à plus de 500m, ❖ Rejet des eaux pluviales dans la Seine, ❖ Les eaux sont gérées par le SIARCE,
Exploitation de la ressource en eau		<ul style="list-style-type: none"> ❖ Aucun captage AEP ou périmètre de protection associé dans un rayon de 1 km, ❖ Exploitation de l'eau de la Seine pour AEP site de Clergerie
Risques naturels		<ul style="list-style-type: none"> ❖ Deux PPRI (Seine Amont et Essonne aval) mais pas de périmètre de zone submersible au niveau du site ❖ Emprise du projet concernée par un aléa faible de retrait-gonflement des argiles, ❖ Emprise du projet en zone de sismicité très faible.
Pollution pyrotechnique		<ul style="list-style-type: none"> ❖ Contraintes potentielles liés à la présence d'engins explosifs

7.1.2. Les enjeux naturels identifiés sur un site depuis longtemps urbanisé

Les milieux naturels ne présentent pas d'enjeu particulier sur l'aire d'étude. Pour ce qui concerne les sites Natura 2000 les plus proches, ils sont situés à environ 5 km. Un chapitre spécifique lui est consacré dans l'étude.

Milieu physique		
Patrimoine naturel protégé		<ul style="list-style-type: none"> ❖ Absence d'espace naturel protégé (site Natura 2000, APPB, réserve naturelle) dans un rayon d'5 km autour de l'emprise du projet, ❖ 1^{ère} zone Natura 2000 à environ 5 km au Sud-ouest du projet.
Patrimoine naturel inventorié		<ul style="list-style-type: none"> ❖ Absence de ZICO et zones RAMSAR dans un rayon de 2 km autour de l'emprise du projet. Présence d'une de ZNIEFF au niveau de la vallée de la seine à plus de 500m du projet
Patrimoine naturel faisant l'objet d'une gestion conservatoire		<ul style="list-style-type: none"> ❖ Présence d'ENS en limite nord-est (Port d'Arblay de l'aire d'étude.
Zones humides		<ul style="list-style-type: none"> ❖ Site au sein d'une Zone Humide ou enveloppe d'alerte potentiellement humide
Habitats, flore et faune		<ul style="list-style-type: none"> ❖ Habitats naturels quasiment inexistant sur l'emprise du quartier de la gare et inexistant au droit de l'emprise du projet, ❖ Végétation présente : pelouse et quelques groupes ou alignements d'arbres, ❖ Faune locale : peu de possibilité d'accueil de la faune du fait de la faible diversité végétale
Continuité écologique		<ul style="list-style-type: none"> ❖ L'emprise du projet n'est pas concernée par des continuités écologiques ou des noyaux de biodiversité.

7.1.3. Les enjeux liés au milieu humain identifiés dans l'aire d'étude

- un enjeu qui touche le projet est celui de créer un pôle fonctionnel centré sur la gare. Cet enjeu fait déjà l'objet d'actions engagées ou en projet sur le quartier de la gare qui nécessite d'être rénové en matière de qualité et de fonctionnalité urbaine :
 - la ZAC de la Montagne de Glaises, en cours de réalisation, dont l'extrémité Nord viendra côtoyer la gare routière Emile Zola,
 - le projet de quartier de la gare, qui sera réalisé sur des emprises ferroviaires aujourd'hui en grande partie inemployées.
 - le projet de pôle de transports multimodal qui intégrera l'évolution des lignes de transports routiers la requalification du plan de circulation, de desserte et de stationnement du quartier de la gare,
- population : pôle de transports collectifs, le site de la gare est en contact avec des quartiers d'habitat, de commerces et de services, et constitue un élément indissociable de l'attractivité de la commune, tant en termes de population qu'en termes économiques ;
- occupation fonctionnelle du site et urbanisation : les projets signalés dans l'alinéa précédent participent de la volonté d'améliorer la fonctionnalité urbaine de ce secteur de la ville aujourd'hui insuffisamment accessible, enclavé, et à requalifier avec des liaisons difficiles de part et d'autre des emprises ferroviaires. Il s'agit d'une sensibilité dont la résolution est un enjeu pour la réalisation du projet ;
- infrastructures de transports et aux déplacements : sont regroupés sur le site toutes les problématiques liées à un pôle multimodal : transport ferroviaire, transports urbains, circulation automobile, circulations douces, stationnement, en interrelation avec les aspects de cadre de vie (bruit et qualité de l'air), et de « transparence » des emprises ferroviaires c'est-à-dire de franchissements au-dessus des emprises. C'est clairement un des enjeux principaux du projet.

Tous les autres aspects analysés pour le milieu humain ne présentent pas d'enjeu significatif vis-à-vis du type de projet concerné. MILIEU HUMAIN		
Documents d'urbanisme		<ul style="list-style-type: none"> Document supra-communautaire : prise en compte du SDRIF, absence d'orientations liées à un SCOT. Document d'urbanisme communal : PLU de Corbeil-Essonnes: emprise du projet en zone UI (emprise ferroviaire) et UL (Équipements) Enjeu de créer un pôle fonctionnel centré sur la gare en connexion avec d'autres projets
Population et habitat		<ul style="list-style-type: none"> Aire d'étude présentant une forte densité de population et évolution forte de la population communale depuis 1999 secteurs habités les plus proches au sud des emprises ferroviaires à environ 100m du projet.
Activités économiques locales		<ul style="list-style-type: none"> Présence d'ERP liés à la gare (commerces, services, restaurants...), Aucun établissement sensible n'est localisé dans un rayon de 1 km autour du projet.
Infrastructures de transport		<ul style="list-style-type: none"> Infrastructure ferroviaire : ligne D du RER, pas d'accès PMR Infrastructure routière : RN 7 et RN 104, gare accessible au sud par des voiries en sens unique Réseaux de transport en commun : nombreuses lignes de bus, projet de site propre des lignes Tzen accès piétons: pas de cheminements directs vers la gare, manque de continuité entre les deux gares routières Compatible avec le PDUIF et le PLD et SDD.
Réseaux		<ul style="list-style-type: none"> Réseau séparatif Eaux pluviales collectées par réseau public : rejetées dans la Seine sans traitement, Nombreux réseaux secs au sein de l'emprise ferroviaire (gaz, électrique, communication...),
Servitudes		<ul style="list-style-type: none"> Servitudes aéronautiques de dégagement liées à l'aérodrome de Brétigny, Périmètres de protection de monuments historiques n'affectant pas la zone du projet
Risques technologiques		<ul style="list-style-type: none"> Risques industriels : plusieurs établissements ICPE dans l'aire d'étude: les plus proches du projet : 2 ICPE soumises à autorisation avec périmètre de protection autour des silos, ne touchant pas le projet
Patrimoine culturel et historique		<ul style="list-style-type: none"> Archéologie : zone fortement remaniée par le passé, 1 monument historique en marge de l'aire d'étude : les Grands Moulins de Corbeil. L'emprise du projet ne recoupe par le périmètre de protection d'un monument historique, Un site inscrit dans un rayon de 500m au niveau des rives de la Seine, Aucune ZPPAUP ou AMVAP dans un rayon de 8 km.

Tous les autres aspects analysés pour le milieu humain ne présentent pas d'enjeu significatif vis-à-vis du type de projet concerné. **MILIEU HUMAIN**

Tourisme et loisirs	❖ Potentiel de promenade lié aux vallées de la Seine et de l'Essonne GR 11 accédant au GR2 ❖ Pas d'enjeu touristique lié au pôle de la gare
---------------------	--

7.1.4. Les enjeux sur le cadre de vie

- paysage. Le contexte est hétéroclite et très urbanisé, un aménagement doit s'intégrer tout en requalifiant le site.
- niveaux sonores et vibration. L'environnement sonore est marqué par le passage des trains et la circulation des véhicules automobiles dans le quartier. Les trains sont aussi à l'origine de vibrations assez peu perçues. Il s'agit de contrainte dont la structure de la passerelle devra tenir compte, vue la proximité des voies.
- émissions lumineuses. Le site est déjà l'objet de multiples sources lumineuses, La conception de l'ouvrage peut intégrer une disposition discrète du nécessaire éclairage de ce passage destiné aux piétons et personnes à mobilité réduite.

Tous les autres aspects analysés pour le cadre de vie ne présentent pas d'enjeu significatif vis-à-vis du type de projet concerné

Cadre de vie	
Paysage	❖ Contexte paysager général marqué par la présence de bâtis liés à la zone urbaine et aux installations industrielles, ainsi que par la présence d'emprises ferroviaires qui constitue une coupure visuelle, ❖ Contexte paysager local très minéral (infrastructures, parkings, bâtiments).
Bruit	❖ Bruit ambiant : bruit des infrastructures ferroviaires et des infrastructures routières.
Qualité de l'air	❖ Compatible avec le SRCAE et le PPA, ❖ Source d'émissions liées aux trafics routiers et activités industrielles.
Émissions lumineuses	❖ Environnement marqué par les émissions lumineuses, ❖ Émissions lumineuses dans le secteur liées à la présence de zones urbaines : éclairage de la gare, voiries et parkings liés à la gare.

7.2 Interrelations entre enjeux

Sur l'ensemble de l'aire d'étude, des interrelations nombreuses existent entre les différents enjeux :

- entre le contexte hydrogéologique et le contexte hydrologique, les secteurs au niveau de la rue peuvent connaître des inondations du fait de la montée des eaux de la nappe alluviale.
- entre le contexte physique et naturel et les milieux humain, urbain et cadre de vie. Le développement de Corbeil ayant dû s'adapter au contexte naturel, des dispositifs d'assainissement destinés à évacuer les eaux vers la Seine ont été mis en place. L'implantation des bâtiments a dû prendre en compte la présence de la nappe dans le sous-sol. La gare est desservie par le réseau d'assainissement de la ville. Le secteur de la gare est hors zone d'inondation potentielle : la nappe se trouve à 4 mètres environ sous le niveau du terrain naturel. Les aménagements en sous-sol peuvent suivant leur profondeur impacter la nappe.
- entre enjeux du milieu urbain. Il s'agit des interrelations entre les différents types d'utilisation de l'espace comme les réseaux de transports et de déplacement avec les secteurs d'habitat et d'activités situés de part et d'autre des emprises ferroviaires. Dans le cas présent, les circulations de piétons liées ou non au trafic ferroviaire, les autobus desservant la gare, la circulation automobile ont de nombreuses interrelations sur les axes de déplacements.
- entre les divers aspects historiques de l'occupation humaine et urbaine comme la présence dans Corbeil de monuments historiques classés ou inscrits relevant d'un classement parfois contraignant orientant la conception des aménagements.
- le quartier de la gare comporte des bâtiments en cours ou attendant leur mutation. Cela crée des interrelations avec les projets comme celui de la passerelle qui est défini.

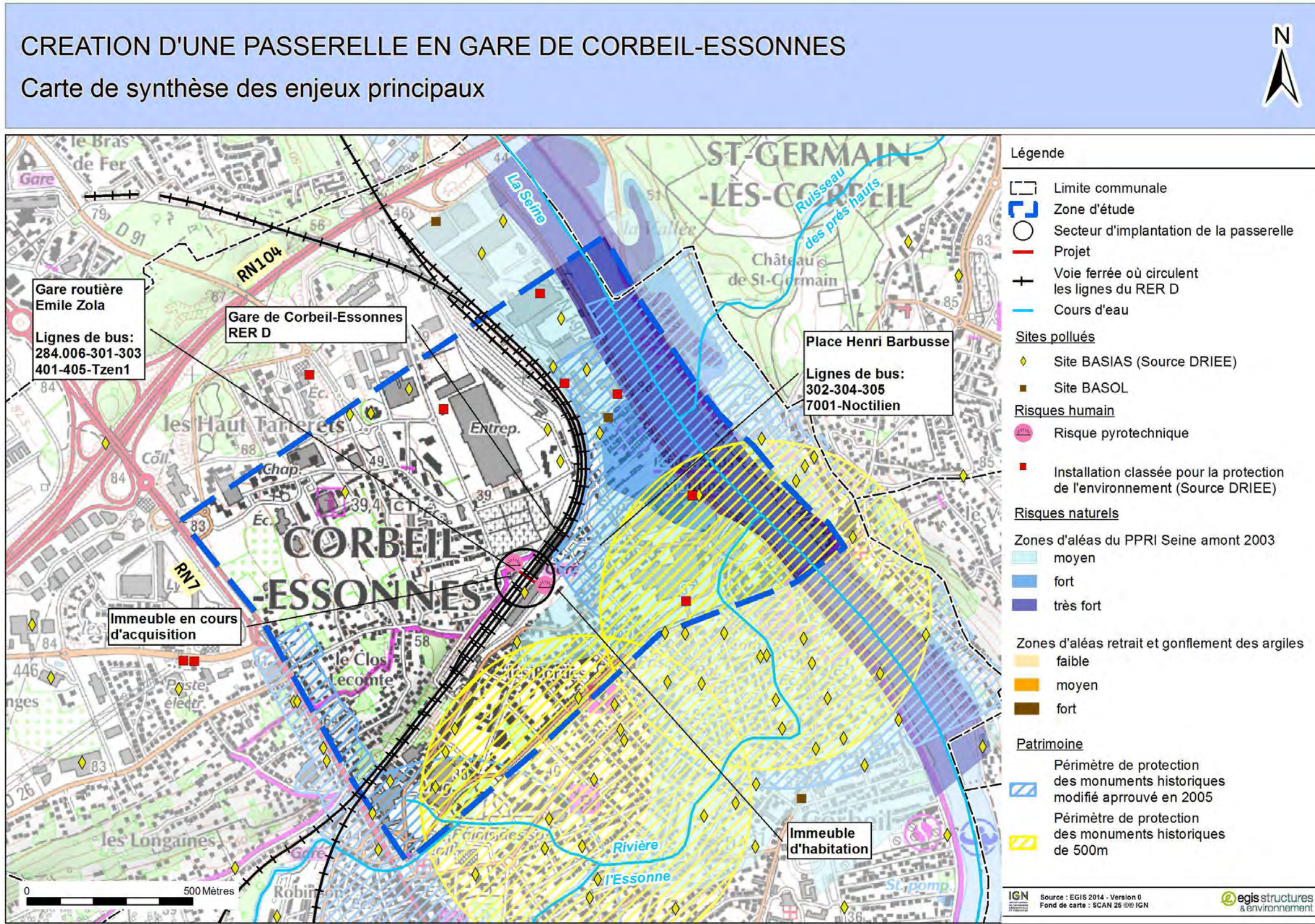


Figure 65 : Cartes de synthèse des enjeux

PARTIE V – ESQUISSE DES PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION EXAMINEES ET RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU

1 Esquisse des principales solutions de substitution examinées

Le projet de passerelle piétonne en gare de Corbeil-Essonnes a fait l'objet d'une étude préliminaire où a été envisagée, dans son ensemble, l'accessibilité des personnes en situation de handicap à partir de la voirie jusqu'aux trains, en privilégiant le cheminement le plus usuel.

Plusieurs types de solutions ont été envisagés :

- **solution 0** : cette solution consiste à conserver la situation existante, à savoir le franchissement et la desserte des quais à partir du passage souterrain actuel pour les personnes se déplaçant sans contraintes et l'accès aux quais aidé par du personnel SNCF pour les personnes à mobilité réduite, en utilisant les passages planchéiés traversant les voies ferrés à niveau, en extrémité de la gare (côté Melun).

En premier lieu, cette solution est contradictoire avec le Schéma Directeur d'Accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite. De plus, la situation actuelle nécessite une mobilisation de personnel et impose des conditions de traversée contraintes par la sécurité à assurer vis-à-vis des circulations ferroviaires. La situation actuelle devrait connaître une accentuation des difficultés d'accès pour les PMR avec l'augmentation du trafic et du nombre de voyageurs. De ce fait, l'accès aux quais devrait devenir de plus en plus compliqué avec la nécessité d'anticiper et de programmer les traversées à effectuer, ce qui accentuera encore le manque d'autonomie des personnes à mobilité réduite, tout en rendant plus difficile la gestion et le fonctionnement des services dans la gare. La réalisation d'une solution permettant de remédier à cette situation, et de répondre aux objectifs du Schéma directeur d'accessibilité de la région Ile-de-France a donc été recherchée.

- **solution 1** consistant à adapter le souterrain existant en l'équipant avec des ascenseurs.

La réalisation de cette solution nécessite de fermer le passage souterrain existant pendant la durée des travaux et de réaliser une passerelle provisoire pour maintenir les accès aux quais pendant la durée des travaux. Avec cette solution, la passerelle provisoire sera démontée après la mise en service du projet. La réalisation de passerelle provisoire est aussi contraignante que celle d'une passerelle définitive et constitue un surcoût irréductible. Enfin, le passage souterrain existant comporte un dénivelé intérieur (présence de marches) qui, même avec cette solution complexifierait la mise en accessibilité et la circulation des personnes à mobilité réduite.

- **solution 2** consistant à réaliser un autre passage souterrain équipé d'ascenseurs.

C'est une solution très contraignante pendant la période de travaux, nécessitant de travailler sous œuvre sans interrompre en journée le trafic. Cette solution est onéreuse et très délicate à réaliser.

- **solution 3** consistant à réaliser une passerelle au-dessus des voies.

Cette solution présente l'avantage que l'ouvrage est réalisé en dehors du faisceau ferroviaire, puis est livré sur place et monté par grutage en limitant le temps d'interruption du trafic et les travaux de génie civil sur le site. C'est donc une solution plus compatible avec les conditions d'exploitation ferroviaire et moins onéreuse et réalisable dans un délai plus court que les solutions souterraines.

Par ailleurs, la réalisation d'une passerelle sur un territoire qui devrait connaître la réalisation d'un projet urbain permet d'offrir un lien lisible pour tous les habitants et usagers entre les deux rives urbaines situées de part et d'autre du faisceau ferroviaire.

Enfin, le terrain naturel et les voiries environnantes étant au niveau des quais, le franchissement et l'accès aux quais par une passerelle présente de nombreux avantages tant en termes de coût, de délais, de mise en œuvre, de cohérence avec les projets urbains et de moindre impact sur l'exploitation ferroviaire.

Au final, la création d'une passerelle est donc apparue comme étant une solution nettement préférable à celle de mettre aux normes le passage souterrain existant ou de réaliser un nouveau passage souterrain.

La solution retenue consiste donc à mettre en place au Sud du bâtiment voyageurs une passerelle de liaison quai/quai avec prolongement ville/ville équipée d'escaliers fixes et d'ascenseurs avec de permettre l'accessibilité des PMR.

2 L'axe d'implantation de la passerelle

L'objectif premier de la passerelle est de permettre aux personnes à mobilité réduite d'accéder de manière autonome aux quais.

Par ailleurs, il est apparu que la Communauté d'agglomération Seine Essonne, porteuse d'une réflexion sur la requalification du quartier de la gare, étudiée par l'AFTRP, pourrait intégrer à sa réflexion l'extension de la passerelle depuis le quai 1 vers l'avenue Carnot, qu'il est envisagé de prolonger depuis le centre-ville jusqu'à la gare de Corbeil dans le cadre du projet urbain.

La principale difficulté du projet de passerelle en gare de Corbeil-Essonnes a donc résidé dans la recherche de l'axe d'implantation optimal, permettant de rendre cette future infrastructure compatible avec les projets de renouvellement urbain actuellement en réflexion, d'une part, et avec la configuration actuelle du bâti mitoyen et des équipements ferroviaires, d'autre part. L'engagement des études est intervenu en prenant en compte le fait que les choix concernant la future urbanisation du site relevaient plutôt « d'orientations de principe » mais sans arrêter de calendrier de réalisation. Ces choix concernent :

- celui relatif à la démolition envisagée par la Ville et la Communauté d'agglomération Seine Essonne des bâtiments existants en bordure du faisceau ferroviaire (la halle SERNAM côté gare SNCF en rive Est du faisceau, et le bâtiment R+2 faisant l'objet d'une procédure d'insalubrité côté gare routière en rive Ouest) ;
- celui relatif au projet d'aménagement urbain en rive Est, porté par la Communauté d'agglomération et la Ville.

Compte tenu de ces contraintes liées à la possibilité de rendre compatible la passerelle avec ces aménagements urbains, et dans l'objectif d'aboutir à un choix d'implantation optimal, deux variantes d'implantation ont été étudiées au démarrage des études d'Avant-projet.

2.1 Deux variantes d'implantation

Ces variantes sont désignées variantes "1" et "2", la première étant située en dehors des emprises des bâtiments éventuellement à démolir et la seconde, au droit de ces emprises.

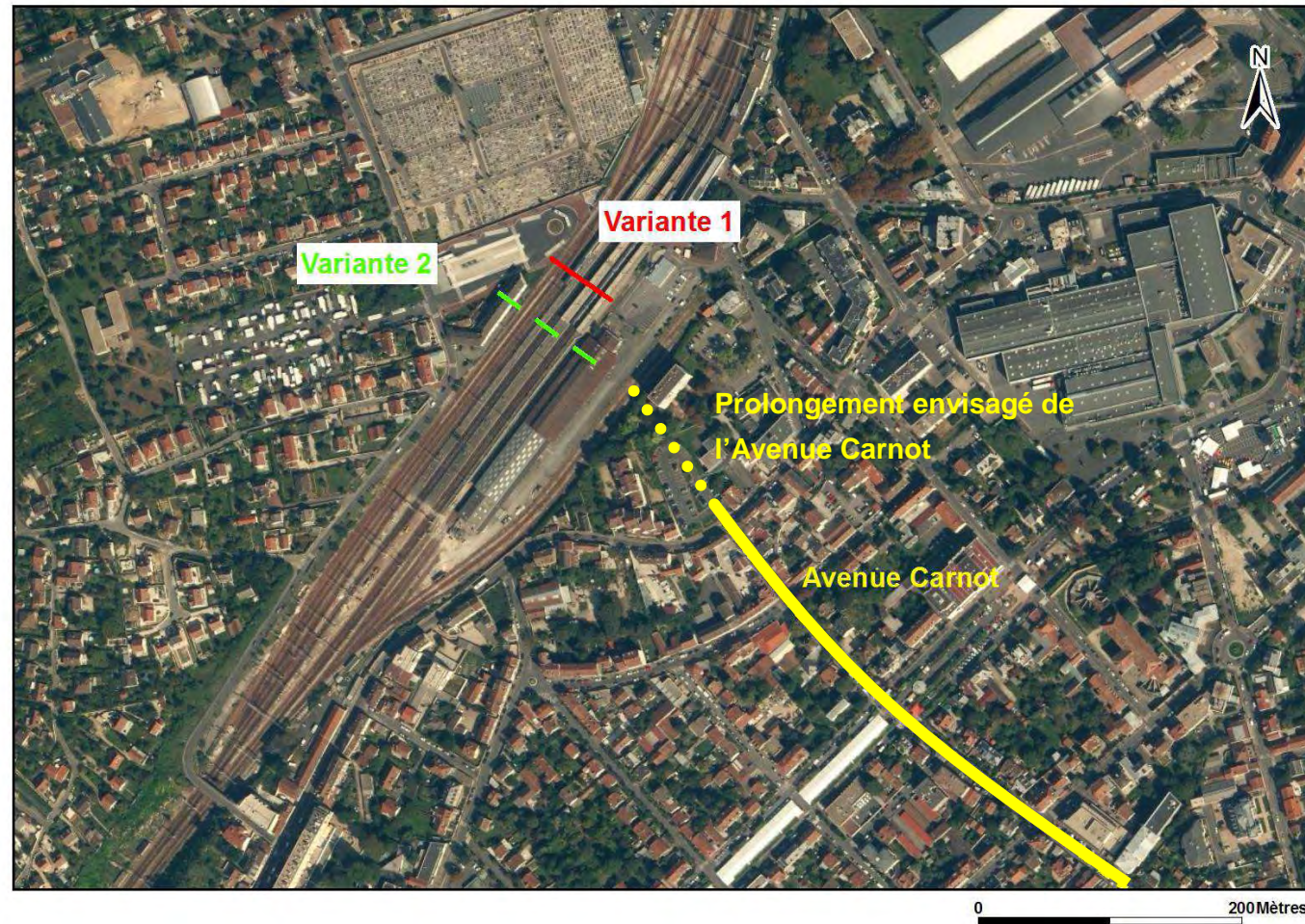


Figure 66 : Vue aérienne présentant l'implantation des deux variantes (source : études AVP Egis)

Pour l'implantation de la variante 1, le positionnement de la passerelle permet d'optimiser à la fois sa faisabilité et sa fonctionnalité. Il évite un désaxement excessif de l'ouvrage par rapport à l'implantation du bâtiment voyageurs. Il est le fruit d'une recherche de l'orientation des escaliers la plus adaptée possible à l'orientation des flux de voyageurs.

La variante 2 se développe dans le prolongement de l'avenue Carnot et permet donc une meilleure cohérence avec les projets urbains portés par la Ville et l'agglomération Seine-Essonnes. De plus, sa position davantage centrée sur les quais permet de mieux répartir les voyageurs sur l'ensemble du linéaire des quais, et donc d'améliorer leur confort et leurs cheminements.

2.2 Implantation de la variante 1

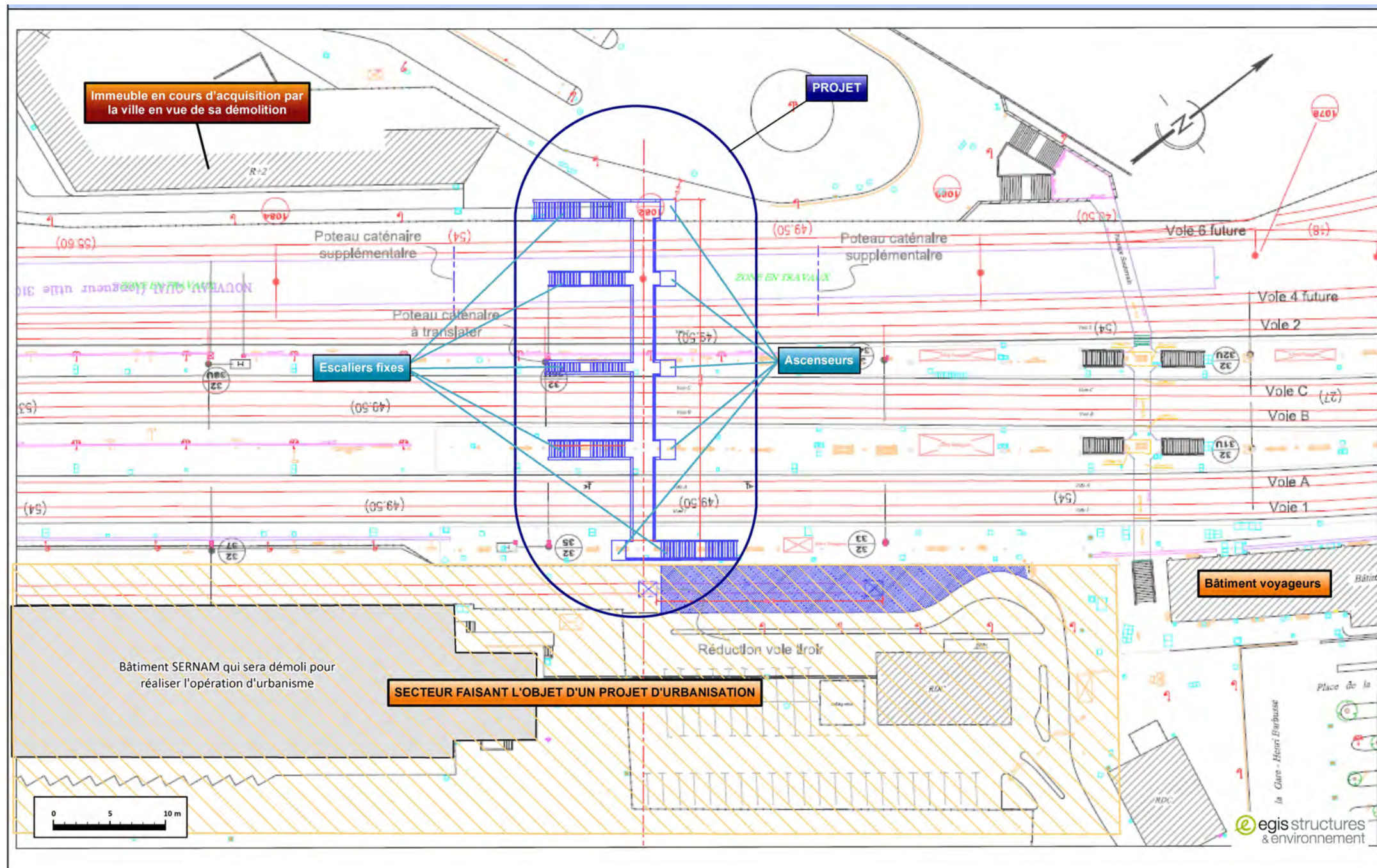


Figure 67 : Implantation de la passerelle en sa variante 1

Sur la figure ci-dessus, l'ouvrage représenté en bleu dispose, coté centre-ville d'une aire d'accès à l'escalier tourné côté bâtiment voyageurs sur le quai 1. Les quatre autres escaliers qui desservent les quais sont tournés dans la direction opposée à celle du bâtiment voyageurs. Cette orientation des escaliers est adaptée aux flux de voyageurs. Cependant la dissymétrie des escaliers peut nuire à la qualité de l'insertion architecturale de l'ouvrage dans son environnement urbain.

L'implantation de la variante 1 ne pose pas de problème particulier en termes de cheminement aux abords de la gare. La largeur de passage au droit de l'ascenseur accostant sur le trottoir côté gare routière (rue Émile Zola) est de l'ordre de 3 mètres. Côté Henry Barbusse la création de la passerelle est l'occasion de

réaménager un parvis de gare. Cependant ce dernier n'est pas cohérent avec le projet urbain de l'AFTRP, qui ne prévoit pas d'aménager un parvis à cet endroit.

Enfin, la variante 1 a un impact direct sur deux poteaux caténaires, l'un sur le quai 4 et l'autre sur le quai 3, dont elle rend nécessaire le déplacement.

2.3 Implantation de la variante 2

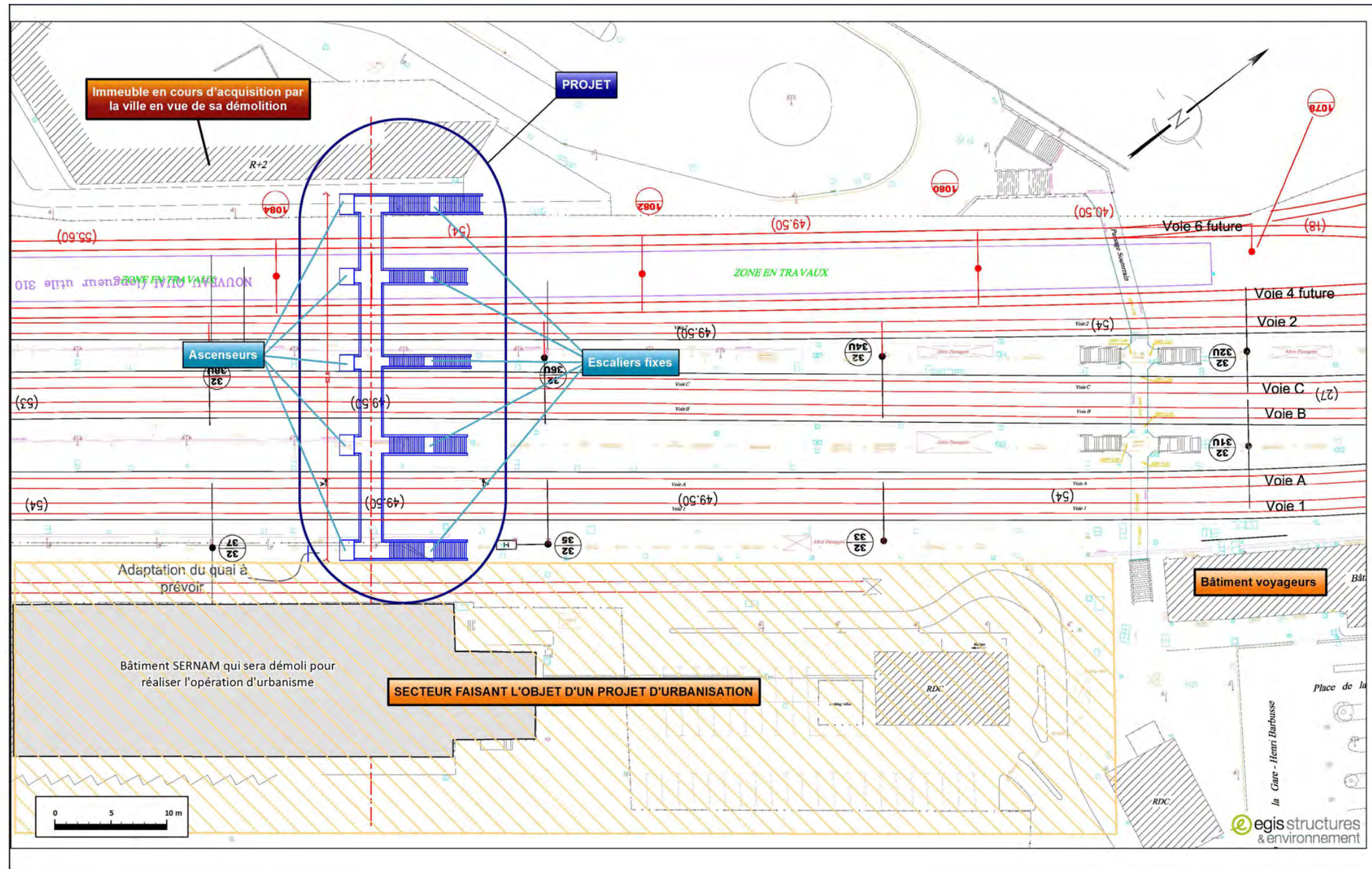


Figure 68 : Implantation de la passerelle dans sa variante 2

Sur la figure ci-dessus, l'ouvrage représenté en bleu est décalé au Sud par rapport à la variante 1. La passerelle est implantée dans l'axe du prolongement de l'avenue Carnot envisagé par la Ville. Côté centre-ville l'accès à l'escalier tourné côté bâtiment voyageurs se fait à partir du quai 1. Les quatre autres escaliers qui desservent les quais sont tournés dans la direction du bâtiment voyageurs. Côté Émile Zola, l'escalier s'insère entre l'emprise ferroviaire et l'immeuble en cours d'acquisition par la ville et la communauté d'agglomération.

L'implantation de la variante 2 est plus délicate puisqu'elle doit s'insérer entre des bâtis existants de part et d'autre du faisceau ferroviaire, notamment au pied de l'immeuble R+2 côté gare routière Émile Zola. Cependant la ville porte le projet de démolir cet immeuble qui fait l'objet d'une procédure d'insalubrité. Les appartements situés au droit de la passerelle sont déjà propriété de la ville ou de l'agglomération.

De part son axe d'implantation, cette variante est donc compatible avec un éventuel prolongement de la passerelle, qui serait à définir, le cas échéant, par la Ville dans le cadre de son projet urbain.

Enfin, la variante 2 n'a pas d'impact sur les poteaux caténares existants.

3 Analyse multicritères et choix de la variante

Une analyse multicritères des impacts est présentée ci-dessous. Elle décrit succinctement les avantages et les inconvénients des deux variantes d'implantation de la passerelle.

L'analyse comprend également la comparaison avec la situation actuelle qui est nommée variante 0 dans le tableau ci-dessous.

	Variante 0 = situation actuelle	Variante 1	Variante 2
Critères environnementaux			
Impact sur le milieu physique (sous-sols, eaux, etc.)	-	Impacts similaires	
Impact sur les bâtis existants	-	Sans impact	Sans impact mais proximité avec bâti existant voué à être démolé
Desserte de tous les quais	Pas de desserte directe pour les PMR	Oui	Oui
Traversée « ville-ville » assurée	Traversée unique par le souterrain, non accessible aux PMR	Oui, via le quai 1	Oui, via le quai 1 Compatible avec un éventuel prolongement pour améliorer les liaisons ville-ville
Interface projet urbain AFTRP	Le projet AFTRP devrait accroître la fréquentation du passage souterrain	Côté Est, le débouché de la passerelle sur le parvis n'est pas compatible avec le projet urbain en cours de réflexion	Côté Est, le débouché de la passerelle est compatible avec projet urbain en cours de réflexion, qui envisage un prolongement de l'avenue Carnot jusqu'à la gare
Critères fonciers			
Impact parcellaire côté Est	-	Côté Est, l'escalier d'extrémité de la passerelle arrive dans domaine ferroviaire	
Impact parcellaire côté Ouest	-	Côté Ouest, l'escalier d'extrémité de la passerelle arrive dans le domaine public de la ville. Régularisation avec domaine public	
Aspects fonctionnement de la gare			
Confort pour les usagers de la gare	Risque de difficultés de cheminements dans le passage souterrain à certains moments de la journée Pas d'accessibilité PMR	Répartition des personnes entre les deux franchissements, même s'ils sont tous deux plutôt situés sur la partie Nord des quais.	Répartition des personnes entre les deux franchissements et meilleure distribution le long des quais, du fait du positionnement de la passerelle davantage centrée.
Aspects technique et économique			
Impact sur les poteaux caténaires	-	Nécessité de déplacer deux poteaux caténaires ce qui induit des travaux supplémentaires, des complications vis-à-vis des trafics ferroviaires, et un surcoût.	La réalisation de cette variante n'impacte pas de poteaux caténaires.

Suite à l'analyse multicritère, l'implantation finalement retenue est la variante 2. Cette implantation évite tout impact sur les poteaux caténaires. Elle permet également une meilleure compatibilité de la passerelle piétonne avec le projet urbain porté par la Ville, l'agglomération et l'AFTRP. En effet, avec cette variante la passerelle est implantée dans l'axe du prolongement de l'avenue Carnot.

Le projet de passerelle est compatible, bien qu'indépendant, avec la démarche de requalification de l'ensemble du site. La passerelle, avec cette implantation, permet les relations spatiales et fonctionnelles entre la gare et le reste de la ville.

Ce choix d'implantation selon la variante 2 a été partagé en consensus avec l'ensemble des acteurs des projets urbains et de transport du pôle gare (STIF, Ville de Corbeil-Essonnes, Agglomération Seine-Essonne, AFTRP, SNCF) afin qu'il réponde au mieux à l'amélioration de la fonctionnalité et à son intégration avec les autres projets.

Tableau 14 : Analyse multicritères des variantes d'implantation de la passerelle

PARTIE VI – APPRECIATION DES IMPACTS DU PROGRAMME

Le projet de création d'une passerelle piétonne en gare de Corbeil-Essonnes ne relève pas d'un programme d'aménagement au sens de l'article L.122-1 II du code de l'environnement : « *Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle.* ».

Ce projet de passerelle permet de rendre accessible les quais de la gare aux personnes à mobilité réduite;

La création de la passerelle piétonne est réalisée indépendamment des autres opérations d'aménagements en cours ou prévues sur Corbeil-Essonnes.

L'appréciation des impacts du programme se confond donc avec l'étude d'impact du projet de la passerelle piétonne.

PARTIE VII – EFFETS TEMPORAIRES DU PROJET ET MESURES ASSOCIEES POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER CES EFFETS

1 Préambule

L'analyse des effets du projet a été réalisée conformément aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'Environnement relatif au contenu des études d'impact. Elle porte donc sur :

- les effets négatifs et positifs ;
- les effets directs et indirects ; dans le cas présents ils ont été traités simultanément dans la mesure où les effets sont assez peu impactants ;
- les effets temporaires et permanents, à court, moyen et long terme, dans le cas présents cette distinction ne s'impose pas du fait de la nature du projet.

Les termes « effet » et « impact » sont souvent utilisés indifféremment pour nommer les conséquences d'un projet sur l'environnement. Les textes réglementaires français régissant l'étude d'impact désignent ces conséquences sous le terme d'effets.

C'est donc ce vocable qui est utilisé dans ce chapitre.

Il désigne l'effet, pendant un temps donné et sur un espace défini, d'une activité humaine sur une composante de l'environnement pris dans le sens large du terme (c'est-à-dire englobant les aspects biophysiques et humains), en comparaison de la situation probable advenant la non-réalisation du projet (Wathern, 1988).

La réalisation du projet peut donc entraîner une modification du système par rapport à l'état initial, qui pourra être négative ou positive.

Ces effets peuvent être directs, indirects, temporaires ou permanents

- effet direct : effet directement attribuable aux travaux et aux aménagements projetés ;
- effet indirect : effet généralement différé dans le temps, l'espace, qui résulte indirectement des travaux et aménagements projetés et leur entretien.
- effet temporaire : effet lié à la phase de réalisation des travaux ou à des opérations ponctuelles de maintenance / d'entretien lors de l'exploitation de la ligne qui, par conséquent, s'atténue progressivement jusqu'à disparaître ;
- effet permanent : effet durable que le projet doit s'efforcer d'éliminer, de réduire ou, à défaut, de compenser.

2 Organisation du chantier

2.1 Consistance de l'opération

L'opération comprend la création d'une passerelle au-dessus des 7 voies ferroviaires, chaque quai étant desservi à partir de la passerelle par des escaliers fixes et un ascenseur.

L'ensemble des travaux de génie civil de la passerelle se dérouleront principalement de nuit avec interruptions des circulations ferroviaires et coupures électriques des caténaires (des interventions mineures de jour sont envisageables dans le strict respect des instructions des référentiels en vigueur pour la réalisation des travaux réalisés par la SNCF sur l'ensemble du réseau ferré et des installations).

Les opérations de montage des piliers et du tablier (découpé par travées) nécessiteront des interruptions des circulations ferroviaires et coupures électriques des caténaires sur des durées plus importantes que les plages de nocturnes envisagées la semaine (du lundi au vendredi). Ces travaux se dérouleront le weekend (sur une durée adaptée aux besoins pour le montage de piliers de la passerelle et pour le montage des travées de tabliers de la passerelle). Bien que les interruptions puissent se restreindre aux deux voies adjacentes à la zone de travaux, il pourra être réalisé une coupure simultanée de l'ensemble des voies dès lors qu'il y a utilisation des trains de travaux.

Cette disposition permettra :

- de gérer une consigne unique pour toute la durée des travaux (favorable du point de vue de la sécurité) ;
- de faciliter la manœuvre des trains travaux (gain de temps) ;
- de permettre une libre circulation des engins au niveau du platelage provisoire de traversées de voie.

L'ensemble de ces travaux tiendra compte des contraintes inhérentes à la nature du site (site exploité et espace limité), via notamment le choix de matériel et des mesures de protection adaptées.

2.2 Durée et phasage des travaux

La durée approximative de la phase chantier sera d'environ 14 mois. Le démarrage des travaux de la passerelle est programmé début 2016.

Les grandes étapes de réalisation qui se succéderont seront les suivantes après la période de préparation du chantier :

- phase 1 : travaux préparatoires avec installations de chantier, pose de la clôture de chantier ;
- phase 2 : travaux de fondation de la passerelle par mise en œuvre de micropieux et fosses/semelles de fondation,
- phase 3 : fabrication-livraison puis montage de la charpente métallique par grutage/assemblage des éléments verticaux, et pose des tronçons de tablier à la grue ;
- phase 4 : équipements et superstructure avec pose des ascenseurs, étanchéité/revêtement, pose des équipements linéaires.

Phases de travaux	Durée approximative et enchaînement des phases de réalisation sur 14 mois environ à partir de février 2016 avec mise en service en avril 2017.													
	M 1	M 2	M 3	M 4	M 5	M 6	M 7	M 8	M 9	M 10	M 11	M 12	M 13	M 14
Période de préparation du chantier	■													
Travaux préparatoires au chantier		■	■											
Fondations de la passerelle				■	■	■								
Fabrication puis montage de la passerelle			■	■	■	■	■	■	■	■				
Équipement de l'ouvrage : escaliers, ascenseurs,...										■	■	■	■	■

Figure 69 : Planning prévisionnel des travaux

2.3 Dispositions organisationnelles en phase travaux

L'emprise précise du chantier et des accès spécifiques sont en cours de définition. Elles concerneront des surfaces appartenant à RFF/SNCF et des emprises publiques communales.

Les travaux aux deux extrémités de la passerelle seront réalisés avec confinement des zones de chantier.

A ce stade des études, les fondations envisagées pour réaliser la passerelle consiste à réaliser au droit de chaque appui un réseau de micropieux sur lesquels reposeront une semelle superficielle. Ces fondations supporteront l'ensemble des descentes de charges de la passerelle. Les fondations seront réalisées de nuit avec interruption des circulations ferroviaires au droit de la zone concernée. Pour les appuis d'extrémité, le recours à des semelles superficielles (sans utilisation de micropieux) sera étudié en phase Projet ce qui permettrait de faire ainsi l'économie des micropieux.

Les tronçons de tablier seront fabriqués en usine aux dimensions permettant leur acheminement sur site par convoi routier exceptionnel. Il est possible également d'envisager un transport par le rail compte tenu de la proximité du faisceau ferroviaire. L'assemblage sera réalisé directement sur les palées provisoires prévues à cet effet. Les deux zones mises à disposition du chantier seront situées de part et d'autre de l'emprise ferroviaire : une sur le parking, côté Parvis, et une zone côté gare routière Émile Zola. Un échange avec la ville devra être mené pour la neutralisation de ces aires (suppression temporaire de places de parking, déplacement éventuel d'un arrêt de bus).

La méthode envisagée pour mettre en place le tablier dans sa position définitive est la pose à la grue mobile. Compte tenu de leurs poids limité (une quinzaine de tonnes), les différents éléments constitutifs de la charpente métallique (tablier, tours d'ascenseurs, escaliers) pourront être posés par des grues en station en-dehors de l'emprise du faisceau ferroviaire. L'ensemble des travaux de pose de structure de la passerelle sera réalisé par tranches, de nuit ou de weekend, avec interruption des circulations ferroviaires.

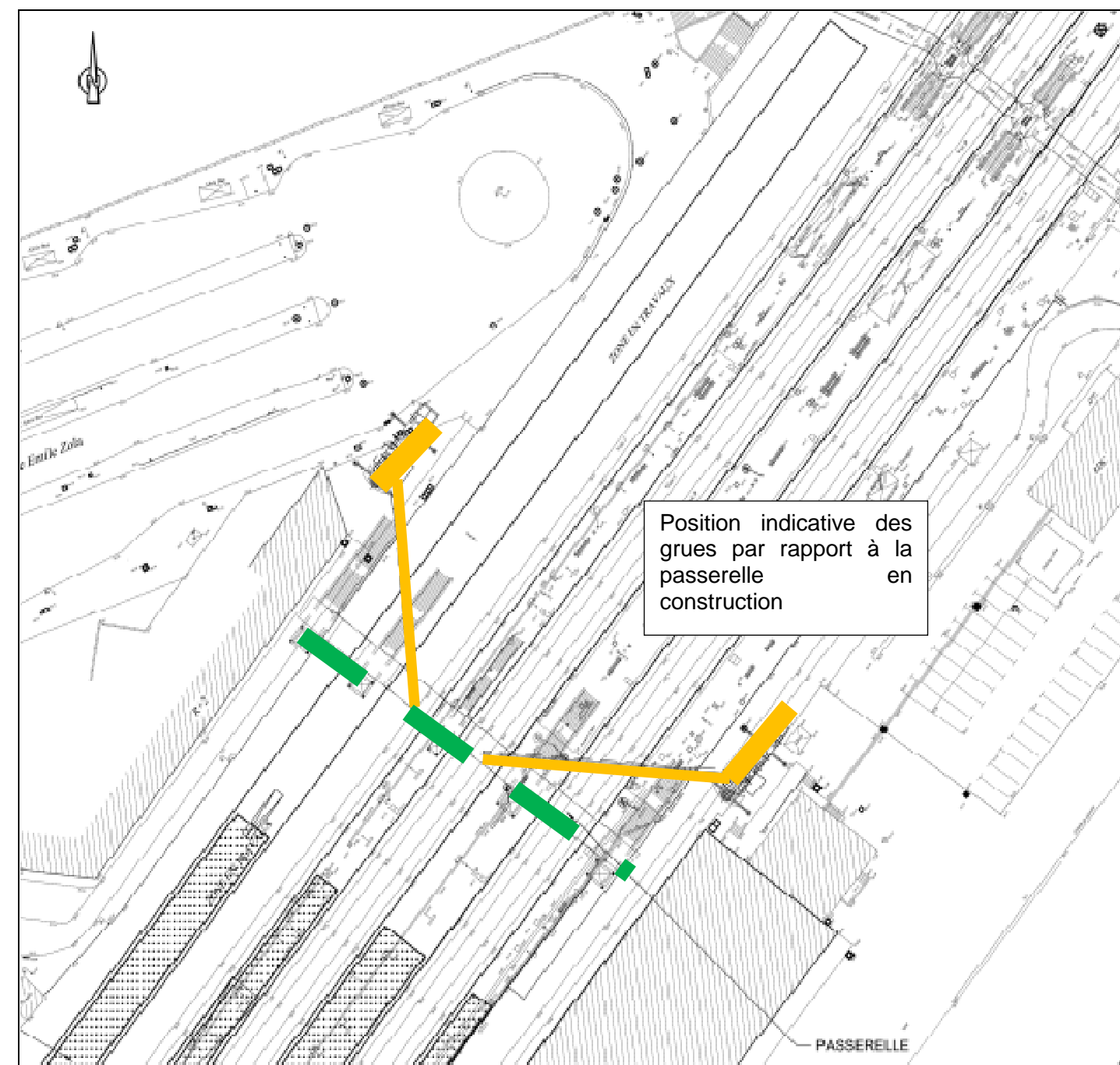


Figure 70 : Levage et pose des éléments de charpente – Position indicative des grues

Les travaux de second œuvre et de pose des ascenseurs sur la passerelle seront également réalisés de nuit avec interruption des circulations ferroviaires. Cela concerne notamment : la pose des garde-corps, la mise en place des protections caténaires, et le montage des ascenseurs. Les menus travaux de finitions et les essais des ascenseurs pourront quant à eux être réalisés de jour.

Les panneaux de verre équipant les tours d'ascenseur pourront être mis en œuvre depuis les quais, à l'aide d'engins de manutention légers équipés de ventouses.

RFF s'engage à organiser et à faire fonctionner un chantier propre afin de limiter les effets de celui-ci autant sur les riverains et le personnel de chantier que sur l'environnement.

Des prescriptions environnementales de chantier seront contenues dans les DCE travaux afin de préciser les précautions que devra prendre l'ensemble des entreprises présentes sur ce chantier pour respecter les

différentes contraintes environnementales et mettre en œuvre les mesures prévues pour éviter ou réduire, voire supprimer les effets négatifs produits par les activités du chantier.

De plus, des documents spécifiques qui décriront les actions et bonnes pratiques à mettre en œuvre permettront de respecter également l'objectif de réaliser un chantier respectant au mieux l'environnement, parmi ces documents : le Schéma d'organisation de suivi et d'élimination des déchets (SOSED), le Plan d'Assurance Environnement (PAE), le plan d'installation de chantier (PIC)...

3 Effets temporaires sur le milieu physique et mesures associées

3.1 Climatologie

Le projet, de par son ampleur et sa nature, n'est pas susceptible d'avoir une quelconque influence sur le climat. Il n'y a donc pas lieu de prévoir de mesure spécifique.

3.2 Effets temporaires sur la topographie

Durant la phase travaux, la topographie artificielle liée aux éléments de composition urbaine sur l'espace concerné sera transformée du fait de l'émergence d'une passerelle sur une emprise aujourd'hui plane. Cet ouvrage situé à l'aplomb des voies et dont la hauteur atteindra à l'issue des travaux environ 6 m par rapport au niveau du sol, induira pendant sa réalisation la présence de grues pour le levage des éléments d'ouvrages.

Le projet n'est pas susceptible de perturber profondément le relief naturel du site.

3.3 Effets temporaires sur le sol et sous-sol

3.3.1. Stabilité des terrains

Les effets sur le sol et le sous-sol concerneront essentiellement les emprises qui accueilleront les fondations de la passerelle.

Les éléments présentés ci-dessous s'appuient sur les résultats de l'étude géotechnique réalisée par le bureau d'étude SEFI-INTRAFOR en décembre 2012.

D'après l'étude, les terrains situés à moins de 5 m de profondeur présentent des caractéristiques pressiométriques relativement hétérogènes. Au-delà de la couche des remblais, les terrains en place sont compacts à moyennement compacts.

1) Fondations

Compte tenu des descentes de charges modestes de la passerelle, à ce stade des études, il est envisagé de fonder les appuis intermédiaires sur les quais sur un réseau de micropieux. Cette technique présente plusieurs avantages :

- elle permet de limiter la profondeur des terrassements dans une zone fortement contrainte et difficile d'accès pour des engins lourds ;
- les machines susceptibles d'exécuter ce type de fondation sont peu encombrantes ; elles pourront aisément stationner sur le quai et génèrent par ailleurs peu de nuisances vibratoires ou sonores, ce qui permet également de se prémunir d'un risque de déstabilisation des voies situées à proximité immédiate.

Le terrain extrait dont les caractéristiques seraient insuffisantes pour assurer leur assise pourra être substitué par un « gros béton ».

Les fondations des pieds d'escalier sont elles aussi projetées sur semelles superficielles car les descentes de charges y sont modestes.

2) Sujétions liées à la nappe

Compte tenu des niveaux de nappes indiqués par le suivi piézométrique mensuel (de décembre 2012 à avril 2013 et qui continue depuis), la nappe est située à environ 4 m par rapport au terrain naturel. Il ne devrait pas être nécessaire de rabattre la nappe pour étancher les fouilles dont la profondeur ne devrait pas dépasser 3 mètres.

Toutefois les micropieux de la passerelle seront en interface avec la nappe sur environ 4 mètres. A ce stade des études il est envisagé de réaliser 16 micropieux de 0,25 m de diamètre par appui soit 80 micropieux au total. Leur impact sera limité sur les formations du sous-sol et sur l'écoulement de la nappe en place. Leur réalisation fera appel à des procédés bien maîtrisés qui limitent toute pollution en phase chantier. Cependant, la réalisation de ces micropieux dans la nappe pourra induire un prélèvement temporaire et très limité dans les eaux souterraines de l'ordre de 16 m³ au total.

A ce titre et au regard de l'article R.214-1 du code de l'environnement, une procédure administrative au titre du code de l'environnement (art.L214-1 à L 214-6, anciennement loi sur l'eau) pourrait être mise en œuvre.

RFF prendra contact avec la Mission Interservices de l'Eau (MISE) début 2014 afin de présenter le projet et préciser les attentes vis-à-vis d'une éventuelle procédure. Si une procédure « loi sur l'eau » s'avérait nécessaire, RFF s'engage à informer les services de la Police de l'eau des mesures mises en place.

3.3.2. Pollutions accidentelles

Le fonctionnement du chantier nécessitera l'intervention d'engins divers (pelleteuses, compresseurs, camions...) fonctionnant au fioul et utilisant des huiles hydrauliques.

Par ailleurs, le béton mis en œuvre est susceptible de produire des écoulements de laitance. De plus, lors de la réalisation du gros œuvre, de l'huile de décoffrage sera utilisée, dans des proportions liées à l'importance de l'ouvrage.

L'ensemble de ces produits est susceptible, en cas de déversement accidentel, d'entraîner une contamination du sol, de la nappe et des eaux superficielles.

Les mesures mises en place sur le chantier afin d'éviter ou de réduire cet impact sont les suivantes :

- utilisation de produits moins polluants ;
- information du personnel sur la nature des produits utilisés ;
- utilisation de bacs de rétention ;
- utilisation de kits d'absorption de produits chimiques en cas de déversement accidentel ;
- récupération des effluents et produits polluants (huiles usagées, décantation des laitances de béton).

Le phasage du chantier sera programmé de façon à limiter l'importance des éventuels dépôts temporaires de matériaux. Les excédents de matériaux seront disposés, provisoirement, à l'intérieur des emprises du chantier.

D'une manière générale, toutes les recommandations concernant l'environnement seront incluses dans le Dossier de Consultation des Entreprises (DCE). Aussi, les entreprises devront être vigilantes lors des travaux de terrassement et rester attentives à tout risque apparent de pollution des sols sur l'ensemble des terrains concernés.

3.3.3. Présence de pollution pyrotechnique

D'un point de vue général, les diverses opérations liées aux travaux de réhabilitation ou d'aménagement du site concerné par la zone d'étude, notamment la réalisation de la passerelle piétonne sont susceptibles de représenter des risques particuliers pour la santé et la salubrité publique, notamment du fait de l'éventuelle présence dans le sol d'engins de guerre.

En effet, une étude historique de pollution pyrotechnique, réalisée en 2011 par le cabinet CESP (Cabinet d'Etude en Sécurité Pyrotechnique), pour le compte de l'AFTRP, a mis en évidence que la passerelle se trouve dans le périmètre des bombardements de la gare lors de la guerre de 1944. Au travers de cette étude historique, le maître d'ouvrage satisfait à ses obligations en matière d'information des entreprises, notamment au regard de l'article 32 du CCAG Travaux.

D'un point de vue particulier il conviendra de retenir les principes suivants qui seront inscrits aux DCE des entreprises :

- les opérations de sécurisation pyrotechnique liées aux travaux en profondeur seront réalisées dans le cadre d'analyses de risques, présentées sous la forme d'étude de sécurité du travail. Il s'agira notamment de réaliser des détections afin de s'assurer de l'absence de risque potentiel (bombe d'aviation) au droit du chantier. Cette opération sera éventuellement complétée par la mise en œuvre d'une dépollution.
- les éventuelles opérations de dépollution pyrotechnique, visant à mettre au jour des objets détectés et assimilables à des munitions, seront réalisées exclusivement par les services de déminage du Ministère de l'Intérieur.

En cas de découverte d'engins de guerre, le chantier sera immédiatement interrompu au voisinage. La découverte sera signalée aux services de déminage qui procéderont à l'enlèvement de l'engin.

3.4 Effets temporaires sur la ressource en eau

Les effets sur la qualité des eaux durant les travaux concernent en premier lieu les risques de pollution accidentelle liés à l'entreposage sur place de matières dangereuses (huile de vidange, hydrocarbures...) pour l'entretien des engins, aux fuites issues des engins de chantier et à la nature des matériaux transportés et utilisés (béton, ciment...).

Un autre point pouvant donner lieu à pollution concerne les forages réalisés pour mettre en œuvre les micropieux ou les semelles. Comme indiqué précédemment, une procédure administrative au titre de la loi sur l'eau pourra être engagée le cas échéant.

Ces risques concernent les eaux de la nappe sous-jacente du site de la gare (nappe alluviale de la Seine et de l'Essonne). A noter que le suivi piézométrique en place (de part et d'autre du faisceau ferroviaire) indique que cette nappe est à plus de 4 m du niveau du terrain naturel et que les fouilles ne descendront pas à plus de 3 m sous le niveau du terrain naturel. Néanmoins, si une présence d'eau est observée au cours des travaux dans le fond de fouille, l'eau sera évacuée par un système de drainage adapté afin d'éviter tout remaniement des fonds de fouille tassés. L'accord préalable du SIARCE (gestionnaire de réseaux) sera sollicité. Des contacts ont déjà été pris en juin 2013. Le cas échéant, une procédure administrative au titre de la Loi sur l'eau pourra être engagée.

Afin d'éviter toute contamination de la nappe phréatique, des dispositifs de surveillance seront mis en œuvre.

Par ailleurs, ni la zone d'étude, ni les emprises d'implantation de la passerelle ne se situent dans le périmètre de protection d'un captage d'alimentation en eau potable. De ce fait, et en considérant les mesures décrites au 3.3. « Effets temporaires sur le sol et sous-sols », l'impact sur l'hydrogéologie est faible, voire inexistant.

L'aire d'étude comprend deux cours d'eau majeurs, mais les eaux de ruissellement sur le site d'implantation sont recueillies dans des dispositifs d'assainissement de la ville. L'ensemble des eaux de ruissellements des zones de chantier seront dirigées vers le réseau de la ville, après accord préalable du gestionnaire du réseau à qui le projet a déjà été présenté et qui n'a pas émis d'objection.

Lors des opérations de bétonnage, le lavage des goulottes de toupies à béton se fera sur une aire de lavage équipée d'une prise d'eau et d'un dispositif de décantation. La qualité des eaux ainsi collectées et rejetées dans le réseau d'assainissement (après accord préalable du gestionnaire du réseau) pourra être contrôlée.

Les risques d'impacts sont similaires à ceux énoncés au chapitre 3.3. « Effets temporaires sur le sol et sous-sols » précédent. Il s'agit principalement de risques de pollutions des eaux par déversement accidentel de polluants. Les mesures envisagées sont donc similaires à celles énoncées dans le même chapitre.

4 Effets temporaires sur le milieu naturel et mesures associées

Pour rappel, les impacts principaux des chantiers de construction observés sur le milieu naturel (faune et flore) sont :

- des impacts directs :
 - destruction d'espèces floristiques protégées par les engins de chantier,
 - destruction d'espèces faunistiques protégées par les engins de chantier,
 - destruction des habitats.
- des impacts indirects :
 - génération de nuisances sonores gênant ou effrayant les espèces,
 - ruptures de la continuité des espaces de déplacement des espèces.

Au regard de ce contexte environnemental naturel, l'impact des travaux en phase chantier du projet peut être considéré comme non significatif. Dans le cas présent, l'emprise du projet se situe à environ 5 km de tout espace naturel protégé ou inventorié. Ce projet est par ailleurs localisé au sein d'une emprise ferroviaire, zone quasiment entièrement minéralisée et ne favorisant pas le développement d'un grand nombre d'espèces végétales ni animales (habitats quasiment inexistantes, absence de diversité de la végétation...). De plus, le projet sera réalisé pour l'essentiel au droit de zones imperméabilisées au sein des emprises ferroviaires principalement.

Au regard de ce contexte environnemental naturel, l'impact des travaux en phase chantier du projet peut être considéré comme non significatif.

5 Effets temporaires sur le milieu humain et mesures associées

5.1 Effets temporaires sur la population des zones habitées

Le périmètre où s'inscrit le projet est éloigné de zones d'habitations denses. Pour rappel, le quartier au Sud-Est de la gare comporte un habitat mixte le long de la rue P. Sépard et l'avenue d'Arblay. L'immeuble d'habitation le plus proche du chantier est situé à plus de 100m de la zone du projet, ce qui permettra de limiter les influences des travaux et de leurs effets, notamment sur les niveaux sonores. Au Nord de la gare, un immeuble en cours d'acquisition sera démolé lors ou après la mise en place de la passerelle.

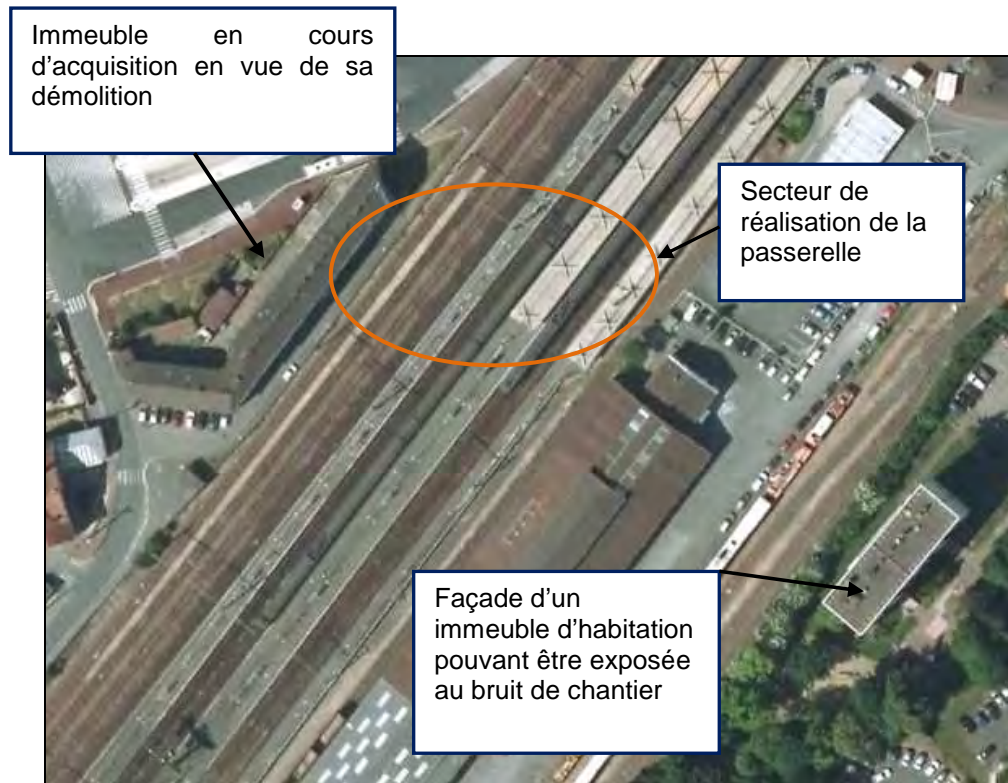


Photo 10 : Situation des habitants riverains du chantier

Il s'agira, lors des travaux de nuit, du fait des contraintes de la circulation ferroviaire sur une ligne majeure du réseau express régional de rechercher les solutions visant à réduire le niveau de bruit et la durée des phases de travaux les plus bruyantes. Ces solutions seront décrites dans le dossier bruit de chantier. D'une manière générale, les riverains seront informés des tâches de chantier, les phases les plus dérangeantes pourront faire l'objet d'une information préalable de ces derniers.

En phase construction, ce projet sera générateur d'emplois ou d'activités pour les entreprises du secteur des travaux publics et de la construction qui interviendront. Il aura également des incidences indirectes positives sur les activités alentours, notamment sur les commerces, hôtels, restaurants, qui pourront être fréquentés par le personnel travaillant en permanence sur le site pendant toute la durée des travaux.

Plusieurs dizaine de personnes interviendront sur le chantier (effectif variable suivant les phases).

Les activités commerciales situées autour de la place H. Barbusse ne sont pas susceptibles de subir les nuisances du chantier, du fait de leur positionnement.

5.2 Effets temporaires sur les infrastructures de transports et circulation

5.2.1. Réseau ferroviaire et transports collectifs

Les travaux relatifs à la passerelle peuvent avoir des incidences sur l'exploitation ferroviaire de la gare, notamment en termes d'accessibilité à la gare et de desserte des trains. Or, durant les travaux, la gare SNCF doit pouvoir accueillir les voyageurs et leur offrir le même service de transport qu'actuellement. Il en est de même pour les services de bus.

Le chantier sera donc organisé de façon à ce que les services de transports assurés à partir de la gare de Corbeil-Essonnes puissent être assurés pendant la période de travaux. Les usagers du transport ferroviaire ne devraient pas subir de désagréments majeurs pendant la phase travaux. Le chantier requière cependant des interruptions temporaires mais limitées du trafic ferroviaire (de nuit en semaine ou durant quelques weekends). Des solutions pour assurer la continuité du service seront proposées et précédées d'une campagne d'information des usagers des lignes de transports.

Afin de réduire les impacts engendrés sur le trafic ferroviaire et la bonne desserte des activités liées à la gare lors de la phase travaux, des mesures seront mises en place, elles comprendront :

- plages travaux uniquement de nuit en semaine ou sur quelques weekends afin de limiter l'impact sur le service de transport RER. Les quais seront ouverts au public en journée et ce pendant toute la durée des travaux. Si la circulation des trains devait être interrompue le soir en fin de service, ou lors des travaux réalisés le week-end, des services de substitution par bus seront envisagés ;
- utilisation d'engins d'approvisionnement adaptés (train travaux, engins rail-route, grue mobile...);
- en journée, emprise de chantier clôturée et restreinte au droit des appuis de la passerelle afin de permettre le cheminement piéton sur les quais.

5.2.2. Réseau routier et de cheminement piétonnier

Les impacts pouvant être produits correspondent à des effets directs sur l'emprise de la gare et à des effets indirects sur la circulation sur les voies et routes d'accès au chantier. En effet, la phase travaux s'accompagnera nécessairement de trafic de véhicules desservant le chantier et notamment de poids lourds pour la livraison des matériaux et de véhicules lourds adaptés à certaines tâches du chantier. Ce trafic sera de nature à perturber temporairement et à ralentir ponctuellement le trafic sur les voiries externes au périmètre d'aménagement mais restera limité en quantité et sur des plages de temps réduites.

De plus, durant les phases de travaux touchant aux espaces de stationnement des voitures particulières, des systèmes temporaires palliatifs doivent être mis en place. Les travaux sont susceptibles de modifier les conditions actuelles de cheminement des piétons, obligeant les usagers de la gare à contourner des obstacles.

Afin de réduire les impacts engendrés sur le trafic et la bonne desserte des activités liées à la gare lors de la phase travaux, des mesures seront mises en place, elles comprendront :

- un plan d'installation de chantier et de ses abords qui sera réalisé afin d'assurer le stationnement des véhicules de chantier dans des conditions propres à ne pas gêner la circulation autour de l'emprise du projet ;
- un plan de circulation sera mis en place pendant la phase de chantier, avec une signalétique appropriée. Un cahier des charges de circulation imposé aux entreprises intervenant sur le chantier sera établi afin d'exclure l'usage de certaines voies et de définir les plages horaires de circulation autorisées, afin de créer le moins de perturbations possibles sur le réseau routier, en accord avec la municipalité. Les voiries empruntées par les engins de chantier seront remises en état à l'issue des travaux, si des dommages significatifs étaient constatés. La propreté des axes de circulation sera vérifiée par le maître d'œuvre du chantier et les chaussées nettoyées en cas de projection de boue. Enfin, à noter que certains matériaux et matériels pourront être acheminés par le train. Cette organisation permettra de diminuer le nombre de camions et de délester d'autant les voies routières ;
- la continuité des axes de trafic piétons sera assurée pendant toute la durée du chantier. Le chantier et les abords seront sécurisés. Un plan de cheminement des piétons sera établi. Des clôtures de dévoiement canaliseront les flux piétons, elles auront également un rôle de protection. En cas de neutralisation des trottoirs, une déviation sera mise en place et des panneaux de signalisation à l'usage des piétons seront prévus suffisamment en amont de la zone de traversée de la voirie, pour que celle-ci puisse s'effectuer dans des conditions satisfaisantes de sécurité.

5.3 Effets temporaires sur les réseaux et servitudes

Des réseaux sont susceptibles d'être dans l'emprise géographique des travaux. Il peut s'agir des réseaux liés à :

- l'éclairage ;
- la vidéosurveillance des quais ;
- la sonorisation en gare ;
- aux dispositifs d'alarme ;

- à l'alimentation des distributeurs de boissons ;
- à l'alimentation des cabines téléphoniques ;
- à l'alimentation des écrans ;
- au recueil des eaux pluviales.

Avant les travaux, l'ensemble des dévoiements ou des protections de réseaux sera réalisé avec l'accord et sous le contrôle des concessionnaires de ces réseaux.

La passerelle enjambe 4 quais qui desservent 7 voies électrifiées en courant continu 1500 V par une caténaire de type « normale ».

La passerelle dégagera un tirant d'air d'environ 6 m environ au-dessus des voies ferrées entre le dessus du rail et l'intrados du tablier de la passerelle, en prévision de la mise en œuvre d'un dispositif d'accrochage de la caténaire en sous-face du tablier (équipement surélevé), similaire à celui représenté ci-après.

Le respect de ce gabarit permet de s'affranchir d'un abaissement de la caténaire au droit de la passerelle, et intègre l'encombrement du dispositif d'accrochage de la caténaire en sous-face du tablier.

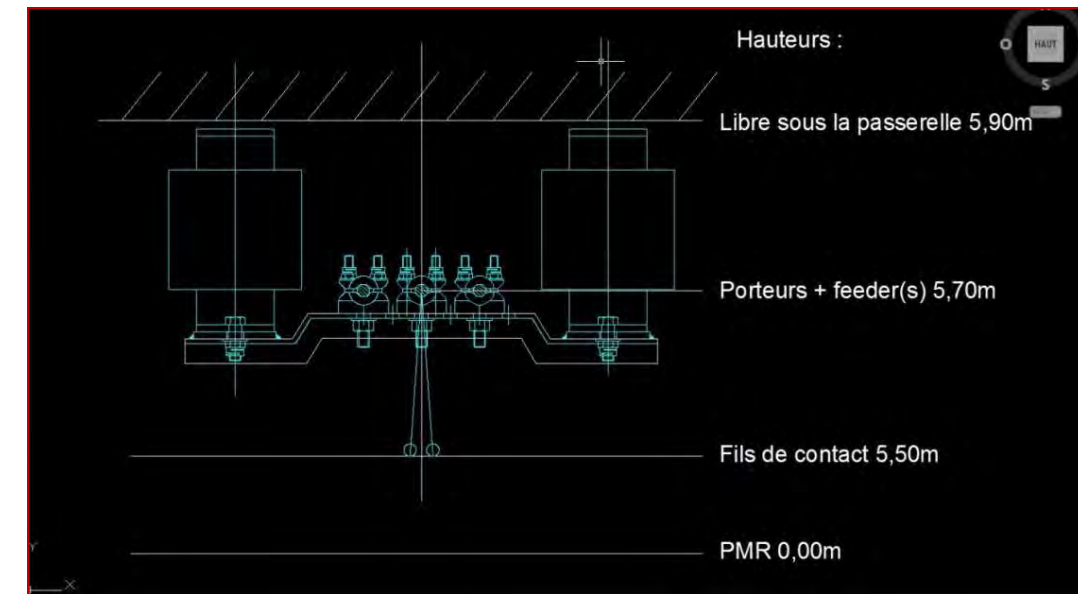


Figure 71 : Illustration du système d'accrochage préconisé en sous- face du tablier – Source : études AVP Egis



Figure 72 : Exemple d'équipement surélevé en sous face de tablier d'une passerelle piétonne – Source : études AVP Egis

5.4 Effets sur les risques technologiques

Les risques technologiques au droit de l'aire d'étude sont liés à la présence :

- de la RN7 sur laquelle des camions de transport de matières dangereuses peuvent circuler,
- d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et notamment un site classé SEVESO.

Durant la phase chantier, des matières dangereuses pourront être livrées occasionnellement et en petite quantité. L'apport de transport de matières dangereuses sur les voies urbaines et routes imputable au chantier peut donc être considéré comme négligeable.

Concernant le risque industriel, les travaux ne sont pas localisés à proximité d'ICPE ou de zones de risques identifiées par l'établissement SEVESO. Les effets sont donc limités.

5.5 Effets sur le patrimoine culturel et historique

L'état initial a révélé que le projet se situait à l'extérieur des périmètres de protection de sites et monuments historiques classés ou inscrits. Le projet n'aura donc aucun impact sur le patrimoine historique.

Bien qu'aucun site ou vestige archéologique ne soit connu dans l'emprise du projet, celui-ci pourrait être à l'origine de dégradation de vestiges archéologiques non connus à ce jour. Cependant, il est à noter que des excavations prévues (piles de la passerelle, escaliers,...etc.) concernent des volumes extrêmement réduits (de l'ordre de 25 m³ par quai) dans un secteur déjà urbanisé (gare ferroviaire), aussi la probabilité que les travaux permettent la mise à jour de vestiges archéologiques semble très faible.

Toutefois, dans le cas où la découverte de vestiges archéologiques serait faite durant la phase des travaux, l'arrêt du chantier serait déclaré. La préfecture et la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) d'Ile de France seraient immédiatement averties de cette découverte.

6 Effets temporaires sur le cadre de vie et mesures associées

Le chantier pourra être à l'origine de nuisances s'exprimant en termes de bruit, de pollution de l'air et de source de danger liées à la circulation des engins de chantier, mais les populations, assez éloignées, n'en ressentiront pas les effets directs.

6.1 Effets temporaires sur le paysage

Les aires de chantier (aires de stockage de matériaux, de stationnement et d'entretien...) induiront un impact paysager du fait de l'occupation temporaire d'espaces initialement non affectés à cet usage.

En phase travaux, l'organisation du chantier et les éventuelles salissures ou dégradations engendrées à l'extérieur du chantier contribuent à perturber la perception visuelle qu'ont les usagers et riverains du site concerné par le chantier. Cependant, cet impact est transitoire et limité à la durée des travaux. Il s'estompera au fur et à mesure des aménagements. De plus il se produit dans un site encore en cours de mutation.

Afin de réduire cet impact, les mesures suivantes seront mises en place :

- organisation pratique des aires de stationnement, séparant les engins de chantier des véhicules du personnel de chantier ;
- nettoyage régulier du chantier et de ses abords (passage d'une balayeuse si nécessaire) et nettoyage en fin de journée des zones de travail ;
- enlèvement des matériels et matériaux sans emploi au fur et à mesure de l'avancement des travaux ;
- mise en place d'une clôture de chantier offrant une délimitation précise, stable, de bon aspect et entretenue ;

- livraison des matériaux sur une aire stabilisée qui limitera les salissures aux abords du chantier ;
- mise en place de bennes afin d'assurer que les déchets ne seront pas dispersés, et couvertes chaque fois que nécessaire pour éviter l'envol des déchets.

6.2 Effets temporaires sur la qualité de l'air

Les travaux sont susceptibles d'engendrer deux types de rejets dans l'atmosphère :

- les gaz d'échappement : les engins participant au chantier (pelle, bulldozer, camions ...) seront sources de rejets dans l'air constitués par les gaz d'échappement ;
- les poussières : en période sèche, lors des mouvements de matériaux, les phases de démolition et la circulation seront source de création de poussière mais de volume et de durée limités.

Ces émissions prendront fin avec l'arrêt des engins.

Les mesures suivantes seront mises en place durant la phase travaux afin de réduire ces différents impacts :

- utilisation d'engins de nouvelle génération de préférence et utilisation de matériel de chantier en conformité avec la réglementation et en bon état ;
- arrosage avec pulvérisation d'eau si nécessaire sur les accès au chantier ;
- bâchage des tas de matériaux pulvérulents (protection des bennes de tri des déchets de l'effet du vent, confinement des matériaux susceptibles de s'envoler) ;
- limitation de la vitesse des engins.

Par ailleurs, le brûlage à l'air libre sera interdit sur le chantier. Le site ne sera donc pas source d'émissions de fumées.

6.3 Effets temporaires sur le niveau sonore et vibrations

Le secteur d'étude s'insère dans une zone urbaine où le bruit y est principalement engendré par la circulation routière et par la circulation des trains.

En phase chantier, l'emploi d'engins de chantier, la circulation des camions transportant les matériaux ainsi que certaines tâches de construction sont sources de nuisances sonores qui peuvent gêner le voisinage.

L'impact pourra être relativement important, lors des phases de creusement lors des travaux de nuit mais toutefois limité et localisé. La zone d'habitat au Sud-Est de la gare sera la plus exposée au bruit, étant donné la proximité entre les habitations et la zone travaux (base chantier et assemblage de la passerelle), à environ de 100 m et sans obstacle pouvant atténuer les nuisances sonores. En revanche les zones urbaines situées au Nord-Ouest seront moins impactées, ces dernières étant plus éloignées du chantier.

Afin de réduire au maximum ces nuisances, les mesures suivantes seront mises en place :

- optimisation de l'emplacement des réservations de chantier en phase préparation avec les différentes entreprises ;
- réalisation autant que possible de certains travaux de jour, bien que le gros des travaux de génie civil à l'aplomb des voies sera effectué de nuit.
- emploi de matériel spécifique respectant la réglementation en vigueur concernant les limitations de nuisances sonores : compresseur insonorisé et cuve tampon, engin de chantier homologué et respectant les normes en vigueur avec certificat d'homologation, utilisation de Stabox (au lieu du marteau-piqueur) ;
- niveaux de bruit émis par les engins de chantier conformes à la réglementation ;
- recours à la préfabrication extérieure, les tronçons du tablier de la passerelle seront fabriqués en usine ;
- utilisation systématique des talkies walkies afin de ne pas utiliser de moyens de communication de type haut-parleur gênant pour le voisinage ;

- recours à du matériel électrique plutôt que thermique ou pneumatique lorsque c'est possible ;
- disposition judicieuse des postes bruyants pour éviter les réverbérations et la transmission des vibrations ;
- circulation des camions et engins sur les voies urbaines aux horaires d'activités ou quand cela est nécessaire pour les tâches du chantier, les déplacements hors horaires s'effectueront avec précaution à vitesse réduite ;
- information aux riverains et usager concernant les phases de chantier, les horaires, et interlocuteurs à joindre en cas de questionnement ou de plaintes.

L'entreprise en charge des travaux, organisera son chantier de manière à respecter la législation en vigueur et à réduire au maximum les nuisances (adaptation du matériel, modes opératoires, formation du personnel,...). Conformément à la réglementation, l'entreprise déposera avant le commencement du chantier, à la préfecture et à la mairie, un dossier « Bruit de chantier » qui exposera le phasage, les tâches, le mode d'information des riverains, les sources principales de bruit et les mesures prises pour en atténuer les effets.

Durant les travaux, la perception de vibration par les riverains lors de certaines phases de travaux (limitées dans le temps) pourrait être gênante, notamment pour les habitations situées au Sud-Est de la gare. Cependant la nature du sol (remblais et limons) et surtout la distance de l'immeuble habité le plus proche devraient limiter l'impact pour les riverains. Le chantier limitera autant que possible les vibrations pouvant impacter le trafic ferroviaire et respectera la réglementation en vigueur.

6.4 Effets temporaires sur la consommation de ressources naturelles et d'énergie

Le fonctionnement du chantier entrainera une consommation de ressources naturelles et d'énergie : eau potable, électricité et carburants pétroliers.

L'eau potable sera dédiée à la consommation des sanitaires et au nettoyage des engins de chantier.

L'électricité sera utilisée pour l'éclairage du chantier, le fonctionnement de certains équipements et pour les bungalows de chantier.

Les carburants pétroliers seront utilisés pour l'alimentation des engins et véhicules de chantier (pelleteuse...).

Les matériaux de construction et de travail sur le chantier représentent également une part importante de la consommation de matières premières. Une maîtrise hasardeuse de ces ressources pourrait entraîner leur surconsommation et gaspillage.

Afin d'éviter et de limiter cet impact, les mesures suivantes seront mises en place sur le chantier :

- des affichettes « éco-gestes » incitant à ne pas gaspiller les ressources énergétiques et en eau potable seront affichées dans les vestiaires ;
- une réflexion sera menée sur les techniques à mettre en place afin de limiter les consommations de matières premières et de réduire les déchets de chantier associés ;
- un calcul au plus juste des quantités nécessaires sera réalisé lors des commandes ;
- les achats de matières premières favoriseront celles présentant une quantité plus faible d'emballage ;
- les chutes de bois seront limitées.

6.5 Effets temporaires sur la gestion des déchets

La construction engendre la production d'une grande variété de déchets, dont l'importance des volumes varie selon les phases du chantier. L'éventail des types de déchets va des déchets inertes (gravats par exemple) aux déchets toxiques (peintures ou solvants).

L'objectif du maître d'ouvrage s'oriente vers les deux axes suivants :

- limiter au maximum le volume de déchets produits,
- assurer la gestion des déchets de chantier en conformité avec la réglementation en vigueur.

Une préparation technique du chantier sera menée afin de limiter la production de déchets et d'optimiser leur gestion. Des mesures spécifiques (conteneur de déchets, délimitation des zones de stockage, contrôle de la tenue du chantier,...) pour garantir un chantier propre seront mises en place.

Concernant les déchets réglementés, les entreprises se conformeront aux lois, décrets, arrêtés, documents réglementaires et normatifs actuellement en vigueur correspondant à la gestion des déchets de chantier et la réduction des nuisances dues au chantier.

La totalité des déchets sera triée et évacuée vers des filières locales agréées, de préférence inférieure à 30 km, et tracée par des bordereaux de suivi.

6.6 Effets temporaires sur la pollution lumineuse

L'éclairage du chantier sera requis en période nocturne. Ces éclairages auront cependant peu d'effet vis-à-vis des riverains dont les plus proches sont à 100 mètres de distance. Le projet prévoit un éclairage avec orientation vers le sol. Lors des travaux nocturnes, un éclairage provisoire puissant sera mis en œuvre. Il conviendra de privilégier les sources d'éclairage de proximité ciblant les zones de travaux, plutôt qu'un éclairage global.

6.7 Effets temporaires sur la sécurité publique

La sécurité devra être prise en compte sur et aux abords de la base et sur les sites de travaux, vis-à-vis du personnel et vis-à-vis des habitants et usagers riverains. Dans les Plans de Management de l'Environnement seront détaillées les mesures assurant la séparation physique des espaces chantiers, les conditions de manœuvre des engins, y compris les espaces de manœuvre des grues, les conditions d'entrées/sorties des engins des espaces de vie ou de transit des riverains ou usagers. Les déplacements d'engins et camions sur les voies urbaines obéiront à des conditions et horaires définis afin d'assurer la meilleure sécurité des piétons et autres usagers. Le balisage et la signalisation du chantier seront établis et contrôlés par les gestionnaires de la voirie.

7 Effets temporaires sur la santé

Conformément au code de l'environnement (article R.122-5), le présent chapitre constitue un récapitulatif spécifique des risques encourus pour la santé et l'analyse des mesures qui ont été prises ou seront prises pour réduire ou compenser les éventuelles conséquences dommageables des aménagements projetés. Il est à noter cependant que l'étude des effets sur la santé ne concerne pas le personnel travaillant à la construction des ouvrages qui relève d'une autre législation (Code du Travail).

Les principaux risques pouvant affecter la santé des riverains sont listés ci-après.

7.1 Nuisances sonores et vibrations

Les nuisances dues au bruit sont temporaires. Elles sont liées aux travaux (niveaux sonores des engins de chantier, augmentation de la circulation des engins approvisionnant le chantier), l'ouvrage lui-même n'étant pas une source de bruit.

La pression acoustique la plus faible que puisse détecter l'oreille est qualifiée de seuil d'audibilité ou de perception. Ce seuil varie beaucoup avec la fréquence : pour 1 000 Hz, il est voisin de zéro décibel ; il atteint 20 décibels à 100 Hz et 70 décibels à 20 Hz.

L'oreille peut percevoir, pendant de courtes durées, sans risque de dégradation, des niveaux de bruit élevés mais il existe un seuil maximal qualifié de seuil de douleur au-dessus duquel l'oreille est le siège de troubles physiologiques. Ce seuil est voisin de 120 décibels à 1 000 Hz et il varie moins avec la fréquence que le seuil d'audibilité.

Les effets physiologiques associés à la perception de niveaux sonores élevés sont :

- la fatigue auditive (élévation provisoire du seuil de perception) ;
- l'accélération ou le ralentissement du rythme cardiaque ;
- l'augmentation de la tension artérielle et du rythme respiratoire ;
- la modification des sécrétions gastriques ;
- le rétrécissement du champ visuel....

RFF s'engage, dans le cadre des plans assurance qualité des entreprises retenues et par le biais de contrôles, à ce que les niveaux sonores induits par l'activité des engins de chantier sur le site soient compatibles avec la réglementation. Par conséquent, le chantier n'est pas susceptible d'entraîner des effets physiologiques tels que ceux décrits ci-dessus.

Les entreprises veilleront à respecter les normes et à réduire au maximum les éventuelles nuisances (adaptation du matériel, modes opératoires, formation du personnel,...).

7.2 Émissions lumineuses

Il faut tout d'abord rappeler que le projet se situe dans un environnement déjà soumis aux émissions lumineuses.

Lors du chantier, les émissions lumineuses peuvent être dues aux phares des engins de chantier, ainsi qu'à l'éclairage du chantier.

En période nocturne, la gêne due à la luminosité des aires de chantier sera limitée du fait de la faible ampleur de ces zones. Ces périodes seront réduites au maximum.

7.3 Qualité de l'air

Compte tenu des mesures prises (respect des normes de rejet pour les engins), le risque sur les populations riveraines, et notamment les usagers de la gare, seront négligeables en phase travaux.

7.4 Pollution de l'eau et des sols

Les risques de pollutions accidentelles ou chroniques des sols et des eaux en phase travaux ont été abordés précédemment dans les paragraphes 3.3 et 3.4 y sont précisées les dispositions prises sur le chantier pour éviter les actions qui pourraient conduire à une pollution des sols ou des eaux superficielles et souterraines.

Une gestion des déchets sera mise en œuvre sur le chantier. Elle visera toutes les catégories de déchets et les méthodes de stockage des déchets permettront d'éviter toute contamination de l'eau et des sols.

7.5 Utilisation de produits chimiques, notamment dangereux

Quelques produits chimiques sont utilisés sur les chantiers pour la construction de la passerelle. Les produits chimiques utilisés servent à l'alimentation des engins et véhicules du chantier (huile, essences...) et à la construction directe de l'ouvrage (peintures...).

Des fiches d'utilisation seront mises en place pour chaque produit et permettront ainsi d'indiquer aux utilisateurs les conditions d'utilisation pour préserver la santé humaine et éviter de porter atteinte à l'environnement. Une sensibilisation du personnel sera effectuée.

Des mesures sont mises en place pour faire face à des pollutions accidentelles (matériels et produits confinant ou absorbant la pollution,...).

PARTIE VIII – EFFETS PERMANENTS DU PROJET ET MESURES ASSOCIEES POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER CES EFFETS

1 Effets permanents sur le milieu physique et mesures associées

1.1 Effets permanents sur la topographie

En phase exploitation, le tablier de la passerelle sera situé à une hauteur d'environ 6 m par rapport au plan de voies. Cela constituera, avec son gabarit, une superstructure s'élevant à environ 8 m au-dessus du plan de roulement des trains. La présence de cet ouvrage ne modifie pas le relief naturel, ni la volumétrie générale du site déjà marqué par la présence de bâtiments et structures verticales diverses et qui verra dans un avenir proche la construction d'immeubles dont les hauteurs dépasseront largement celle de la passerelle qui n'est donc pas susceptible de perturber le relief du site. Aucun impact permanent du projet sur la topographie du site n'est à considérer.

1.2 Effets permanents sur le sol, le sous-sol et la stabilité des terrains

L'ensemble des emprises correspondant au projet sont aujourd'hui déjà imperméabilisées.

En phase d'exploitation, toutes les précautions seront prises afin d'éviter tout risque de pollution pour le sol et le sous-sol. Les matériaux et structures seront parfaitement étanches.

Comme cela a été indiqué au chapitre « Présentation du projet », les fondations des piles de la passerelle seront réalisées de manière à assurer une parfaite stabilité de la structure en phase exploitation.

1.3 Effets permanents sur l'hydrologie

1.3.1. Effets sur le réseau hydrographique local

La gare de Corbeil-Essonnes est équipée d'un réseau d'assainissement séparatif sur la totalité de l'emprise ferroviaire.

Sur la passerelle, des dispositifs de récupération des eaux pluviales seront mis en œuvre. La pente transversale à 1% du platelage supérieur de la passerelle assurera l'écoulement des eaux vers la rive opposée aux ascenseurs. Ces eaux seront acheminées soit :

- vers un caniveau à l'air libre dont la profondeur augmente du point amont à l'exutoire aval pour former une légère pente longitudinale favorisant l'écoulement,
- via des avaloirs régulièrement espacés, vers une buse dissimulée dans le caisson du tablier.

Ces eaux seront ensuite évacuées par gravitation dans des conduites logées derrière les limons des escaliers d'accès aux quais et aux parvis, ou dans les cages d'ascenseur.

Des nettoyages périodiques et la vérification du bon état des dispositifs d'assainissement du tablier participeront des opérations d'entretien courant de la passerelle.

L'ensemble des eaux de ruissellements sera dirigé vers le réseau de la ville après accord préalable du gestionnaire. Aucun rejet supplémentaire ne sera créé. L'exploitation de l'ensemble de la passerelle et des équipements qui l'accompagnent (ascenseurs, escaliers,...) au droit de l'emprise ferroviaire n'entraînera pas d'impact sur le réseau hydrographique local qui a la capacité d'absorber les faibles volumes concernés comme l'a confirmé le SIARCE, gestionnaire du réseau d'assainissement, lors d'un rendez-vous en juin 2013 où la question des rejets a été abordée..

1.3.2. Compatibilité du projet avec les objectifs du SDAGE et du SAGE concernés

Les tableaux suivants permettent d'évaluer la compatibilité du projet avec le SDAGE Seine-Normandie et avec le SAGE de la nappe de la Beauce.

Enjeux identifiés dans le SDAGE	Compatibilité du projet avec ces enjeux
Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques	Aucun rejet direct dans les milieux aquatiques ne sera effectué. Les eaux pluviales seront collectées et raccordées aux dispositifs d'assainissement de la ville (après accord préalable du gestionnaire).
Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques	
Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses	Aucun rejet de substance dangereuse ne sera engendré par le projet (rejet d'eaux pluviales et d'eaux usées).
Réduire les pollutions microbiologiques des milieux	Aucun système d'assainissement non collectif n'est prévu par le projet. Les eaux usées seront toutes traitées en station d'épuration
Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable et future	Aucun captage d'eau potable ne se situe à proximité du site. Aucun rejet imputable aux activités du site ne sera observé à proximité d'un captage d'eau.
Protéger et restaurer les milieux aquatiques humides	Le projet ne se situe pas à proximité d'une zone humide.
Gérer la rareté de la ressource en eau	Sans objet vis-à-vis du projet
Limiter et prévenir le risque d'inondation	Le projet n'est pas concerné par le risque inondation.

Enjeux identifiés dans le SAGE	Compatibilité du projet avec ces enjeux
Gérer quantitativement la ressource	Les quantités d'eau nécessaires au chantier sont limitées et ne nécessitent pas de pompage.
Assurer durablement la qualité de la ressource	Aucun rejet direct dans les milieux aquatiques ne sera effectué. Les eaux usées et les eaux pluviales seront collectées séparément et raccordées aux dispositifs d'assainissement de la ville (après accord préalable du gestionnaire).
Prévenir et gérer les risques, notamment d'inondation	Non concerné.
Préserver les milieux naturels	Le site ne se localise pas à proximité d'une zone protégée. Aucun rejet direct dans les milieux aquatiques ne sera effectué

1.4 Effets permanents sur les risques naturels

Le projet n'est pas susceptible d'augmenter le risque de catastrophe naturelle.

Concernant le risque sismique, la passerelle par sa conception respectera les préconisations techniques spécifiques liées aux établissements recevant du public.

2 Effets permanents sur le milieu naturel et mesures associées

L'emprise du projet se situe à environ 5 km de tout espace naturel protégé ou inventorié. De plus, le projet est localisé dans un contexte fortement artificialisé et au droit de zones imperméabilisées ou très faiblement végétalisées sur des surfaces délaissées ou des parterres artificialisés où peu d'espèces végétales sont présentes. Aucune zone de type « trame verte » ou « trame bleue » n'a été identifiée à proximité du projet. De plus, l'emprise du projet est située dans une zone fortement utilisée qui ne constitue pas un axe de déplacement emprunté par les espèces faunistiques.

De ce fait, le projet ne produira aucun impact sur le milieu naturel.

3 Effets permanents sur le milieu humain et mesures associées

3.1 Effets permanents sur les populations

La mise en service de la passerelle permettra aux personnes à mobilité réduite d'accéder aux quais et aux trains de la ligne D du RER depuis la gare et ses abords, conformément à la loi de 2005 et au Schéma Directeur d'Accessibilité d'Ile-de-France. La passerelle facilitera également les liaisons entre quartiers en ouvrant la possibilité d'échanges entre les différentes parties de la ville, les habitants pouvant plus facilement se rendre dans les commerces, services, écoles et loisirs,... situés au-delà des emprises ferroviaires. Cela constitue un effet très positif dans la mesure où l'actuel passage souterrain, est inutilisable par les personnes à mobilité réduite et peu attractif pour les autres usagers. En effet situé au fond de l'espace enclavé de la gare routière, le souterrain ne favorise pas les courants naturels de franchissement, particulièrement le soir ou lorsque le site est peu fréquenté. La passerelle, bien visible, empruntable notamment par des personnes à mobilité réduite, attrayante et plus sûre favorisera le franchissement de l'emprise ferroviaire par les riverains proches et d'autres habitants ou personnes fréquentant les quartiers proches de la gare pour d'autres raisons (professionnelles, touristiques, familiales,...)

3.2 Effets permanents sur l'urbanisme

Le projet est compatible avec le règlement d'urbanisme du plan local d'urbanisme (PLU). De plus, la passerelle est en parfaite cohérence avec les projets d'urbanisation proches. En effet elle offrira une nouvelle traversée de l'emprise ferroviaire, tout en allégeant l'actuel souterrain d'une partie des passagers qui l'empruntent, en le rendant plus fluide et confortable pour les passants. À terme il permettra aux nouveaux habitants de se déplacer aisément de part et d'autre de l'emprise ferroviaire.

3.3 Effets permanents sur les circulations

L'installation de la passerelle aura un impact positif direct sur les déplacements et la mobilité en facilitant l'accès aux quais, en adaptant le fonctionnement des espaces et en permettant la mise en accessibilité des personnes à mobilité réduite. En effet, la mise en service de la passerelle permettra aux personnes à mobilité réduite d'accéder aux quais et aux trains depuis la gare et ses abords, conformément à la loi de 2005 et au Schéma Directeur d'Accessibilité d'Ile-de-France. Les ascenseurs de la passerelle pourront aussi faciliter l'accès aux quais pour les poussettes. La passerelle permettra également d'améliorer le confort des usagers de la gare en proposant une alternative au passage souterrain pour la traversée des voies, et donc une meilleure répartition des voyageurs sur l'ensemble du linéaire des quais.

Les effets du projet sur la circulation routière resteront très modérés, et concentrés sur les axes desservant directement la gare. Cependant, il faut envisager que certains habitants qui, aujourd'hui, utilisent leur

véhicule pour aller d'un point à un autre de la ville coupée par l'infrastructure ferroviaire, utiliseront progressivement un itinéraire piéton renforcé et traversant des secteurs urbains réhabilités.

De plus, la passerelle participera à la valorisation du site. Elle favorisera l'accessibilité aux activités existantes et à venir dans l'environnement immédiat de la gare.

Indirectement, le projet permettra d'accroître l'intérêt du transport ferroviaire pour les déplacements domicile-travail.

Cependant, il faut rappeler que l'objectif du présent projet n'est pas d'augmenter le trafic usagers mais d'améliorer la qualité de service et d'accueil des usagers de la gare, et en particulier les personnes à mobilité réduite.

Ainsi, le projet produira des impacts directs et indirects positifs sur les conditions de circulation, des piétons mais aussi des courants de circulation automobiles qui pourraient profiter d'un certain report des déplacements.

Compte tenu des effets positifs attendus du projet, aucune mesure n'est nécessaire.

3.4 Effets permanents sur les réseaux et servitudes

3.4.1. Impacts sur les servitudes

Les servitudes d'utilité publique présentes sur l'aire d'étude n'interfèrent aucunement avec le projet de passerelle piétonne en dehors de la servitude liée à l'emprise ferroviaire.

3.4.2. Impacts sur les réseaux

Le seul impact potentiel est celui qui pourrait être induit en cas d'incendie des installations électriques liées au projet, notamment les machineries des ascenseurs. Ces derniers sont installés dans des tours dont la base est isolée du milieu environnant, ce qui permet de confiner les produits risquant de se déposer lors d'un incendie, par exemple.

L'alimentation électrique se fera à partir du réseau électrique en place à proximité du site. Ces branchements seront périodiquement contrôlés par un personnel qualifié.

3.5 Effets permanents sur le patrimoine culturel

Aucun impact permanent, direct ou indirect, n'est à attendre sur le patrimoine historique et culturel. Aucune mesure spécifique ne sera donc requise.

Aucun vestige archéologique n'a été identifié à proximité du projet. Aucun impact direct ou indirect ne sera observé dans ce cas. Après la mise en service de la passerelle, aucune mesure spécifique n'est donc requise.

La passerelle est située à proximité mais en dehors du périmètre de protection des monuments historiques. Lors de la phase d'étude préalable les services de tutelle (Architecte des Bâtiments de France) ont été informés sur la nature et l'aspect attendu du projet qui vise à être un bel ouvrage mais discret. Les services n'ont pas émis de remarques négatives quant à l'aspect et à la potentialité d'intégration de l'ouvrage dans le paysage urbain.

De plus, RFF porte une grande attention à la qualité architecturale de la passerelle et à son insertion urbaine. Aussi, RFF a confié la conception de la passerelle, suite à une mise en concurrence architecturale, à la société EGIS RAIL, en groupement avec le cabinet d'architecture STRATES.

4 Effets permanents sur le cadre de vie et mesures associées

4.1 Effets permanents sur le paysage

L'implantation du projet se fera dans un contexte paysager fortement urbanisé lié à la présence et l'activité de l'emprise ferroviaire. Le paysage actuel est marqué par l'hétérogénéité des bâtis qui se conjuguent avec la présence de l'activité ferroviaire, et les entités en attente de mutation. Ce paysage de friche urbaine, ne présentant pas un intérêt particulier, nécessite d'être valorisé. Aussi, la qualité architecturale de la passerelle et la réussite de son insertion urbaine font partie intégrante de la mission de maîtrise d'œuvre confiée par RFF au groupement d'EGIS RAIL et du cabinet d'architecture STRATES.

La perception visuelle de la passerelle métallique, qui constitue en soi un ouvrage d'art non sans intérêt architectural, concernera essentiellement les usagers de la gare depuis les quais. Dans l'axe des quais la passerelle sera visible par les voyageurs en attente sur quais avec ses escaliers, ascenseurs, piles la supportant. Une covisibilité de part et d'autre de la passerelle sera liée à la présence des escaliers et piles d'ascenseurs.

Le projet n'est pas susceptible d'entraîner une dégradation de la perception visuelle du site par les riverains.

Le choix d'une structure à hauteur constante, sobre et peu élevée, favorise l'insertion de l'ouvrage dans le site et l'environnement urbain. Les parements latéraux de la passerelle, constitués de maillage métallique permettent de ménager des transparences de part et d'autre, et reflète la volonté de légèreté et de clarté des concepteurs en accord avec le Maître d'Ouvrage.

Un concept architectural de légèreté et de fiabilité et les caractéristiques fonctionnelles ont guidé la définition du schéma statique de l'ouvrage.

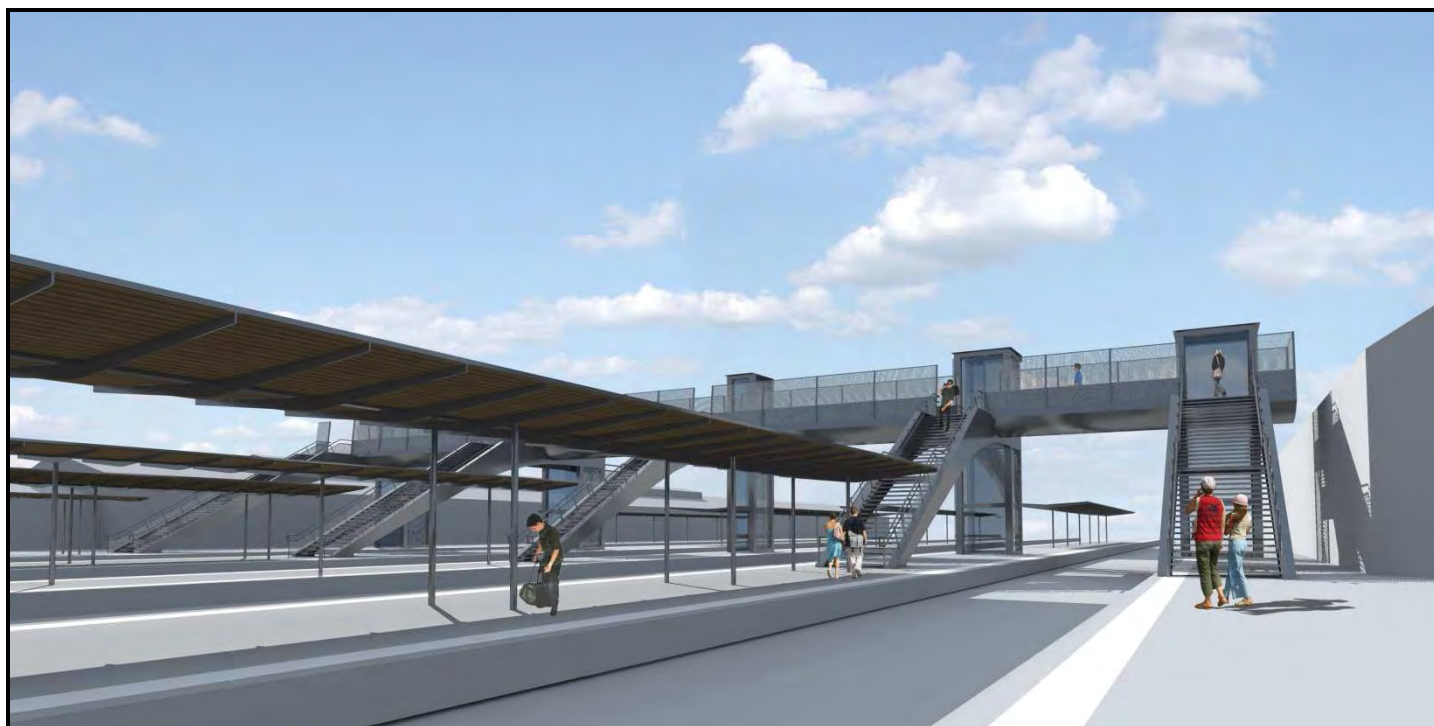


Figure 73 : Simulation de ce que pourrait être la perception de l'ouvrage du quai n° 4, côté Émile Zola et vue depuis le côté du bâtiment voyageurs

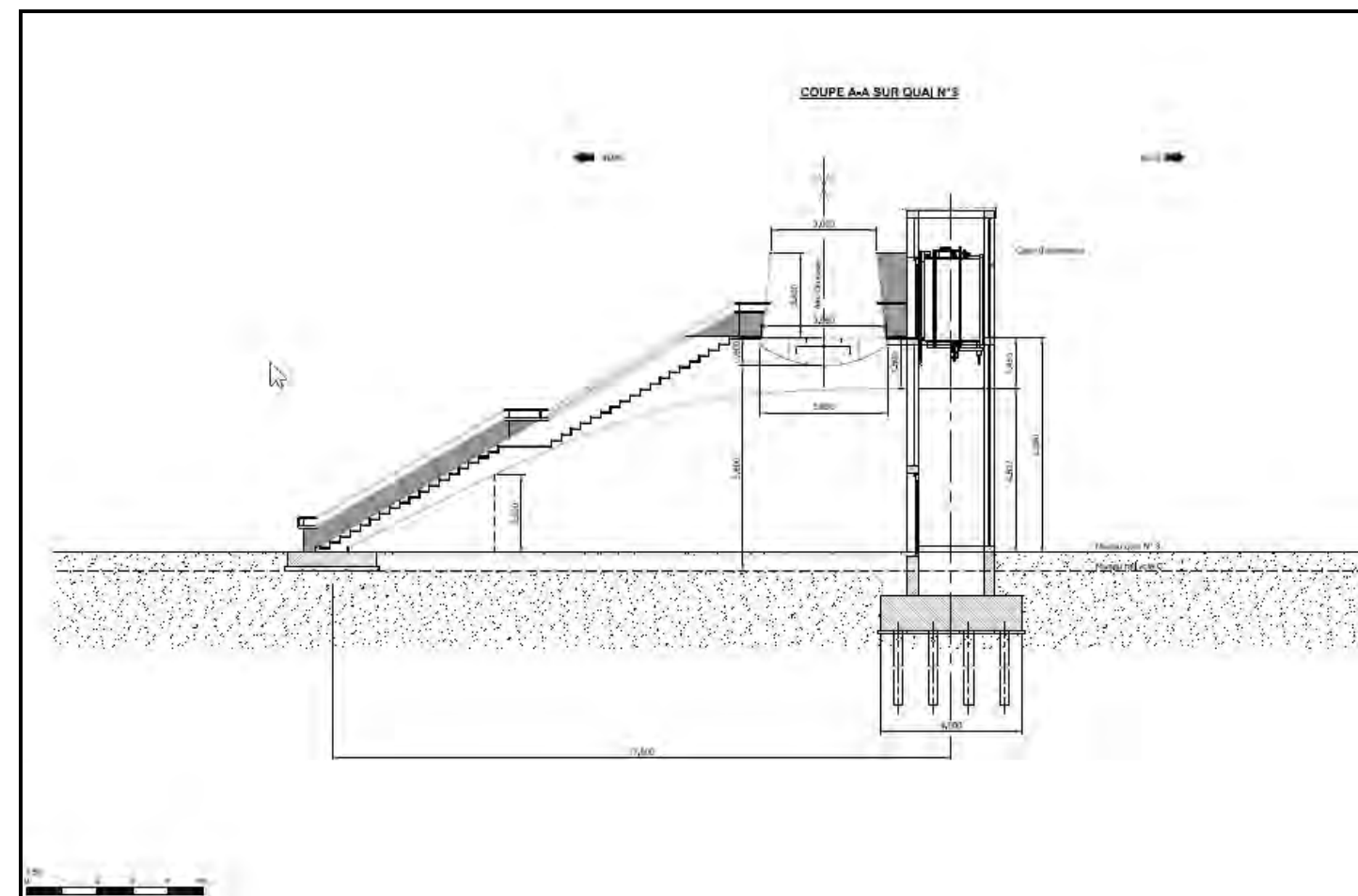


Figure 74 : Coupe longitudinale de la passerelle au droit d'un quai avec de gauche à droite : l'escalier, la passerelle proprement dite l'ascenseur et sa tour qui accompagne la pile de soutien ancrée en sous-sol sur ses fondations

Dans un souci de légèreté, il a été retenu le choix de concentrer et fusionner la fonction d'accès aux quais et la fonction d'appui du tablier ; ce choix permet de rendre la plus discrète possible la présence des appuis intermédiaires sur les quais. C'est ainsi que la tour verticale supportant l'ascenseur est associée à la structure métallique porteuse des escaliers, pour former un portique d'appui transversal au tablier. Un tirant horizontal en béton armé est ajouté entre le pied de l'escalier et celui des poteaux supports d'ascenseur pour rigidifier l'ensemble et limiter les sollicitations dans l'escalier et sa semelle de fondation

Cette passerelle constituera un élément architectural positif pour le site.

4.2 Effets sur le confort des usagers de la gare

Le projet de la passerelle piétonne aura un impact positif sur le confort des usagers de la gare. Celui-ci a été pris en compte dans la conception de l'ouvrage par la mise en place d'ascenseurs.

Les circulations horizontales seront accessibles et conformes à la réglementation pour les personnes handicapées. Les principaux éléments structurants du cheminement seront repérables par les personnes ayant une déficience visuelle. Les usagers handicapés pourront accéder à l'ensemble des quais ouverts au public et en ressortir de manière autonome. La passerelle permettra également d'améliorer le confort des voyageurs assurant une meilleure répartition des usagers et habitants traversant le faisceau ferroviaire sur l'ensemble du linéaire des quais qui disposeront de deux axes de distribution et de traversée de l'emprise ferroviaire..

La passerelle ayant vocation à devenir le cheminement piétonnier « normal », la largeur utile sur le tablier sera de 3,00 m. Elle sera équipée de revêtement sans obstacle à la roue, non glissant et non réfléchissant.

Tous les ascenseurs seront ouverts au public et pourront être utilisés en priorité par les personnes à mobilité réduite (PMR).

4.3 Effets permanents sur la qualité de l'air

Le projet aura peu ou pas d'impact direct concernant les rejets atmosphériques. Aucune mesure n'est requise.

De façon indirecte, la passerelle accompagnera contribuera à favoriser l'intermodalité et l'utilisation des transports en commun, en facilitant le report de la voiture particulière sur le transport ferroviaire. Ce report, devant mener à une diminution de l'utilisation des voitures au profit d'alternatives moins polluantes, aura un effet positif global sur la qualité de l'air.

Ainsi, le projet n'est donc pas susceptible de nuire à la qualité de l'air. Au contraire, en offrant la possibilité d'une meilleure gestion des flux piétonniers, le projet ne peut qu'avoir un effet bénéfique par rapport à la situation actuelle.

4.4 Effets permanents sur les niveaux sonores

Concernant les effets sur les niveaux acoustiques, il convient de noter que le projet n'engendrera pas d'effets permanents. Aucune mesure particulière du point de vue acoustique n'est à prévoir dans le cadre de l'aménagement de la passerelle.

4.5 Effets permanents sur la consommation d'énergie

Le projet de mise en accessibilité par une passerelle piétonne aura un certain impact sur la consommation énergétique des infrastructures de la gare. Les nouveaux aménagements (ascenseurs, éclairages de la passerelle et des quais ...) seront potentiellement consommateurs en énergie et en fluides (électricité, eau de nettoyage, lubrifiants...).

Les matériaux et fournitures ainsi que le type d'éclairage de la passerelle ont été choisis en tenant compte du critère de sobriété énergétique.

4.6 Effets permanents sur la production de déchets

La passerelle sera équipée de poubelles permettant le tri sélectif des déchets. Leur évacuation s'effectuera conformément aux dispositions mises en place dans la gare.

4.7 Effets permanents sur l'ambiance lumineuse

L'éclairage de la passerelle ne créera pas de nuisances supplémentaires, la gare conservera la puissance lumineuse actuelle.

L'éclairage de la passerelle aura la fonction d'assurer la sécurité des usagers et de permettre une bonne lecture des accès et de la circulation au sein de la gare.

Afin de limiter ces gênes, l'ampérage des éclairages sera adapté afin de ne pas constituer une source de nuisance pour le voisinage et l'orientation de l'éclairage sera adaptée.

5 Effets permanents sur la santé

Les principaux risques pouvant affecter la santé des riverains et des usagers de la gare sont les suivants.

5.1 Nuisances sonores et vibrations

Les niveaux des émissions sonores de diverses activités ou situation sont rappelés sur le schéma ci-après :

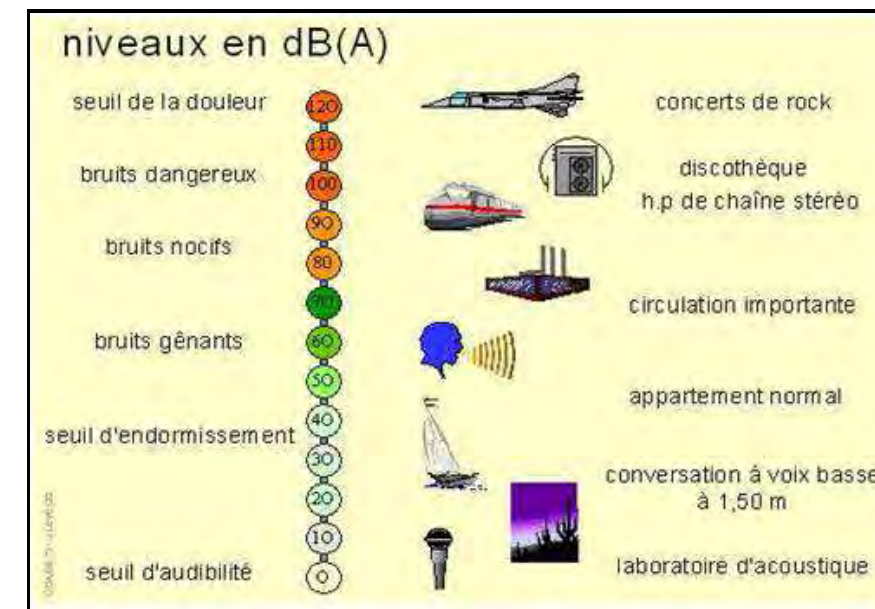


Figure 75 : Echelle des bruits

Dans le cas du projet porté par RFF, l'ambiance sonore initiale est liée à une circulation importante du fait de l'environnement humain du projet (trafic routier et ferroviaire...). Le projet de passerelle n'est pas susceptible d'augmenter les niveaux de bruit, voire la nuisance sonore déjà ressentie par les riverains.

Aucune nuisance due aux vibrations produites par les usagers et les dispositifs d'accompagnement (ascenseurs) ne sera ressentie durant la phase exploitation de la passerelle. Les mécanismes liés aux ascenseurs seront bien isolés et amortis pour limiter les vibrations risquant de contraindre le bon fonctionnement de l'ouvrage et afin de garantir le confort et la sécurité des usagers, particulièrement les personnes à mobilité réduite.

5.2 Sécurité publique

Les conditions d'accessibilité et les horaires de fonctionnement des ascenseurs seront définis dans le cadre du fonctionnement de la gare et de la vie urbaine.

Le fonctionnement de la passerelle favorise la vie des personnes à mobilité réduite tout en n'ayant pas d'effets négatifs significatifs en matière de pollution des sols ou des eaux souterraines ou de surface, de bruit, de dégradation qualité de l'air, d'émissions lumineuses.

PARTIE IX – EVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET SUR DES SITES NATURA 2000

En application de l'article R.414-19 du code de l'environnement, ce chapitre permet d'évaluer les incidences du projet sur les sites Natura 2000.

1 Rappel sur le réseau Natura 2000

Depuis plusieurs décennies, les états européens réagissent face aux dégradations de leur patrimoine naturel en mettant en place divers types de politiques de protection de la nature.

Les premières actions relevaient plutôt d'une mise sous cloche (parcs nationaux, réserves naturelles...), qui, bien qu'indispensable dans certains secteurs, se sont révélées insuffisantes pour une préservation de l'environnement à plus grande échelle :

- réglementation sévère mal perçue par la population,
- zones non protégées délaissées alors qu'elles présentaient un important intérêt écologique,
- milieux et espèces menacés par l'abandon des activités rurales traditionnelles...

Le contexte socio-économique rural particulier aux pays d'Europe exigeait donc d'intégrer de manière intelligente le facteur humain à la préservation de l'environnement afin de rendre cette dernière plus efficace et plus durable.

Suite à ce constat, l'Union Européenne a souhaité établir une cohérence entre les politiques de protection de la nature de ses États membres. Ceci a abouti à la mise en place du réseau Natura 2000.

Le réseau Natura 2000 regroupe l'ensemble des espaces désignés en application de deux Directives européennes :

- la Directive n°2009/147/CE du 30 novembre 2009, dite Directive « Oiseaux », qui prévoit la protection des milieux nécessaires à la survie d'espèces d'oiseaux considérées comme rares ou menacées à l'échelle de l'Europe. Dans chaque pays de l'Union Européenne, sont classés en Zone de Protection Spéciale (ZPS) les sites les plus adaptés à la conservation des milieux abritant ces espèces ;
- la Directive n°92/43/CEE du 21 mai 1992 modifiée, dite Directive « Habitats », dont l'objectif est la conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvages d'intérêt européen. Elle prévoit la création d'un réseau écologique européen de sites Natura 2000. Ces sites correspondent aux Zones Spéciales de Conservation (ZSC) désignées au titre de la Directive Habitats et aux Zones de Protection Spéciale (ZPS) désignées au titre de la Directive Oiseaux.

Ainsi, le réseau Natura 2000 est un réseau écologique européen cohérent formé des ZSC et ZPS désignées par les États membres. Dans ces sites, ils s'engagent à maintenir dans un état de conservation favorable les habitats naturels, les espèces et les habitats d'espèces d'intérêt communautaire. Pour ce faire, ils peuvent utiliser des mesures de restauration, de gestion et d'entretien. La France a choisi une mise en œuvre contractuelle : le Contrat Natura 2000.

À l'heure actuelle en France, la plupart des ZSC et des ZPS sont en cours de validation

Les ZSC non validées sont nommées Sites d'Importance Communautaire (SIC).

2 Identification des sites Natura 2000 les plus proches

La future passerelle se développe au sein du contexte urbain, à l'écart des grands ensembles naturels inventoriés et protégés au titre de la valeur de leur patrimoine naturel.

La carte page suivante permet de préciser les distances entre les sites Natura 2000 les plus proches et le projet. A noter qu'il n'y a pas de sites Natura 2000 au nord du projet

Afin d'effectuer l'analyse de l'évaluation des incidences sur Natura 2000, on se limitera aux plus proches, situés au maximum à 10 km du projet, mais ont été recensés les sites jusqu'au-delà de 15km.

Au-delà de cette distance, on peut écarter toute possibilité de relation directe ou indirecte entre l'aménagement d'une infrastructure non polluante, insérée dans un cadre urbain, et des sites naturels possédant des caractéristiques physiques et biologiques fondamentalement différentes.

La circulaire du 15 avril 2010 du Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, précise que les Sites d'Importance Communautaire (SIC) figurant sur une liste biogéographique prise par décision de la Commission européenne doivent être regardés comme des sites Natura 2000. Sont ainsi pris en compte :

- zone de Protection Spéciale : Marais d'Itteville et de Fontenay-le-Vicomte ;
- zone Spéciale de Conservation : Marais des basses vallées de l'Essonne et de la Juine ;
- SIC Marais des basses vallées de l'Essonne et de la Juine ;
- SIC Buttes gréseuses de l'Essonne.

Type de site	Nom du site	Code	Superficie (ha)	Distance à vol d'oiseau du point le plus proche du projet
ZPS	Marais d'Itteville et de Fontenay-le-Vicomte	FR1110102	522	4,3 km
SIC/ZSC	Marais des basses vallées de l'Essonne et de la Juine	FR11008058	397	5,1 km
SIC	Buttes gréseuses de l'Essonne	FR1100806	24,58	12 km environ

À noter qu'une grande partie du SIC « Marais des basses vallées de l'Essonne et de la Juine » est insérée dans le périmètre de la ZPS « Marais d'Itteville et de Fontenay-le-Vicomte ».

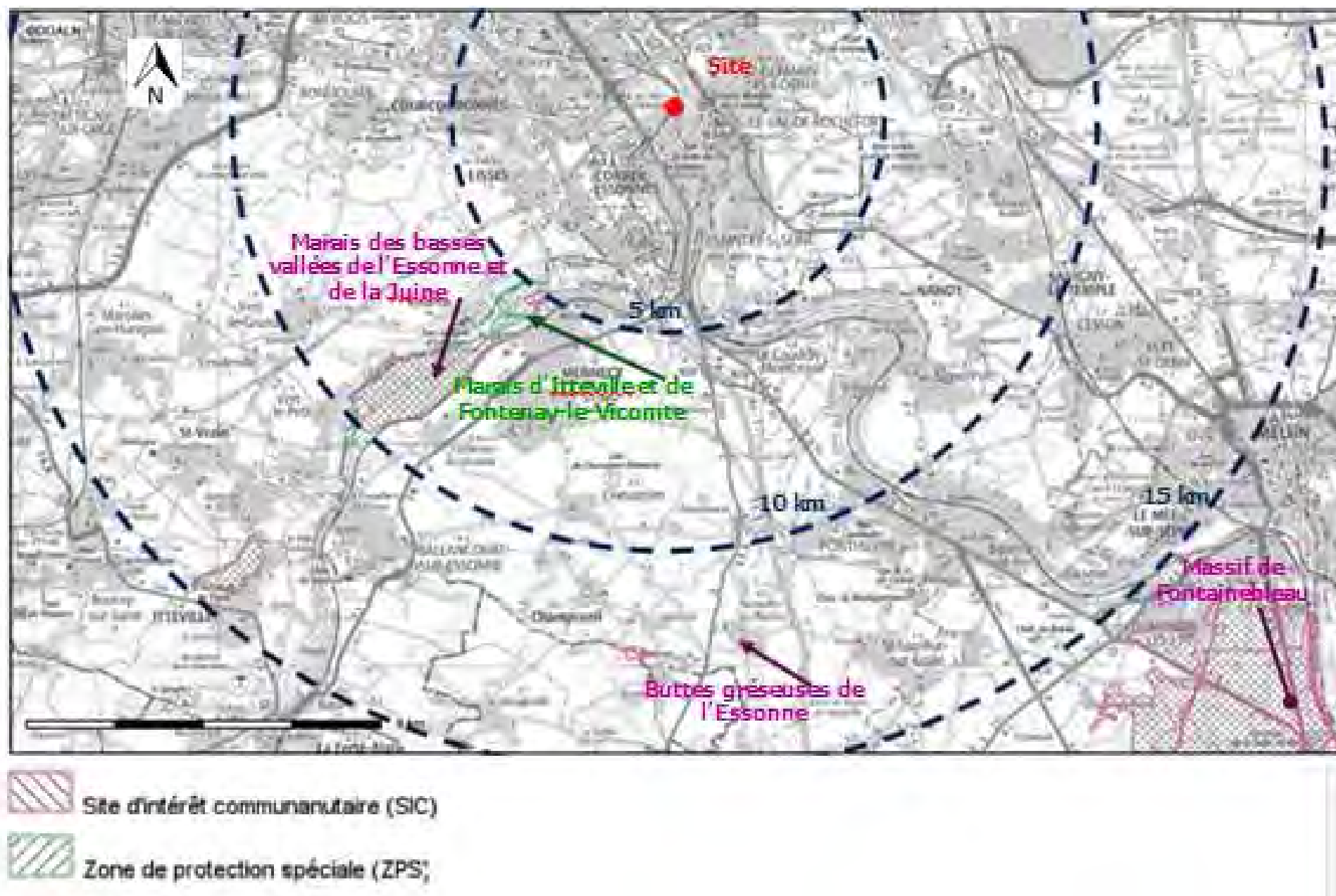


Figure 76 : Localisation des sites Natura 2000 dans un rayon de 15km autour du projet – Source DRIEE

3 Caractérisation des sites Natura 2000

La caractérisation des sites Natura 2000 ci-après est issue des formulaires standards de données des différents sites, disponibles sur le site internet de l'Inventaire National du Patrimoine Naturel.

3.1 ZPS Marais d'Itteville et de Fontenay-le-Vicomte

3.1.1. Caractère général du site

Habitat	Pourcentage de couverture
N06 : Eaux douces intérieures (Eaux stagnantes, Eaux courantes)	30%
N07 : Marais (végétation de ceinture), Bas-marais, Tourbières,	30%
N19 : Forêts mixtes	30%
N20 : Forêt artificielle en monoculture (ex: Plantations de peupliers ou d'Arbres exotiques)	10%

3.1.2. Qualité et importance

Le site a une grande qualité avifaunistique, il abrite environ 5 couples de Butors blongios (*Ixobrychus minutus*) ce qui en fait une zone tout à fait remarquable au plan régional en terme d'effectif et de densité.

3.1.3. Vulnérabilité

La pression anthropique se manifeste essentiellement par l'implantation de nombreuses "cabanes" utilisées par les pêcheurs, ainsi que par le développement de la populiculture.

3.1.4. Espèces d'intérêt communautaire ayant permis la désignation du site

1) Oiseaux visés à l'Annexe I de la directive 79/409/CEE du Conseil

Code	Nom	Statut
A022	Butor blongios, Blongios nain <i>Ixobrychus minutus</i>	Reproduction
A023	Héron bihoreau, Bihoreau gris <i>Nycticorax nycticorax</i>	Concentration
A027	Grande Aigrette <i>Egretta alba</i>	Hivernage
A029	Héron pourpré <i>Ardea purpurea</i>	Concentration
A094	Balbuzard pêcheur <i>Pandion haliaetus</i>	Concentration
A094	Balbuzard pêcheur <i>Pandion haliaetus</i>	Reproduction
A098	Faucon émerillon <i>Falco columbarius</i>	Hivernage
A072	Bondrée apivore <i>Pernis apivorus</i>	Reproduction
A073	Milan noir <i>Milvus migrans</i>	Reproduction
A081	Busard des roseaux <i>Circus aeruginosus</i>	Reproduction
A193	Sterne pierregarin <i>Sterna hirundo</i>	Reproduction
A229	Martin-pêcheur d'Europe <i>Alcedo atthis</i>	Reproduction
A229	Martin-pêcheur d'Europe <i>Alcedo atthis</i>	Résidence
A236	Pic noir <i>Dryocopus martius</i>	Reproduction

2) Oiseaux migrateurs régulièrement présents sur le site non visés à l'Annexe I de la directive 79/409/CEE du Conseil

Code	Nom	Statut
A052	Sarcelle d'hiver <i>Anas crecca</i>	Reproduction
A055	Sarcelle d'été <i>Anas querquedula</i>	Reproduction
A059	Fuligule milouin <i>Aythya ferina</i>	Hivernage
A061	Fuligule morillon <i>Aythya fuligula</i>	Résidence
A153	Bécassine des marais <i>Gallinago gallinago</i>	Hivernage
A155	Bécasse des bois <i>Scolopax rusticola</i>	Hivernage
A168	Chevalier guignette <i>Actitis hypoleucos</i>	Concentration
A087	Buse variable <i>Buteo buteo</i>	Reproduction
A096	Faucon crécerelle <i>Falco tinnunculus</i>	Reproduction
A099	Faucon hobereau <i>Falco subbuteo</i>	Reproduction
A043	Oie cendrée <i>Anser anser</i>	Reproduction
A085	Autour des palombes <i>Accipiter gentilis</i>	Résidence
A086	Épervier d'Europe <i>Accipiter nisus</i>	Reproduction
A118	Râle d'eau <i>Rallus aquaticus</i>	Reproduction
A221	Hibou moyen-duc <i>Asio otus</i>	Reproduction
A230	Guêpier d'Europe <i>Merops apiaster</i>	Concentration
A240	Pic épeichette <i>Dendrocopos minor</i>	Reproduction
A288	Bouscarle de Cetti <i>Cettia cetti</i>	Reproduction
A292	Locustelle lusciniôïde <i>Locustella luscinioides</i>	Reproduction
A295	Phragmite des joncs <i>Acrocephalus schoenobaenus</i>	Reproduction
A308	Fauvette babillarde <i>Sylvia curruca</i>	Reproduction

Ces sites sont remarquables par la présence d'oiseaux qui font l'objet de mesures de conservation spéciale concernant leur habitat afin d'assurer leur survie et leur reproduction dans leur aire de distribution.

3.2 SIC Marais des basses vallées de l'Essonne et de la Juine

3.2.1. Caractère général du site

Habitat	Pourcentage de couverture
N06 : Eaux douces intérieures (Eaux stagnantes, Eaux courantes)	20%
N07 : Marais (vegetation de ceinture), Bas-marais, Tourbières,	20%
N16 : Forêts caducifoliées	30%
N20 : Forêt artificielle en monoculture (ex: Plantations de peupliers ou d'Arbres exotiques)	30%

3.2.2. Qualité et importance

Il s'agit d'un marais tourbeux alcalin de fond de vallée, milieu rare et menacé en Ile-de-France et dans le Bassin parisien, abritant notamment 3 espèces végétales protégées ainsi que la plus importante population de Blongios nain (*Ixobrychus minutus*), qui est un héron, de la région.

3.2.3. Vulnérabilité

La gestion hydraulique et la qualité des eaux ont des répercussions sur le fonctionnement écologique du marais. En outre, les milieux ont tendance à se fermer sous l'action de la dynamique végétale.

3.2.4. Habitats naturels d'intérêt communautaire ayant permis la désignation du site

Code	Habitat	Pourcentage de couverture
3150	Lacs eutrophes naturels avec végétation du Magnopotamion ou de l'Hydrocharition	10%
6430	Mégaphorbiaies hygrophiles d'ourlets planitiaires et des étages montagnard à alpin	10%
7210	Marais calcaires à <i>Cladium mariscus</i> et espèces du Caricion <i>davallianae</i> *	10%
7230	Tourbières basses alcaline	1%
91E0	Forêts alluviales à <i>Alnus glutinosa</i> et <i>Fraxinus excelsior</i> (<i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i> *)	20%

3.2.5. Espèces d'intérêt communautaire ayant permis la désignation du site

1) Amphibiens visés à l'Annexe II de la directive 92/43/CEE du Conseil

Code	Nom	Statut
1166	Triton crêté <i>Triturus cristatus</i>	Résidence

2) Poissons visés à l'Annexe II de la directive 92/43/CEE du Conseil

Code	Nom	Statut
1134	Bouvière, <i>Rhodeus amarus</i>	Résidence

3) Invertébrés visés à l'Annexe II de la directive 92/43/CEE du Conseil

Code	Nom	Statut
1083	Lucane Cerf-volant <i>Lucanus cervus</i>	Résidence
1078	Écaille chinée <i>Callimorpha quadripunctaria</i>	Résidence
1016	Vertigo de Des Moulins <i>Vertigo moulinsiana</i>	Résidence

3.3 SIC Buttes gréseuses de l'Essonne

3.3.1. Caractère général du site

Habitat	Pourcentage de couverture
N06 : Eaux douces intérieures (Eaux stagnantes, Eaux courantes)	3%
N08 : Landes, Broussailles, Recrus, Maquis et Garrigues, Phrygana	17%
N09 : Pelouses sèches, Steppes	3%
N16 : Forêts caducifoliées	70%
N22 : Rochers intérieurs, Eboulis rocheux, Dunes intérieures, Neige ou glace permanente	7%

3.3.2. Autres caractéristiques du site

Au centre-ouest de l'Essonne, les buttes de grès stampien sont le prolongement occidental de celles de Fontainebleau. Ce secteur comprend des dalles de grès, à l'origine de la formation de platières constituant des milieux particulièrement originaux en Ile-de-France et à très forte valeur écologique.

3.3.3. Qualité et importance

Les platières gréseuses présentent une forte originalité écologique liée aux formations végétales pionnières xérophiiles à hygrophiles tout à fait exceptionnelles. On note la présence d'au moins 3 espèces végétales protégées.

3.3.4. Vulnérabilité

Les platières gréseuses sont des milieux fragiles. Elles sont menacées par la fermeture du milieu (dynamique végétale) et par une dégradation anthropique liée à une fréquentation humaine importante.

3.3.5. Habitats naturels d'intérêt communautaire ayant permis la désignation du site

Code	Habitat	Pourcentage de couverture
2330	Dunes intérieures avec pelouses ouvertes à <i>Corynephorus</i> et <i>Agrostis</i>	2%
3130	Eaux stagnantes, oligotrophes à mésotrophes avec végétation des <i>Littorelletea uniflorae</i> et/ou des <i>Isoeto-Nanojuncetea</i>	1%
4030	Landes sèches européennes	5%
6210	Pelouses sèches semi-naturelles et faciès d'embuissonnement sur calcaires (<i>Festuco-Brometalia</i>) (* sites d'orchidées remarquables)	5%
8220	Pentes rocheuses siliceuses avec végétation chasmophytique	1%
8230	Roches siliceuses avec végétation pionnière du <i>Sedo-Scleranthion</i> ou du <i>Sedo albi-Veronicion dillenii</i>	1%

3.3.6. Espèces d'intérêt communautaire ayant permis la désignation du site

1) Amphibiens visés à l'Annexe II de la directive 92/43/CEE du Conseil

Code	Nom	Statut
1166	Triton crêté <i>Triturus cristatus</i>	Résidence

2) Invertébrés visés à l'Annexe II de la directive 92/43/CEE du Conseil

Code	Nom	Statut
1078	Écaille chinée <i>Callimorpha quadripunctaria</i>	Résidence

4 Évaluation de l'incidence du projet

Le site du projet de la passerelle piétonne s'inscrit dans un contexte urbain. Aucun milieu naturel n'est susceptible d'être affecté par le projet

Au regard des caractéristiques du site du projet et du projet lui-même, ainsi que de la typologie des 3 sites Natura 2000 les plus proches, il n'existe pas de relation directe ou indirecte entre eux, susceptible d'influer négativement sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces animales, ayant permis la désignation de ces sites.

Afin de vérifier si le projet de passerelle réalisé au sein de la gare de Corbeil-Essonnes, est susceptible de porter atteinte aux objectifs de conservation du site Natura 2000 analysé précédemment, une série de

questions¹ proposée par la circulaire du 15 avril 2010 du Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, peut être examinée.

Ces questions figurent dans le tableau ci-après.

	ZPS Marais d'Itteville et de Fontenay-le-Vicomte	SIC Marais des basses vallées de l'Essonne et de la Juine	SIC Buttes gréseuses de l'Essonne
Le projet de la passerelle piétonne risque-t-il :			
de retarder ou d'interrompre la progression vers l'accomplissement des objectifs de conservation du site ?	Non	Non	Non
de déranger les facteurs qui aident à maintenir le site dans des conditions favorables ?	Non	Non	Non
d'interférer avec l'équilibre, la distribution et la densité des espèces-clés qui agissent comme indicateurs de conditions favorables pour le site ?	Non	Non	Non
de changer les éléments de définition vitaux (équilibre en aliments par exemple) qui définissent la manière dont le site fonctionne en tant qu'habitat ou écosystème ?	Non	Non	Non
de changer la dynamique des relations (entre par exemple sol et eau ou plantes et animaux) qui définissent la structure ou la fonction du site ?	Non	Non	Non
d'interférer avec les changements naturels prédits ou attendus sur le site par exemple, la dynamique des eaux ou la composition chimique ?	Non	Non	Non
de réduire la surface d'habitats-clés ?	Non	Non	Non
de réduire la population d'espèces-clés ?	Non	Non	Non
de changer l'équilibre entre les espèces ?	Non	Non	Non
de réduire la diversité du site ?	Non	Non	Non
d'engendrer des dérangements qui pourront affecter la taille des populations, leur densité ou l'équilibre entre les espèces ?	Non	Non	Non
d'entraîner une fragmentation ?	Non	Non	Non
d'entraîner des pertes ou une réduction d'éléments-clés (par exemple : couverture arboricole, exposition aux vagues, inondations annuelles, etc.) ?	Non	Non	Non

5 Analyse de la compatibilité du projet avec les objectifs des sites Natura 2000 les plus proches.

Cette analyse porte sur les sites des Marais des Basses Vallées de l'Essonne et de la Juine (FR1100805) et des Marais d'Itteville et de Fontenay-le-Vicomte (FR1110102).

La création d'une passerelle piétonne en gare de Corbeil-Essonnes pourrait avoir des conséquences sur ces deux sites Natura 2000 en impactant directement ou indirectement les habitats et/ou les espèces

¹ Inspiré d'un document émanant de la Commission européenne : « Liste de vérification de l'intégrité du site », encadré n° 10 dans « Évaluation des plans et projets ayant des incidences significatives sur des sites Natura 2000 », novembre 2001, publié sous l'égide de la Commission européenne, pages 28-29.

d'intérêt communautaire qui ont justifié le classement de la zone en sites Natura 2000 (cf. Tableau15). Le projet pourrait alors aller à l'encontre des objectifs établis par le Document d'Objectifs (DOCOB) de ces sites (cf. Tableau 2).

Le projet étant situé en milieu urbain, en plein cœur de la commune de Corbeil-Essonnes, à 5km à vol d'oiseau de ces sites Natura 2000, il n'entraînera ni destruction ni altération des habitats d'intérêt communautaire ou des habitats d'espèces d'intérêt communautaire, principalement des milieux aquatiques ou humides (lacs, marais, tourbières, forêts alluviales). De même, aucune pollution des eaux par le chantier n'est possible du fait que la rivière Essonne qui traverse ces marais, ne passe pas à proximité directe du projet qui se situe, de toute façon, en aval des marais.

La plupart des espèces animales ayant justifié l'intégration de la zone au réseau Natura 2000 (CF. Tableau 1) sont inféodées aux milieux aquatiques, à l'exception de l'Ecaille chinée, du Lucane cerf-volant, de la Bondrée apivore, du Milan noir et du Pic noir.

Si les oiseaux peuvent se déplacer sur de longues distances, les 3 espèces citées fréquentent uniquement les milieux boisés ou bocagers, à proximité de lacs ou étangs pour le Milan noir, et ne s'aventurent pas en milieu urbain. Le projet n'aura donc pas d'impact sur ces espèces.

L'Ecaille chinée et le Lucane cerf-volant fréquentent elle aussi les milieux boisés et bocagers mais peuvent aussi être trouvées dans les parcs urbains. Toutefois l'absence de parcs urbains au niveau du chantier ainsi que la distance (5km) et les obstacles (centre commercial, A6, zone industrielle, tissu urbain) séparant le projet des sites Natura 2000 laissent à penser qu'aucun impact n'est à envisager sur les populations de ces insectes.

Le projet n'ayant donc aucun impact sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire, il ne va pas à l'encontre des objectifs fixés par le Document d'Objectifs (cf. Tableau 16), qui visent principalement ces habitats et ces espèces.

Les tableaux, ci-dessous sont extraits du DOCOB des sites des Marais des Basses Vallées de l'Essonne et de la Juine (FR1100805) et des Marais d'Itteville et de Fontenay-le-Vicomte (FR1110102) :

Nom vernaculaire	Nom scientifique ou Code Corine	Code Natura 2000
Lacs eutrophes naturels	22.13 x	3150
Mégaphorbiaies eutrophes	37.7	6430
Marais calcaires à <i>Cladium mariscus</i>	53.3	7210
Tourbières basses alcalines	54.2	7230
Forêts alluviales résiduelles	44.3	91EO
Ecaille chinée	<i>Callimorpha quadripunctaria</i>	1078
Lucane cerf-volant	<i>Lucanus cervus</i>	1083
Bouvière	<i>Rhodeus amarus</i>	1134
Triton crêté	<i>Triturus cristatus</i>	1166
Butor étoilé	<i>Botaurus stellaris</i>	A021
Blongios nain	<i>Ixobrychus minutus</i>	A022
Bondrée apivore	<i>Pernis apivorus</i>	A072
Milan noir	<i>Milvus migrans</i>	A073
Busard des roseaux	<i>Circus aeruginosus</i>	A081
Balbuzard pêcheur	<i>Pandion haliaetus</i>	A094
Sterne pierregarin	<i>Sterna hirundo</i>	A193
Martin-pêcheur d'Europe	<i>Alcedo atthis</i>	A229
Pic noir	<i>Dryocopus martius</i>	A236

Tableau 15 : Habitats et espèces justifiant la désignation du site Natura 2000

Objectifs généraux	Objectifs spécifiques
Préservation des populations d'espèces d'intérêt communautaire	Conservation voire confortement des peuplements d'insectes : Lucane cerf-volant, Ecaille chinée.
	Réhabilitation des habitats piscicoles
	Amélioration des potentialités d'accueil pour le Triton crêté
	Amélioration des potentialités d'accueil pour le Butor étoilé, le Blongios nain et le Busard des roseaux
Préservation des habitats d'intérêt communautaire	Favoriser la nidification du Balbuzard pêcheur
	Restauration des formations herbacées tourbeuses : bas-marais alcalins, marais calcaires à <i>Cladium mariscus</i>
Restauration des hydrosystèmes	Restauration des formations ligneuses
	Restauration du fonctionnement hydraulique des biefs
	Amélioration de la qualité des eaux

Tableau 16 : Objectifs de développement durable des sites Natura 2000

6 Conclusion

Le projet de la passerelle piétonne n'est pas localisé dans ou à proximité immédiate de sites Natura 2000. Il ne peut donc pas avoir d'incidence directe négative sur des sites Natura 2000.

Les plus proches des sites Natura 2000 par rapport au projet de la passerelle piétonne sont les sites dénommés : « Marais d'Itteville et de Fontenay-le-Vicomte » et « Marais des basses vallées de l'Essonne et de la Juine », situés à environ 5 km au sud-Ouest.

Au regard des caractéristiques de ces sites et du projet, il n'existe pas de relation directe ou indirecte entre eux susceptibles d'influer négativement sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces d'intérêt communautaire de ces sites. Il n'existe pas non plus de continuité écologique assurée par un réseau hydrographique ou bocager avec ces sites Natura 2000.

Le projet n'ayant pas d'incidence négative directe ou indirecte sur les sites Natura 2000, l'évaluation s'arrête à ce stade préliminaire. Aucune mesure de réduction d'impact et/ou de compensation n'est nécessaire au regard de Natura 2000.

PARTIE X – PRESENTATION DES MODALITES DE SUIVI DES MESURES ENVISAGEES ET SUIVI DE LEURS EFFETS

1 Mesures envisagées en phase de chantier

1.1 Sols et sous-sols

Le projet et sa réalisation sont conçus selon la connaissance de la stabilité des terrains en place, les mesures sont comprises dans les procédures de réalisation des travaux mises en œuvre par l'entreprise. Cette dernière assurera leur suivi.

Vis-à-vis de la nappe phréatique au contact de laquelle seront réalisés des micropieux, les risques de pollution de cette dernière seront pris en compte, et des techniques mises en œuvre pour éviter toute pollution. Cependant la bonne réalisation de la tâche sera assurée par l'entreprise et contrôlée par la maîtrise d'œuvre. Par ailleurs, il est possible qu'une procédure de déclaration au titre du code de l'environnement, soit mise en œuvre. Si cette dernière s'avérait nécessaire, les mesures mises en place et leurs effets sur la protection de la qualité et des conditions d'écoulement des eaux seraient mis en œuvre, et les services de la Police de l'eau informés.

Vis-à-vis de la pollution accidentelle, une série de mesures seront mises en place par l'entreprise conformément aux modalités contenues dans le DCE. L'entreprise aura à consigner l'incident et les mesures mises en œuvre sous le contrôle de la maîtrise d'œuvre qui vérifiera que tous les effets potentiels négatifs auront été maîtrisés.

Vis-à-vis d'une éventuelle présence de pollution pyrotechnique, un diagnostic préalable sera à faire réaliser par l'entreprise, les conséquences qui pourront en découler (dépollution à effectuer,...) seront prises en compte sous le contrôle de la maîtrise d'œuvre qui assurera le suivi de la procédure.

1.2 Ressource en eau

Les risques d'altération de la ressource en eau sont liés aux tâches réalisées dans la nappe ou aux écoulements pouvant entraîner des produits polluants. Les mesures mises en œuvre en cas de pollution accidentelle sont identiques à celles qui seront mises en œuvre vis-à-vis du sous-sol. Les eaux éventuellement polluées feront l'objet de stockage et d'évacuation par l'entreprise sous le contrôle de la maîtrise d'œuvre.

1.3 Milieu naturel

Les effets potentiels du chantier vis-à-vis du milieu naturel sont non significatifs.

1.4 Milieu humain

Les effets négatifs nécessitant des précautions et un suivi concernent les niveaux sonores des phases de travaux effectuées de nuit vis-à-vis des habitats riverains. De fait, peu d'habitats sont concernés, puisque l'immeuble le plus proche, côté centre-ville est situé à 100 mètres du chantier. Les mesures consisteront à limiter au maximum les périodes d'intervention des tâches les plus bruyantes, à mettre en œuvre des matériels et des procédures moins bruyantes. Le choix du déroulement des tâches et des procédures sera réalisé par l'entreprise sous le contrôle de la maîtrise d'œuvre qui visera l'objectif de limiter le bruit en niveau et durée.

1.5 Réseaux et servitudes

Les réseaux qui devront être déplacés pour permettre la réalisation du projet, le seront avant l'exécution de l'ouvrage avec les concessionnaires qui garderont le contrôle de ces modifications.

1.6 Risques technologiques

Ceux-ci peuvent être considérés comme négligeables, compte tenu des faibles quantités de produits dangereux qui pourront être utilisés sur chantier et que les établissements sensibles ne sont pas situés à proximité immédiate.

1.7 Patrimoine et archéologie

En cas de découverte fortuite de vestige archéologique par l'entreprise, les autorités de tutelles seront immédiatement prévenues, conformément à la législation, ceci sous le contrôle de la maîtrise d'œuvre.

1.8 Paysage

Des mesures seront à mettre en œuvre par l'entreprise afin d'assurer une bonne tenue et la propreté du chantier pour éviter des pollutions visuelles et environnementales. Ceci conformément au DCE qui détaillera les exigences demandées. L'entreprise assurera la mise en œuvre de ces mesures et la maîtrise d'œuvre contrôlera leur bonne exécution.

1.9 Qualité de l'air

Des mesures décrites dans le DCE seront à mettre en œuvre par l'entreprise afin de limiter les émissions gazeuses liées aux tâches du chantier et à la circulation des véhicules et engins. La bonne mise en œuvre de ces mesures sera réalisée sous le contrôle de la maîtrise d'œuvre.

1.10 Niveau sonore et vibrations

Le chantier peut être perçu, notamment la nuit, par certains riverains, principalement dans l'immeuble le plus proche situé côté centre-ville à 100 mètres environ du chantier. Une série de mesures seront à mettre en œuvre par l'entreprise conformément au DCE. La mise en œuvre de ces mesures sera contrôlée par la maîtrise d'œuvre qui s'assurera notamment du respect des niveaux d'émission sonore limites par les engins et matériels de chantier.

1.11 Consommation des ressources naturelles et d'énergie

La réalisation du chantier se traduit par la consommation d'eau potable, d'électricité, de carburant et de matériaux de construction. La conception du projet intègre des choix de matériaux qui intègrent des notions de développement durable et d'économie. Pour limiter les consommations de fluide et d'énergie l'entreprise devra mettre en œuvre des mesures et suivre des modes d'application décrites dans le DCE. Le contrôle de leur mise en œuvre sera assuré par la maîtrise d'œuvre qui pourra demander à l'entreprise certaines données de consommation sur chantier.

2 Mesures permanentes envisagées pour la phase exploitation,

2.1 Topographie et sols et sous-sols

Le projet ne nécessite pas de mesures particulières.

2.2 Hydrologie

Les eaux pluviales seront recueillies par un dispositif relié au réseau d'assainissement local. L'entretien régulier de ce dispositif sera assuré et suivi par les services d'entretien de l'exploitant.

2.3 Risque naturel

Le projet dans sa conception, vérifiée par les services de l'Etat compétant, prend en compte les risques au service de la sécurité des usagers.

2.4 Milieu naturel

L'absence d'impact significatif ne justifie pas la mise en œuvre de mesures spécifiques.

2.5 Milieu humain

Le projet en lui-même est favorable à la circulation de la population et au bon fonctionnement urbain et n'implique pas de mesures particulières. De même le projet en favorisant les déplacements piétonniers peut contribuer à limiter voire réduire les déplacements par véhicule individuel. Ces aspects positifs justifient l'absence de mesures spécifiques.

2.6 Réseaux et servitudes

Si le projet n'interfère avec aucune servitude, il peut être source de pollution et de danger en cas d'incendie des moteurs électrique des ascenseurs. Cependant ces derniers sont confinés dans des puits qui dans le cas d'un incendie retiendront les matériaux brûlés. Les conditions d'alimentation du matériel électrique feront l'objet de contrôle périodique par du personnel qualifié.

2.7 Patrimoine culturel et paysage

Le projet n'est pas situé dans des périmètres de protection. Par ailleurs, sa conception architecturale soignée en fait un élément positif enrichissant le paysage urbain.

2.8 Confort des usagers de la gare

Le projet en lui-même constitue une mesure favorisant les usagers de la gare. En premier lieu, les personnes à mobilité réduite, mais plus largement l'ensemble des usagers qui bénéficieront d'un second accès aux quais.

2.9 Qualité de l'air

L'impact est positif en répartissant mieux les flux piétons et en contribuant à limiter légèrement la circulation automobile.

2.10 Niveaux sonores

Pas d'effets permanents significatifs.

2.11 Production de déchets

Les déchets seront collectés dans le cadre de l'entretien quotidien des installations de la gare de Corbeil.

2.12 Ambiance lumineuse

L'éclairage de la passerelle qui assurera confort et sécurité, sera réalisé pour ne pas nuire aux riverains.

2.13 Santé

Les vibrations et émissions sonores produites par l'utilisation de la passerelle par les usagers ne sont pas susceptibles d'être perçus par les riverains les plus proches.

En matière de sécurité publique, les conditions d'accessibilité et les horaires de fonctionnement des ascenseurs seront définis dans le cadre du fonctionnement de la gare et de la vie urbaine.

PARTIE XI – COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME ET ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Conformément à l'article R. 122-5 du code de l'environnement, le présent chapitre permet d'apprécier la compatibilité avec les documents d'urbanisme et l'articulation du projet avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R. 122-17 du même code, ainsi que la prise en compte du Schéma Régional de Cohérence Écologique.

1 Articulation du projet avec les plans, schémas et programmes

Le tableau suivant reprend les différents plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R. 122-17 ainsi que l'articulation du projet avec ceux-ci.

	Projet de création d'une passerelle piétonne
Programme opérationnel mentionné à l'article 32 du règlement (CE) n° 1083/2006 du Conseil du 11 juillet 2006 portant dispositions générales sur le Fonds européen de développement régional, le Fonds social européen et le Fonds de cohésion et abrogeant le règlement (CE) n° 1260/1999	Non concerné
Schéma décennal de développement du réseau prévu par l'article L. 321-6 du code de l'énergie	Non concerné
Schéma régional de raccordement au réseau des énergies renouvelables prévu par l'article L. 321-7 du code de l'énergie	Non concerné
Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux prévu par les articles L. 212-1 et L. 212-2 du code de l'environnement	Le projet est compatible avec les objectifs définis dans le SDAGE Seine-Normandie.
Schéma d'aménagement et de gestion des eaux prévu par les articles L. 212-3 à L. 212-6 du code de l'environnement	Le projet est compatible avec les objectifs définis dans le SAGE de la nappe de la Beauce
Document stratégique de façade prévu par l'article L. 219-3 code de l'environnement et document stratégique de bassin prévu à l'article L. 219-6 du même code	Non concerné
Plan d'action pour le milieu marin prévu par l'article L. 219-9 du code de l'environnement	Non concerné
Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie prévu par l'article L. 222-1 du code de l'environnement	En cours d'élaboration en Ile-de-France. La nature du projet le rendra compatible avec ce plan.
Zone d'actions prioritaires pour l'air mentionnée à l'article L. 228-3 du code de l'environnement	Non concerné

	Projet de création d'une passerelle piétonne
Charte de parc naturel régional prévue au II de l'article L. 333-1 du code de l'environnement	Non concerné
Charte de parc national prévue par l'article L. 331-3 du code de l'environnement	Non concerné
Plan départemental des itinéraires de randonnée motorisée prévu par l'article L. 361-2 du code de l'environnement	Non concerné
Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques prévues à l'article L. 371-2 du code de l'environnement	Non concerné
Schéma régional de cohérence écologique prévu par l'article L. 371-3 du code de l'environnement	Schéma approuvé le 21 octobre 2013. Projet réalisé en milieu urbain déjà imperméabilisé. Pas d'effet sur la trame bleue, concernant la Seine et l'Essonne qui offrent des paysages et des milieux remarquables
Plans, schémas, programmes et autres documents de planification soumis à évaluation des incidences Natura 2000 au titre de l'article L. 414-4 du code de l'environnement à l'exception de ceux mentionnés au II de l'article L. 122-4 même du code	Non concerné
Schéma départemental des carrières mentionné à l'article L. 515-3 du code de l'environnement	Non concerné
Plan national de prévention des déchets prévu par l'article L. 541-11 du code de l'environnement	La construction et l'exploitation du projet s'inscrivent dans le respect des axes définis dans le plan notamment à travers la définition des cahiers des charges imposés aux entreprises.
Plan national de prévention et de gestion de certaines catégories de déchets prévu par l'article L. 541-11-1 du code de l'environnement	
Plan régional ou interrégional de prévention et de gestion des déchets dangereux prévu par l'article L. 541-13 du code de l'environnement	

	Projet de création d'une passerelle piétonne
Plan régional d'Ile-de-France de prévention et de gestion des déchets non dangereux prévu par l'article L. 541-14 du code de l'environnement	La construction et l'exploitation du projet s'inscrivent dans le respect des axes définis dans le plan notamment à travers la définition des cahiers des charges imposés aux entreprises.
Plan régional d'Ile-de-France de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics prévu par l'article L. 541-14-1 du code de l'environnement	La construction et l'exploitation du projet s'inscrivent dans le respect des axes définis dans le plan notamment à travers la définition des cahiers des charges imposés aux entreprises.
Plan de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics d'Ile-de-France prévu par l'article L. 541-14-1 du code de l'environnement	La construction et l'exploitation du projet s'inscrivent dans le respect des axes définis dans le plan notamment à travers la définition des cahiers des charges imposés aux entreprises.
Plan national de gestion des matières et déchets radioactifs prévu par l'article L. 542-1-2 du code de l'environnement	Non concerné
Plan de gestion des risques d'inondation prévu par l'article L. 566-7 du code de l'environnement	Non concerné
Programme d'actions national pour la protection des eaux contre la pollution par les nitrates d'origine agricole prévu par le IV de l'article R. 211-80 du code de l'environnement	Non concerné
Programme d'actions régional pour la protection des eaux contre la pollution par les nitrates d'origine agricole prévu par le IV de l'article R. 211-80 du code de l'environnement	Non concerné
Directives d'aménagement mentionnées au 1° de l'article L. 122-2 du code forestier	Non concerné
Schéma régional mentionné au 2° de l'article L. 122-2 du code forestier	Non concerné
Schéma régional de gestion sylvicole mentionné au 3° de l'article L. 122-2 du code forestier	Non concerné
Plan pluriannuel régional de développement forestier prévu par l'article L. 122-12 du code forestier	Non concerné
Schéma départemental d'orientation minière prévu par l'article L. 621-1 du code minier	Non concerné
4° et 5° du projet stratégique des grands ports maritimes, prévus à l'article R. 103-1 du code des ports maritimes	Non concerné
Réglementation des boisements prévue par l'article L. 126-1 du code rural et de la pêche maritime	Non concerné
Schéma régional de développement de l'aquaculture marine prévu par l'article L. 923-1-1 du code rural et de la pêche maritime	Non concerné

	Projet de création d'une passerelle piétonne
Schéma national des infrastructures de transport prévu par l'article L. 1212-1 du code des transports	Le projet s'intègre dans les orientations générales définies par le schéma notamment en termes d'optimisation des structures existantes et de modernisation.
Plan de déplacements urbains prévu par les articles L. 1214-1 et L. 1214-9 du code des transports (PDUIF)	Parmi les objectifs : La mise en accessibilité du réseau ferré pour les PMR. En 2012 sur les 266 gares de référence, 112 avaient été rendues accessibles. Il restait alors 154 gares à aménager. Le projet de passerelle est compatible avec les objectifs du PDUIF.
Schéma départemental des déplacements 2020	Parmi les objectifs :- Revaloriser la marche à pied Promouvoir une mise en accessibilité de la chaîne des déplacements aux PMR Le projet de passerelle est compatible avec les objectifs du SDD2020.
Contrat de plan État-région prévu par l'article 11 de la loi n° 82-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification	Non concerné
Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire prévu par l'article 34 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements et les régions	Non concerné
Schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et contrats de développement territorial prévu par les articles 2,3 et 21 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris	Pas de lien direct avec le projet.
Schéma des structures des exploitations de cultures marines prévu par l'article 5 du décret n° 83-228 du 22 mars 1983 fixant le régime de l'autorisation des exploitations de cultures marines	Non concerné

Le Schéma Directeur d'Accessibilité est un outil de programmation opérationnelle de la mise en accessibilité des réseaux de transports en commun en faveur des personnes à mobilité réduite, prévu par la loi du 11 février 2005. Il porte sur une période de 10 ans, soit une mise en accessibilité des établissements recevant du public à l'horizon 2015. En Ile-de-France, les orientations du SDA, portant notamment sur le réseau ferroviaire ont été approuvées par le Conseil du STIF en février 2008 : 207 sous maîtrise d'ouvrage SNCF/RFF gares ont été retenues au titre du Schéma Directeur d'Accessibilité.

Projet de création d'une passerelle piétonne

La passerelle constitue un élément technique participant à permettre l'accessibilité autonome des personnes à mobilité réduite. Elle contribue à la mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité.

2 Compatibilité du projet avec l'affectation des sols des documents d'urbanisme

L'article R.122-5 II 6° du code de l'environnement évoque la notion de « compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable ».

Cela désigne au minimum les documents d'urbanisme communaux (POS / PLU), mais aussi les SCOT s'ils existent.

2.1 Les Schémas de Cohérence Territoriale

Les SCoT (Schémas de Cohérence Territoriale) ont été instaurés par la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, modifiée par la loi n°2003-590 du 2 juillet 2003 urbanisme et habitat.

Les SCoT ont pour vocation de succéder aux Schémas Directeurs. Ce sont des documents d'urbanisme, outils de planification à l'échelle des agglomérations ou des aires urbaines. Ils permettent de mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles notamment en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacement, de développement commercial, d'environnement...

Sept SCOT sont adoptés ou en cours d'élaboration dans le département de l'Essonne. Aucun ne concerne la commune de Corbeil-Essonnes.

2.2 Le Schéma Directeur de la région Ile de France (SDRIF)

Le SDRIF a « valeur » de SCOT pour l'application de l'article L. 122-2 du code de l'urbanisme.

Le projet est compatible avec les orientations définies dans le SDRIF de 1994, actuellement en vigueur. L'un des objectifs du SDRIF est notamment de conforter l'ambition européenne d'une grande métropole européenne et mondiale, avec notamment Corbeil-Essonnes qui est inscrit comme un secteur de redéveloppement économique et urbain.

Concernant le nouveau SDRIF il a fait l'objet d'une enquête publique (28/03/2013 au 14/06/2013). Dans le même cadre que ce qui a été présenté ci-dessus, le projet visé dans le présent rapport répond bien aux objectifs du SDRIF, et notamment celui lié à la confortation de l'attractivité de l'Ile-de-France. Corbeil-Essonnes est un pôle de centralité et le secteur de la gare est classé en secteur à fort potentiel de densification.

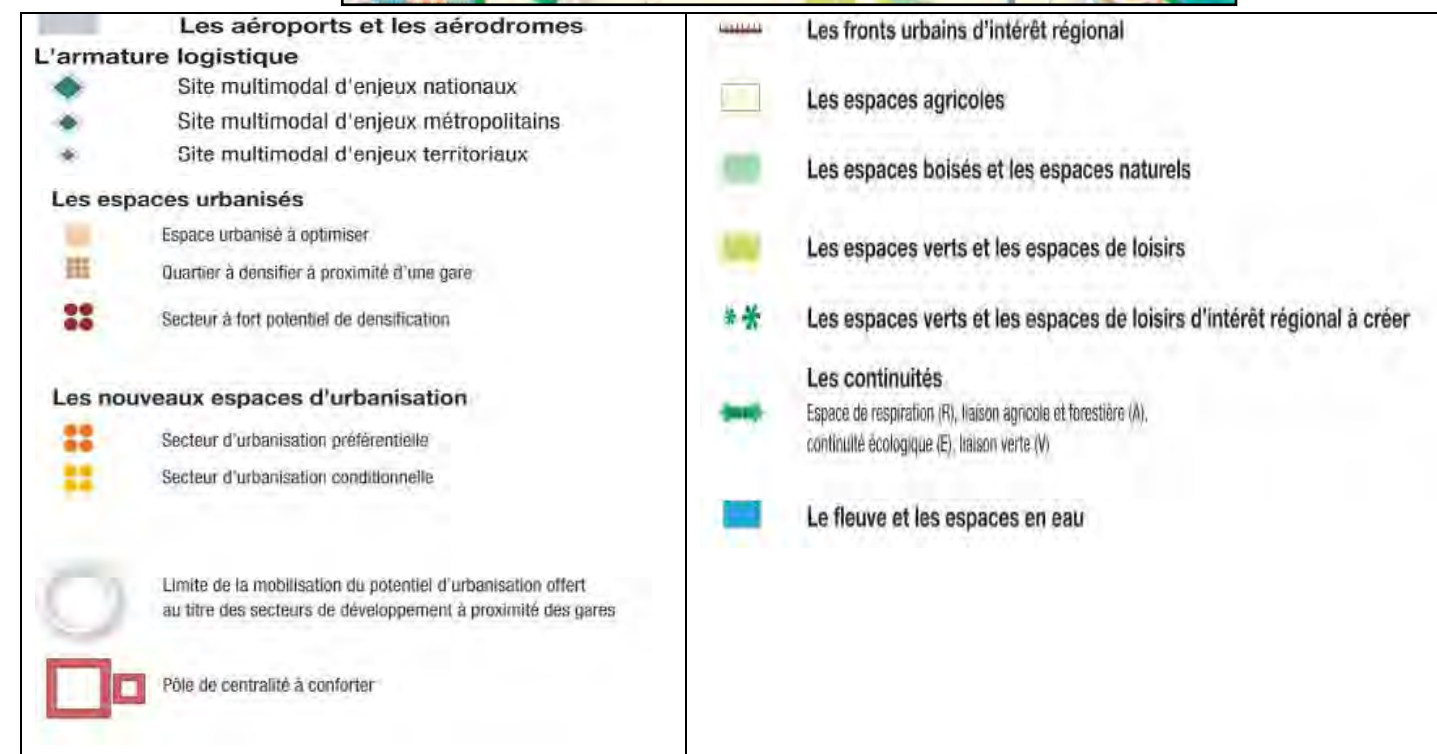
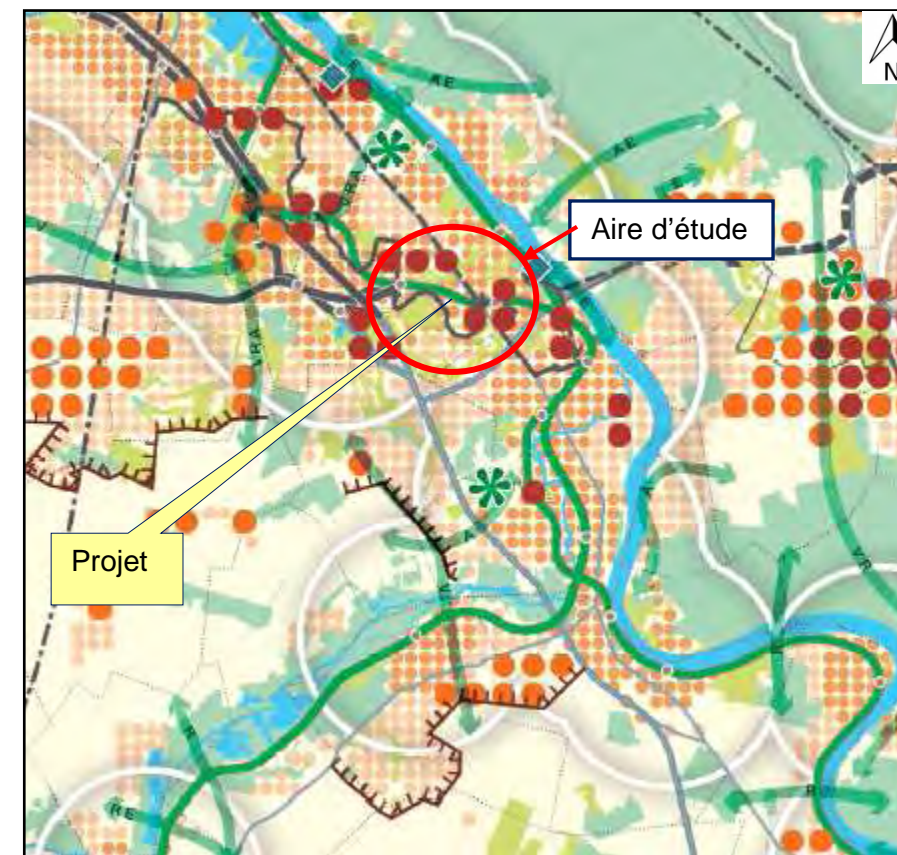


Figure 77 : Extrait de la carte de destination générale des différentes parties du territoire – Source dossier à l'enquête publique du SDRIF

2.3 Le document communal d'urbanisme

Le plan local d'urbanisme (PLU) est un document d'urbanisme qui, à l'échelle d'une commune ou d'un groupement de communes (EPCI), établit un projet global d'urbanisme et d'aménagement et fixe en

conséquence les règles générales d'utilisation du sol sur le territoire considéré. Il découle de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain du 13 décembre 2000.

Un PLU a pour vocation d'être :

- un document stratégique. Il comporte des orientations sur l'évolution de la commune à l'horizon de 10 à 15 ans ;
- un document réglementaire : il régit l'évolution des parcelles, notamment à travers l'instruction des permis de construire et de démolir.

Le règlement et les documents graphiques sont opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux ou constructions.

Les objectifs généraux ainsi que les orientations du PLU sont présentés au chapitre 4.2.2 de la partie « État initial ».

La passerelle piétonne s'étendra dans des zones UI et UL du PLU, qui a été soumis à enquête publique en juillet et approuvé en novembre 2013. Ces 2 zones du PLU sont, destinées à l'activité économique et aux équipements, et aux emprises RFF-SNCF. Le projet est donc compatible avec le règlement associé à ces zones.

PARTIE XII – ANALYSE DES COÛTS COLLECTIFS, DES POLLUTIONS ET DES AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITE

Le présent chapitre a été introduit par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie n°96-12 36 du 30 décembre 1996 qui spécifie l'obligation d'une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter.

1 Analyse des coûts collectifs, des pollutions et des nuisances

1.1 Nuisances sonores

Le projet de création d'une passerelle en gare de Corbeil-Essonnes n'a vocation à augmenter ni la circulation routière ni la circulation ferroviaire et n'induit donc aucune augmentation des nuisances sonores en phase « exploitation ». Le projet aura plutôt tendance à inciter à l'usage des transports en commun et donc à limiter l'usage du véhicule particulier. De ce fait, la monétarisation des nuisances sonores peut donc être considérée comme nulle.

1.2 Pollution de l'air et effet de serre

Le projet n'entraîne aucune hausse de trafic qu'elle soit routière ou ferroviaire. La monétarisation de la pollution de l'air et de l'effet de serre peut donc être également considérée comme nulle.

2 Avantages induits pour la collectivité

Le projet entraîne une amélioration notable pour la collectivité en permettant la circulation des Personnes à Mobilité Réduite, ce qui à l'heure actuelle est impossible. Le projet permet également de créer de meilleures conditions de circulation et de sécurité au sein de la gare.

De ce fait, on peut dire que le projet donne un bilan global positif permettant un gain élevé prévisible pour la collectivité, notamment en termes de sécurité et de circulation.

3 Évaluation de la consommation énergétique résultant de l'exploitation du projet

L'Instruction Cadre fixe un coût en euro par litre de carburant consommé pour les véhicules légers et pour les poids lourds.

Le projet de création d'une passerelle en gare de Corbeil-Essonnes ne constitue pas un aménagement fonctionnant grâce à un carburant, la consommation énergétique restera donc inchangée.

PARTIE XIII – EVALUATION DES EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS

1 Liste des projets susceptibles d'être pris en compte dans l'analyse des effets cumulés

Dans le cadre de l'article R.122-5 du code de l'environnement portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements, il est demandé de réaliser une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus. Réglementairement, ces projets sont ceux qui :

- ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 du code de l'environnement et d'une enquête publique ;
- ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Dans le cadre du projet de la passerelle piétonne de Corbeil-Essonnes, l'unique projet connu situé à proximité de la gare pris en est :

- ZAC de la Montagne de Glaises, dont l'avis de l'autorité environnementale a été formulé le 23/03/2011 et enquête publique en mars 2012.



Figure 78 : Projets pris en compte pour l'analyse des effets cumulés – Source étude AFTRP sur l'aménagement du secteur de la gare à Corbeil-Essonnes janvier 2012

2 Présentation du projet pris en compte dans l'analyse des effets cumulés

2.1 Présentation du projet de la ZAC de la Montagne de Glaises

Situé entre le quartier des Tarterêts et la gare SNCF, le secteur de la Montagne des Glaises est en cours d'aménagement. Sur ce secteur d'environ 9 hectares, essentiellement composé d'espaces verts et de friches, il est prévu la réalisation d'une opération offrant un nouveau cadre de vie entre la RN7 et la gare de Corbeil-Essonnes, devant accueillir 55 000 m² de surface de plancher dont une partie de logements sociaux qui font partie notamment du Projet de Rénovation Urbaine (PRU) des Tarterêts.

L'avis de l'Autorité Environnementale a été formulé en mars 2011 et l'arrêté de déclaration d'Utilité publique a été signé le 13 juillet 2012.

Confié à l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne (AFTRP), l'aménagement de la ZAC de la Montagne des Glaises devra être en lien et en cohérence avec l'environnement existant.

Les objectifs du projet sont de :

- mieux relier le quartier de la Montagne des Glaises au centre-ville ;
- accompagner le réaménagement du pôle-gare et répondre à la demande croissante de logements ;
- accompagner le développement de la Ville ;
- alléger la circulation des voies existantes.



Figure 79 : Plan de la première phase de la ZAC de la Montagne de Glaises

Le programme prévoit :

- des équipements publics (crèches, maison pluridisciplinaire de santé...);
- 3000 m² d'activités économiques (bureaux, commerces, équipements et locaux associatifs);
- environ 670 logements composés de 25 % de logements sociaux, 10 % de logements en locatif libre et 65 % de logements en accession libre;
- une résidence pour personnes âgées d'une centaine de logements avec services;
- des espaces verts;
- une voie résidentielle qui accueillera un bus en site propre (évolution de la ligne de bus actuelle 402 – TZEN 4).

Les travaux, dont le démarrage a été effectif courant 2011, sont programmés en plusieurs phases d'aménagement.

La première phase prévoit la réalisation d'environ 275 logements ainsi que d'un bâtiment tertiaire, seul lot à vocation économique. Les premiers permis de construire ont été délivrés en septembre 2009 et la livraison de cet ensemble est prévue pour 2014.

Cette première phase d'aménagement, localisée en extrémité Ouest du périmètre de ZAC, est directement connectée à la RN7.

La partie Est du périmètre de la ZAC débouche au droit de la rue Émile Zola, à environ 100m de la future passerelle piétonne.



Figure 80 : Situation des phases de réalisation de la ZAC de la Montagne des Glaises – Source étude AFTRP sur l'aménagement du secteur gare à Corbeil-Essonnes de janvier 2012



Figure 81 : Plan du phasage de la ZAC - Source étude AFTRP sur l'aménagement du secteur gare à Corbeil-Essonnes de janvier 2012

3 Analyse des effets cumulés

3.1 Effets cumulés en phase travaux

3.1.1. Effets cumulés sur le sol, le sous-sol, les eaux souterraines

Ces projets sont susceptibles d'engendrer des effets cumulés sur le sol, le sous-sol et par conséquent la nappe de la Beauce identifiée dans ce secteur.

	Effets environnementaux des projets pris en compte	Effets cumulés sur la thématique	Principales mesures associées
Projet de passerelle	Contamination du sol et de la nappe en cas de déversement accidentel sur le chantier du à l'intervention d'engins divers et à l'utilisation de produits polluants et au fait de réaliser des forages pour la mise en œuvre de micropieux	Les deux projets n'auront pas d'interactions directes. Les sols à mettre en dépôt, le seront éventuellement sur les mêmes sites	Mesures préventives : -mise en place d'aires imperméabilisées et étanches ainsi que des bacs de rétention, -récupération et stockage des produits polluants dans des réservoirs étanches, -présence d'un kit environnemental sur site,
ZAC de la Montagne des Glaises	Pollution des sols et du sous-sol par déversement accidentel de substances polluantes.	Nécessité éventuelle de mettre en dépôt ou de traiter des volumes de sols pollués.	-mise en place d'un système d'assainissement provisoire avec rejet dans le réseau urbain après accord préalable du gestionnaire. -mise en décharge agréée de sols pollués selon la nature des pollutions

Des mesures sont proposées pour chacun des chantiers concernés. Elles consistent pour la nappe phréatique à appliquer les dispositions de la loi sur l'eau selon le type de travaux et la situation de la nappe. Il est nécessaire de connaître les caractéristiques de la nappe, les effets possibles du chantier et de définir les mesures évitant de gêner son alimentation et de la polluer. Pour chacun des chantiers ce type de disposition sera mis en œuvre.

3.1.2. Effets cumulés sur l'activité économique

La réalisation de ces projets va contribuer à dynamiser les travaux publics avec l'effet d'entraînement sur d'autres secteurs que cela suscite.

	Effets environnementaux des projets pris en compte	Effets cumulés sur la thématique	Principales mesures associées
Projet de passerelle			
ZAC de la Montagne des Glaises	Chantiers générateurs d'emplois et d'activités pour les entreprises du secteur de la construction. Incidences indirectes positives sur les activités alentours.	La réalisation des projets sont source de cumul d'activités sur les chantiers directement, pour les fournisseurs de matériaux et matériels, et pour les activités de commerces et de service alentours.	pas de mesures particulières, effets positifs

Pas de mesures particulières à prendre par les maîtrises d'ouvrage.

3.1.3. Effets cumulés sur le cadre de vie

Les effets cumulés de ces projets en termes de paysage, de nuisances sonores et de qualité de l'air sur les populations riveraines seront de faibles ampleurs sachant que celles-ci sont assez éloignées des deux extrémités du projet. En fait l'impact sera plus important sur les usagers des secteurs concernés.

	Effets environnementaux des projets pris en compte	Effets cumulés sur la thématique	Principales mesures associées
Projet de passerelle	<p>Paysage : dégradation de la perception visuelle du fait de l'organisation du chantier et des éventuelles salissures</p> <p>Circulation Le trafic lié au chantier sera limité mais certains éléments et matériaux seront livrés par camions</p> <p>Nuisances sonores : utilisation d'engins motorisés, travaux de construction bruyants</p> <p>Qualité de l'air : utilisation d'engins motorisés et réalisation de travaux de construction, sources d'émissions gazeuses polluantes</p>	<p>Paysage Les travaux cumulés autour de la rue Émile Zola produiront pendant la période de travaux des modifications sensibles du paysage urbain, conférant un aspect temporaire marqués par les taches liées aux travaux publics et à la construction.</p> <p>Conditions de circulation Les chantiers vont engendrer des trafics supplémentaires susceptibles de provoquer des difficultés de circulation, voire des bouchons localement</p> <p>Nuisances sonores et gazeuses Outre les émissions sonores et gazeuses</p>	<p>Organisation correcte des emprises de chantier. Nettoyage régulier du chantier. Gestion des déchets, Limitation des travaux adaptée. Emploi d'engins et de matériel respectant la réglementation en vigueur en matière d'émission gazeuses et sonores. Organisation des horaires et des périodes pour les taches les plus bruyantes vis-à-vis des riverains Arrosage des zones chantiers. Limitation de la vitesse des engins. Nettoyage des engins et des voiries quotidiennement. Organisation des circulations et des taches à l'intérieur des emprises délimitées où des itinéraires balisés. Coordination des livraisons importantes rue Émile zola ;</p>

	Effets environnementaux des projets pris en compte	Effets cumulés sur la thématique	Principales mesures associées
ZAC de la Montagne des Glaises	<p>Paysage : Présence relativement inesthétique d'engins de chantier et de bâtiments de construction.</p> <p>Conditions de circulation Le chantier engendre un trafic régulier de fournitures de matériaux, de matériels et de personnels. C'est un trafic limité mais qui s'ajoute au trafic existant et qui pourra parfois se cumuler rue Émile Zola avec celui du chantier de la passerelle</p> <p>Nuisances sonores : Circulation des engins. Les deux chantiers étant séparés dans l'espace, il ne devrait pas y avoir de cumul acoustique des émissions sonores. Lors de la réalisation, certains itinéraires peuvent être empruntés en même temps par des engins ou camions des deux chantiers. Ces situations devraient rester isolées.</p> <p>Qualité de l'air : Emplois d'engins motorisés et réalisation d'excavation et risque de pulvérisation de particules fines.</p>	<p>localisées sur les emprises de construction, la phase de réalisation va se traduire par une augmentation temporaire des émissions gazeuses et sonores le long des axes routiers empruntés par les camions et engins desservant les emprises en chantier.</p>	<p>L'ensemble des mesures d'écrites pour le projet de passerelle sont valables pour ce chantier. En outre, il est indiqué dans l'étude d'impact qu'il sera possible d'engager une démarche chantier propre.</p>

Des mesures sont à appliquer localement, en revanche, une coordination ou au moins une information partagée permettra d'éviter la conjonction des circulations des deux chantiers sur certaines séquences de la voirie.

Les effets cumulés et les mesures à mettre en œuvre identifiés en phase travaux entre ces deux projets concernent les thématiques et les éléments suivants :

- effets cumulés potentiels sur le sol, le sous-sol et par conséquent la nappe de la Beauce identifiée dans ce secteur ;
- effets cumulés sur l'activité économique : dynamisation des travaux publics avec l'effet d'entraînement sur d'autres secteurs que cela suscite ;
- effets cumulés sur le cadre de vie : sur le paysage, la circulation qui risque d'être parfois perturbée. les nuisances sonores et la qualité de l'air ayant un impact sur les usagers et éventuellement les habitants des secteurs concernés.

3.2 Effets cumulés en phase exploitation

Les effets cumulés identifiés en phase exploitation entre ces projets concernent les thématiques qui sont successivement abordées, ci-dessous.

3.2.1. Effets cumulés sur les rejets d'eaux pluviales

Le rejet des eaux pluviales de ces projets se fera via le même réseau d'assainissement.

	Effets environnementaux des projets pris en compte	Effets cumulés sur la thématique	Principales mesures associées
Projet de passerelle	Aucune nouvelle surface imperméabilisée significative par rapport à l'existant.	Le cumul des deux projets se traduit par une augmentation globale des eaux pluviales recueillies et rejetées dans cette partie de Corbeil, et provenant pour la plus grande part du projet d'urbanisation de la Montagne des Glaises qui touche, pour une partie, des surfaces de friches ou végétalisées perméables. Le projet d'urbanisation comporte un système d'assainissement qui régule les volumes rejetés en conformité avec la capacité du réseau d'assainissement urbain.	Rencontre avec le SIARCE, gestionnaire des réseaux d'assainissement en juin 2013 Pas de mesures spécifiques en dehors du rejet direct dans le réseau de ville
ZAC de la Montagne des Glaises	Forte augmentation de la surface imperméabilisée par rapport à l'existant.		Recueil des eaux pluviales dans un bassin de retenue paysager et mise en place de dispositif d'assainissement, comportant notamment des noues, mais aussi des dispositifs de rétention avec traitement avant rejet au réseau de ville

C'est le concessionnaire du réseau qui fixe les débits acceptables dans le réseau en tenant compte de la conjonction des deux nouvelles sources d'écoulement. Le cas échéant, il sera possible de modifier les débits admissibles en augmentant les capacités de rétention en amont

3.2.2. Effets cumulés sur le contexte socio-économique local

Les projets favorisent l'implantation de nouvelles activités ou le renforcement de l'activité existante sur le secteur de la gare.

	Effets environnementaux des projets pris en compte	Effets cumulés sur la thématique	Principales mesures associées
Projet de passerelle	La nouvelle passerelle constituera un lien piéton important entre les quartiers Nord de la ville et le centre de Corbeil-Essonnes, au service notamment des nouveaux habitants et usagers. Cela favorisera la vie urbaine y compris les activités économiques.	D'une manière générale, les différents projets sont source directe d'activités et d'emplois, ou pour ce qui concerne la passerelle participe à améliorer les conditions de fonctionnement urbain, donc de l'activité économique.	pas de mesures, effets positifs
ZAC de la Montagne de Glaises	Projet, source d'emplois directs et indirects par la création d'un pôle commercial et de bureaux. Augmentation des déplacements ville-ville au niveau de la gare	Les différents projets ont été conçus pour renforcer la cohérence urbaine de ce secteur. Ainsi, la passerelle qui mettra en relation l'avenue Carnot et la gare routière et au-delà le secteur urbanisé de la Montagne des Glaises offre la possibilité de bien relier ces entités urbaines en renforçant la cohérence fonctionnelle de cette partie de Corbeil. Augmentation des trafics piétons à travers la gare par souterrain et passerelle.	Outre la création de 550 logements, d'équipements publics, le projet prévoit aussi la création de 3 000 m2 de bureaux. Cet ensemble contribuera à favoriser les activités économiques. La passerelle et le souterrain supporteront la croissance des trafics piétons

Certaines mesures d'adaptation des espaces urbains et du fonctionnement des voies de circulations seront éventuellement à mettre en œuvre par la Ville ou la communauté d'agglomération. Ces mesures pourront être définies dans le cadre d'échanges avec ces collectivités territoriales.

Effets cumulés sur le paysage

Les projets engendrent un effet cumulé positif sur le paysage fortement urbanisé lié à la présence et à l'activité du quartier de la gare qui présente un aspect visuel désordonné.

	Effets environnementaux des projets pris en compte	Effets cumulés sur la thématique	Principales mesures associées
Projet de passerelle	Intégration paysagère de la passerelle dans un contexte paysager très minéral. Le projet a été conçu avec le souci de son aspect architectural et constituera un ouvrage urbain de qualité.	Les différents projets intègrent dans leur conception la nécessité d'une bonne insertion paysagère. La passerelle s'insère dans un milieu très urbanisé. Le projet de la Montagne des Glaises confère un aspect urbain de qualité à des espaces encore en partie végétalisés.	Les accès seront parfaitement lisibles et accessibles depuis l'espace public notamment dans l'axe de l'avenue Carnot au sud et depuis la rue Émile Zola au nord.
ZAC de la Montagne de Glaises	Lors de la phase de conception du projet, l'intégration paysagère a été prise en compte.		Le projet sera réalisé dans un cadre comportant une importante trame végétalisée comportant des plantations d'alignement, des jardins et des espaces urbains végétalisés, faisant partie des opérations d'urbanisme. De plus, le maillage urbain sera remaillé permettant une meilleure lisibilité des espaces.

Pas de mesures spécifiques à prévoir.

3.2.3. Effets cumulés sur les circulations

	Effets environnementaux des projets pris en compte	Effets cumulés sur la thématique	Principales mesures associées
Projet de passerelle	La passerelle permet aux personnes à mobilité réduite d'accéder aux quais et aux trains par leurs propres moyens par un cheminement adapté à leur handicap. La passerelle permet également d'améliorer le confort des voyageurs et habitants en proposant une alternative au passage souterrain. .	D'une manière générale, les différents projets produiront une certaine augmentation des diverses circulations tout en réorganisant ces dernières. Ainsi le projet d'urbanisation de la Montagne des Glaises comporte un axe favorisant la circulation de véhicules de transport collectif et réorganise localement la voirie urbaine pour desservir la nouvelle entité urbaine. La passerelle, outre son rôle pour les personnes à mobilité réduite, constitue un nouvel axe de circulation reliant les rives urbaines Nord et Sud de l'emprise ferroviaire. Ainsi les projets participeront à densifier ces secteurs tout en réorganisant les circulations.	Les projections de flux réalisées ont tenu compte des projets situés de part et d'autre de la passerelle
ZAC de la Montagne des Glaises	La ZAC sera traversée par une voie principale qui aura vocation à accueillir le site propre du T Zen 4, en correspondance avec le T Zen 1 Sénart-Corbeil, vers la gare SNCF. Un maillage de circulations douces au sein du quartier est envisagé. La densification urbaine se traduira également par une certaine augmentation du trafic de véhicules particuliers.		Les études prospectives ont pris en compte la desserte vers la gare au travers de son réseau de voirie qui assurera la desserte du nouveau quartier. Le renforcement du réseau de transports collectifs, de son niveau de service (RER D, T zen, Ligne 402,...) pourront offrir pour certains automobilistes une alternatives à l'utilisation de leur véhicule.

Les mesures à mettre éventuellement en œuvre sont communes à celles destinées au contexte socio (- économique

3.2.4. Effets cumulés sur les niveaux sonores

	Effets environnementaux des projets pris en compte	Effets cumulés sur la thématique	Principales mesures associées
Projet de passerelle	Le projet n'est pas susceptible d'engendrer de fortes augmentations du niveau sonore. Par ailleurs, l'amélioration des flux engendré par la création de la passerelle devrait favoriser un certain report modal des trafics routiers, donc une certaine baisse localisée du niveau sonore.	Les projets urbains qui se traduisent par la densification en logements et activités produisent une certaine augmentation des niveaux sonores principalement en période diurne. Cette évolution prévue est limitée lors de projets modernes dans lesquels le facteur bruit est pris en compte.	Aucune mesure n'est nécessaire
ZAC de la Montagne des Glaises	La présence du nouveau quartier urbain et des voiries qui l'accompagnent, contribueront par les trafics induits à augmenter les niveaux sonores du secteur.		Le projet urbain est conçu pour offrir des logements offrant une bonne protection acoustique. L'augmentation du trafic induit participera à une certaine augmentation des niveaux de bruit qui se répartira au droit du quartier sur les axes de la trame viaire créée. Les mesures sont liées à la gestion du trafic et du stationnement. Notons que la présence de la passerelle renforce les trajets piétonniers de part et d'autre de l'emprise ferroviaire.

Le projet de passerelle ne nécessite pas de mesure vis-à-vis de ce thème, les habitations et autres bâtiments de la Montagne de Glaises seront protégés des bruits extérieurs.

3.2.5. Effets cumulés sur la qualité de l'air

	Effets environnementaux des projets pris en compte	Effets cumulés sur la thématique	Principales mesures associées
Projet de passerelle	Le projet n'est pas susceptible d'engendrer des émissions de polluant	Si la passerelle contribue à diminuer un peu le trafic automobile, donc les émissions gazeuses, l'autre projet en densifiant l'urbanisation contribue à augmenter les émissions gazeuses. Cette augmentation devrait cependant être limitée, compte tenu de l'amélioration constante du parc automobile dont le rajeunissement et l'introduction de nouveaux modèles le rendent progressivement moins polluant. L'amélioration de la qualité des émissions pouvant selon le cas compenser l'augmentation du trafic.	Aucune mesure particulière n'est nécessaire.
ZAC de la Montagne des Glaises	La présence de la ZAC et des voiries qui l'accompagne, contribueront par les trafics induits à augmenter les émissions gazeuses du secteur.		Aucune mesure particulière n'est prévue dans l'étude d'impact, considérant que la qualité actuelle n'est pas dégradée

Aucune mesure particulière n'est à mettre en œuvre.

Les effets cumulés identifiés en phase exploitation entre ces deux projets concernent les thématiques et les éléments suivants :

- effets cumulés sur le rejet d'eaux pluviales : le rejet des eaux pluviales de ces projets se fera via le même réseau d'assainissement, en accord avec le gestionnaire du réseau.
- effets cumulés sur le contexte socio-économique local : les projets favoriseront l'implantation de nouvelles activités ou le renforcement de l'activité existante sur le secteur de la gare ;
- effets cumulés sur le paysage : effet cumulé positif des projets sur le paysage fortement urbanisé lié à la présence et à l'activité de la gare et des quartiers alentours ;
- effets cumulés sur les circulations : augmentation du trafic routier lié à la densification de l'habitat et des activités économiques.

Les effets cumulés sur la qualité de l'air restent relativement limités, de même que l'impact sonore de jour. La passerelle contribue pour sa part à un renforcement des circulations piétonne, sa position dans le prolongement de l'avenue Carnot se fait en cohérence avec les futurs projets urbains. Elle permettra aussi d'alléger le passage souterrain actuel en contribuant à la facilitation des échanges de part et d'autre de l'emprise ferroviaire.

Peu d'effets cumulés seront ressentis entre le projet de la passerelle piétonne et la ZAC de la Montagne des Glaises étant donné le relatif éloignement des sites et le type de travaux à effectuer.

PARTIE XIV – EVALUATION DU COUT DES MESURES MISES EN PLACE, AFIN D'EVITER, REDUIRE OU COMPENSE LES IMPACTS NEGATIFS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

Les tableaux ci-dessous présentent une évaluation financière du coût des mesures mises en place en phase travaux et en phase exploitation, afin d'éviter, réduire ou compenser l'impact du projet sur l'environnement. Les effets attendus de ces mesures ont été exposés dans les chapitres précédents : chapitre 7 « Effets temporaire du projet » et chapitre 8 « Effets permanents du projet et mesures associées pour éviter, réduire ou compenser ces effets ».

1 Mesures en phase travaux

Des prescriptions et recommandations de mesures environnementales seront contenues dans les DCE des marchés de travaux. Les entreprises intégreront toutes ces mesures dans le coût des travaux. A titre indicatif, ces coûts concernent entre autres :

	Coût approximatif (en k€)
Assainissement des aires de chantier et de la base vie	20
Mise en place de clôtures de chantier de bon aspect	20
Mise en place signalétique provisoire afin de gérer l'organisation des cheminements	15
Tri sélectif des déchets et traitement	8
Recueil des eaux pluviales de la passerelle et raccordement au système d'assainissement communal	45
Mise en sécurité des axes de circulation autour du chantier	20
Surveillance de la qualité des eaux en fond de fouille	10
TOTAL	140 k€

2 Mesures en phase exploitation

	Coût approximatif (en k€)
Conception et mise en œuvre des dispositions architecturales	260
TOTAL	260 k€

PARTIE XV – ANALYSE DES METHODES UTILISEES POUR EVALUER LES IMPACTS DU PROJET

1 État initial

Les données de caractérisation de l'état initial ont été collectées à partir des éléments fournis par RFF mais également à partir des sites internet des services de l'État.

L'analyse de l'état initial de l'environnement et des impacts du projet se fait par une approche classique thème par thème. Cette qualification thématique de l'état initial se base sur :

- une qualification du territoire en identifiant chacune des composantes ;
- des approches spécialisées ou systémiques destinées à comprendre le fonctionnement des milieux concernés.

1.1 Collecte de données

Le recueil de données pour l'établissement du présent dossier s'est effectué en trois temps.

- travail bibliographique :
 - consultation du Dossier AVP ;
 - consultation du dossier AFTRP.
- consultation des sites internet des administrations
- visites de terrain réalisées en mars et juin 2013

L'analyse de l'état initial de l'environnement a détaillé les aspects de l'environnement en quatre familles de thèmes principaux :

- l'environnement physique (climat, géologie, géotechnique, sols et sous-sols, contexte hydrogéologique et hydrologique, risques naturels) : carte géologique du BRGM de Corbeil au 1/50 000, rapport géotechnique, site internet de l'agence de l'eau et de la DRIEE, SAGE de la nappe de la Beauce, dossier départemental des risques majeurs, PPRI, BASIAS, BASOL... ;
- l'environnement naturel : document d'urbanisme, site internet de la DRIEE et de l'INPN, appréciation de terrain ;
- l'environnement humain (urbanisme, population et habitats, contexte socio-économique, patrimoine culturel et historique, tourisme et loisirs) : site internet de l'INSEE, DRIEE, Schéma de déplacement 2020, PLD Smitec, . ;
- cadre de vie (bruit, qualité de l'air, paysage).

1.2 Cartographie

Les éléments cartographiques du présent dossier ont pour base :

- la BD Carto de l'Institut Géographique National (IGN),
- la BD Ortho de l'IGN.

2 Impacts et mesures

L'évaluation des impacts générés par le projet a été réalisée à deux niveaux :

- le premier niveau correspond à une approche globale des impacts. Grâce à l'expérience acquise sur d'autres projets, aux observations sur l'environnement et à la documentation disponible, il a été possible de décrire de façon générale et pour chaque thème lié à l'environnement les impacts généraux du projet ;
- le second niveau correspond à une évaluation des impacts. Précisément au droit de l'emprise et pour chaque thème, les perturbations, nuisances ou les modifications entraînées par le projet sont alors appréciées.

Les éléments significatifs ont été analysés en prenant en compte les aspects suivants :

- protection réglementaire applicable : l'élément fait-il l'objet d'une protection (zone d'inondation dans le PPRI, Monument Historique Classé, etc.),
- intérêt intrinsèque de l'élément, indépendamment du projet. Par exemple, est-il d'un intérêt local, régional ou national ? A-t-il été identifié dans un inventaire reconnu (telles que les Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique).

Les mesures retenues sont issues des retours d'expérience sur des projets similaires et des informations transmises par RFF. Elles sont bien évidemment adaptées aux caractéristiques spécifiques à la zone d'étude et aux besoins d'évitement, de réduction ou compensation d'impacts. Quand cela est possible, les impacts seront préférentiellement évités. Si cela n'est pas possible des mesures de réduction sont proposées et en dernier lieu des mesures de compensation si les mesures de réduction ne sont pas suffisantes ou impossibles à mettre en place.

L'analyse des impacts liés à la phase travaux du projet est abordée de manière thématique.

Les impacts évoqués sont pour la majorité de même nature que ceux liés au projet global. La seule différence réside dans leur temporalité (impacts qui ne durent généralement que le temps des travaux). Les méthodes permettant leur évaluation sont donc exactement les mêmes que celles utilisées pour le projet global.

Cependant, pour une partie, les impacts sont spécifiques à la phase de chantier (bruit lié à la circulation des engins, envol de poussières, vibrations...).


3 Difficultés rencontrées

Les effets cumulés portent sur un projet celui de la ZAC de la Montagne des Glaises. Les principales difficultés rencontrées concernent les périodes de réalisation qui ne sont pas forcément définitivement arrêtées. Cependant l'évaluation ne présente pas de difficultés trop importantes compte tenu du projet lui-même qui est au service des personnes à mobilité réduite et permet aux habitants et usagers d'emprunter cette passerelle dans un contexte peu contraignant pour les thèmes physique et naturel. Pour ce qui concerne les éléments humains, le contexte est celui d'un secteur en devenir où les projets ne sont pas arrêtés, ce qui rend difficile l'évaluation du rôle de la passerelle en liaison avec le contexte urbain

PARTIE XVI – DECISION DE L'AE SUR L'EXAMEN CAS PAR CAS DU PROJET

1 Décision de l'autorité environnementale après examen au cas par cas

Conformément à l'article R.122-3 du code de l'environnement, RFF a fait une demande le 26 octobre 2012 auprès de l'Autorité environnementale (Ae), le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, pour l'examen cas par cas préalable à la réalisation ou non d'une étude d'impact.



Autorité environnementale
conseil général de l'Environnement et du Développement durable
www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Décision de l'Autorité environnementale, après examen au cas par cas, sur « Création d'une passerelle piétonne en gare de Corbeil-Essonnes » (91)

n° : F-011-12-C-0032

Décision n° F - 011-12-C-0032 / n° CGEDD 008649-01 en date du 29 novembre 2012
Formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable

**Décision du 29 novembre 2012
après examen au cas par cas
en application de l'article R. 122- 3 du code de l'environnement**

Le président de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable,

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122- 1, R. 122- 2 et R. 122- 3 ;

Vu le décret modifié n° 2008- 679 du 9 juillet 2008 relatif au conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'écologie, du développement durable, et de l'énergie du 22 mai 2012 relatif au contenu du formulaire d'examen au cas par cas ;

Vu l'arrêté du 7 mai 2012 portant approbation du règlement intérieur du conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 25 avril 2012 portant délégations pour la mise en œuvre de l'article R. 122- 3 du code de l'environnement (examen au « cas par cas ») ;

Vu le formulaire d'examen au cas par cas n° F- 011- 12- C- 0032 (y compris ses annexes) relatif au dossier « Création d'une passerelle piétonne en gare de Corbeil- Essonnes », reçu complet de la Réseau Ferré de France (RFF) le 26 octobre 2012 ;

Vu la consultation du ministre chargé de la santé et la réponse en date du 31 octobre 2012 ;

Considérant la nature du projet,

- consistant en :
 - la construction d'une passerelle piétonne de 61 mètres (quand la rubrique 7 a) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement concerne les ponts d'une longueur inférieure à 100 mètres de long), de 3 à 4 mètres de large, à 5,80 mètres de haut, non couverte, permettant de relier les quais 1, 2, 3 et 4 (en construction) de la gare de Corbeil- Essonnes entre eux et également la ville de Corbeil- Essonnes à la gare,
 - l'installation de 6 ascenseurs (de 630 à 800 kg) et 6 escaliers fixes, 4 reliant les quais à la passerelle et 2 assurant la liaison ville- passerelle,
 - la démolition des abris existants sur les quais,
- permettant ainsi d'assurer :
 - l'accessibilité de la gare aux personnes à mobilité réduite,
 - et également un lien ville- ville,
- le dossier n'apportant pas d'information sur le flux d'usagers de la passerelle attendus à terme (usagers et non usagers de la gare) ni sur son adéquation avec le dimensionnement de l'ouvrage, encore imprécis (cf. ci- dessus), et pas d'esquisse paysagère de l'ouvrage ;

Considérant la localisation du projet,

- en zone urbaine et totalement artificialisée,
- sur emprise ferroviaire (zone Uf) pour la passerelle elle- même et certaines emprises de travaux, et nonobstant les informations du maître d'ouvrage, hors emprise ferroviaire (zone Uf) pour d'autres emprises de travaux et l'accès ouest à la passerelle (escalier et ascenseur),
- à proximité du bâti et notamment à proximité immédiate d'un bâtiment de logement collectif (situé au sud, côté ouest le long des voies), non décrit dans le dossier,

- constatée être en partie, pour l'emprise de travaux ouest, sur celle du bâtiment d'habitat collectif cité précédemment sans que le devenir de ce bâtiment ne soit abordé explicitement dans le dossier,
- à proximité immédiate d'un programme de ZAC « la montagne de Glaises »¹ (habitat- 600 logements prévus-, commerces, activités, stationnement) en cours de réalisation à l'ouest de la gare et dont l'achèvement est annoncé pour 2014,
- au sein du territoire du projet de « pôle gare », non encore finalisé, notamment pour ce qui concerne les futures zones d'habitat et les circulations douces (projet en cours, source PADD),

Considérant les impacts du projet sur le milieu, et plus particulièrement :

- En phase travaux, celle- ci étant annoncée de 30 mois à partir de 2016,
 - Les impacts probables sur la circulation et le stationnement autour de la gare (déjà identifiés comme un point noir en situation normale par la commune, source PADD) pour les particuliers et les transports en commun, liés au positionnement des installations de chantier,
 - Les vibrations et les bruits, notamment la nuit (pour les travaux de second œuvre et sur caténaires, fosses d'ascenseurs et piles de passerelle), vis- à- vis des riverains du chantier,
 - Les impacts cumulés éventuels avec ceux de projets précédents ou potentiellement concomitants, notamment ceux des travaux de modernisation de la gare (dans le cadre du projet de modernisation de la ligne D du RER²), et ceux du projet de « pôle gare » (restructuration du quartier de la gare) et du pôle d'échanges multimodal, non envisagés dans le dossier,
- En phase exploitation, qui démarrera au plus tôt en 2018,
 - Les impacts induits liés à la ZAC de la montagne de Glaises située en bordure ouest de la gare et en cours de réalisation, non caractérisés dans le dossier fourni,
 - La « meilleure interface avec les infrastructures multimodales », annoncée dans le dossier sans être expliquée, aucun élément concernant l'articulation du projet avec les futurs aménagements du projet de pôle d'échange multimodal (ni avec celui de circulations douces) n'étant apporté au dossier,
- Et plus globalement, l'évolution annoncée et non caractérisée (notamment en terme de calendrier et d'occupation des sols) de l'environnement direct dans lequel s'insère le projet (avec le « pôle gare » et le pôle d'échanges multimodal) ne permettant pas au vu de la date annoncée pour le démarrage des travaux de qualifier de non significatifs les impacts du présent projet ;

Décide :

Article 1^{er}

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par le pétitionnaire, le projet « Création d'une passerelle piétonne en gare de Corbeil- Essonnes » présenté par Réseau Ferré de France, n° F- 011- 12- C- 0032,

est soumis à étude d'impact, étude d'impact dont le contenu est défini par l'article R. 122- 5 du code de l'environnement.

Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122- 3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

¹ matérialisé en pointillé sur le « plan du projet » et ceux de l'aménagement du chantier (emprise en pointillé sur laquelle sont matérialisés trois bâtiments de plus faible emprise : « kiosque vente libre transport », « commerces, local chauffeurs », « stationnement payant cycles 36 places »), et apparaissant comme existant sur le « plan de l'existant », le schéma d' « occupation des sols » (légendé en violet) et la photo de « localisation des prises de vue photos »,

² Objet d'un avis de l'Ae CGEDD N° 2010-68 en date du 24 mars 2011

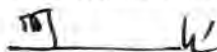
³ Objet d'un avis de l'Ae CGEDD N° 2010-60 en date du 24 février 2011

Article 3

La présente décision sera publiée sur le site internet de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable.

Fait à la Défense, le 29 novembre 2012,

Le président de l'autorité environnementale
du conseil général de l'environnement
et du développement durable.



Michel BADRE

Voies et délais de recours

Les recours gracieux ou contentieux sont formés dans les conditions du droit commun.

Sous peine d'irrecevabilité du recours contentieux, un recours administratif préalable est obligatoire en cas de décision imposant la réalisation d'une étude d'impact. Ce dernier doit être formé dans un délai de deux mois suivant la mise en ligne de la présente décision. Un tel recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux doit être adressé à :

Monsieur le président de l'autorité environnementale
Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
Conseil général de l'Environnement et du Développement durable
Autorité environnementale
Tour Pascal B
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du recours gracieux. Il doit être adressé au :

Tribunal administratif de Paris
7 rue Jouy
75181 Paris CEDEX 04

PARTIE XVII – AVIS DE L'AE SUR L'ETUDE D'IMPACT



Autorité environnementale
conseil général de l'Environnement et du Développement durable
www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

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

n°Ae: 2014-61

Avis délibéré n°Ae 2014-61 / n° CGEDD 009821-01 adopté lors de la séance du 10 septembre 2014
Formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 10 septembre 2014 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la création d'une passerelle piétonne en gare de Corbeil-Essonnes (91).

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

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : MM. Barthod, Decocq, Ullmann

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

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

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

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

Sur le rapport de Christian Barthod, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

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

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

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

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

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

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

Les principales recommandations de l'Ae sont les suivantes :

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

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

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

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

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



(Plan de situation extrait du dossier, pièce B)

1.1 Contexte et programme de rattachement du projet

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

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

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

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

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



(Etude d'impact, page 17)

Le projet est proche du périmètre de la zone d'aménagement concerté (ZAC) de la Montagne des Claises⁵, située à l'ouest des voies ferrées. Il se situe par ailleurs dans un quartier pour lequel le plan local d'urbanisme (PLU) prévoit une requalification et des aménagements. Il est notamment prévu la réalisation d'un « mail⁶ » le long des voies ferrées et le prolongement de l'avenue Carnot jusqu'à la gare : le projet de passerelle a été positionné de manière cohérente avec une telle perspective. Le rapporteur a été informé qu'il n'existe actuellement pas de calendrier prévisionnel pour les travaux envisagés dans ce quartier, et que la réalisation du projet de passerelle n'est conditionnée par aucun des projets urbains situés à proximité (ni la démolition du bâtiment SERNAM, ni celle de l'immeuble insalubre situé à l'ouest, à proximité du débouché de la passerelle sur le parking ouest).

⁴ La présence d'escaliers au sein du passage souterrain, d'une largeur limitée à environ 2,5 m, explique la difficulté d'aménager ce passage pour les PMR, outre la nécessité d'anticiper l'augmentation de fréquentation.

⁵ Cf. avis de l'Ae n° 2010-68 du 23 mars 2011

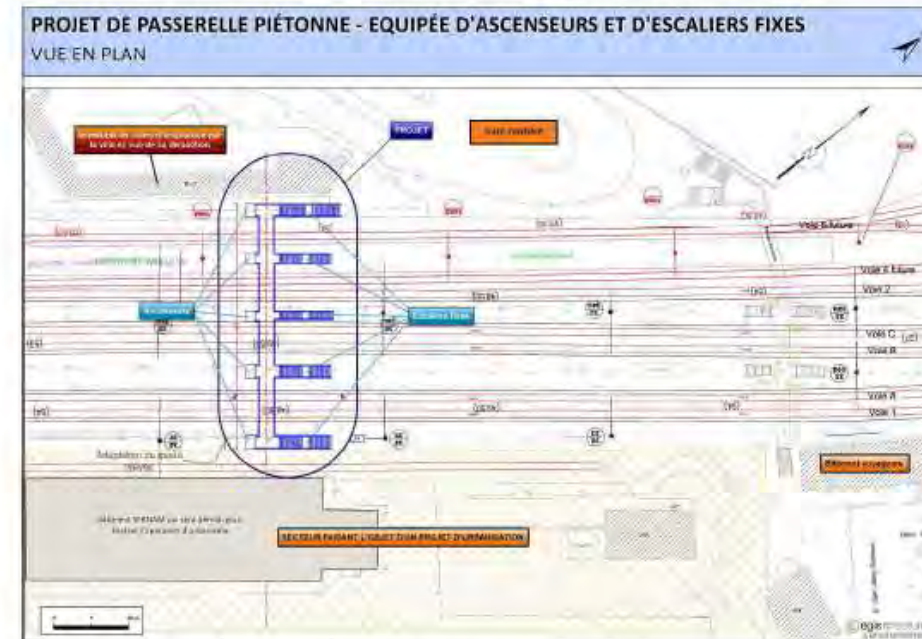
⁶ Un mail (prononcé comme le mot maille) est originellement une avenue plantée d'arbres et qui était à l'origine un espace réservé pour le jeu de mail (ancêtre du golf et du croquet) ; c'est aussi présentement une rue dotée de trottoirs de très grande largeur, plantés d'arbres.

Avis délibéré du 10 septembre 2014 sur la création d'une passerelle piétonne en gare de Corbeil-Essonnes (91)

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

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

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



(Etude d'impact, page 11)

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

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

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

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

Avis délibéré du 10 septembre 2014 sur la création d'une passerelle piétonne en gare de Corbeil-Essonnes (91)

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

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

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

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

1.3 Procédures relatives au projet

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

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

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

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

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

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

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

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

2 Analyse de l'étude d'impact

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

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

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

2.1 Analyse de l'état initial

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

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

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

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

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

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

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

2.3.1 Impacts temporaires, en phase chantier/travaux

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

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

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

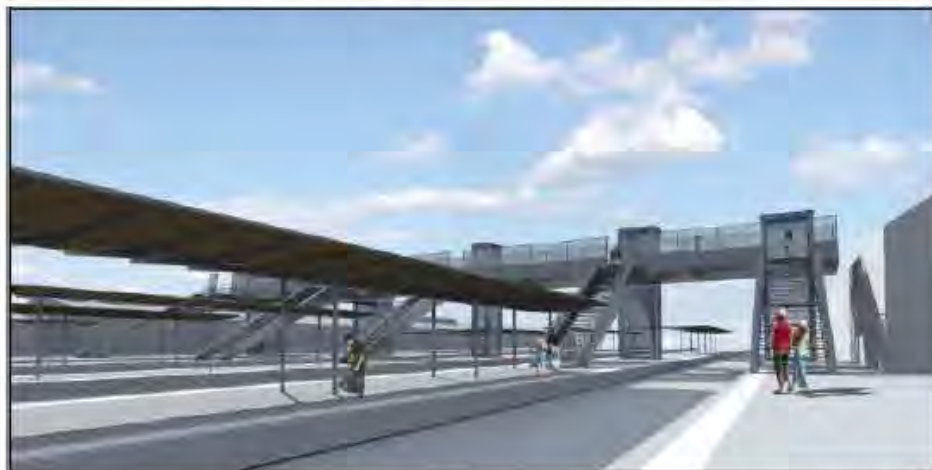
L'étude d'impact aborde les impacts cumulés possibles avec la ZAC de la Montagne des Glaises (pp. 139-141). Le rapporteur a néanmoins été informé que, dans l'hypothèse d'une concomitance des approvisionnements des chantiers de la ZAC et de la passerelle, les éventuelles interférences des camions approvisionnant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

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

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

2.3.2 Impacts permanents, en phase travaux et/ou exploitation

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



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

2.4 Suivi des mesures et de leurs effets

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

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

2.5 Résumé non technique

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

PARTIE XVIII – PRISE EN COMPTE DES REMARQUES DE L'AE SUR L'ETUDE D'IMPACT

La prise en compte des remarques de l'Autorité Environnementale (AE) sur la présente étude d'impact est réalisée ci-après, en suivant la même organisation que l'avis détaillé présenté au chapitre précédent.

Les réponses sont donc apportées directement dans le corps de ce chapitre, à la suite des remarques formulées par l'AE (en police « *italique gras* »).

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et programme de rattachement du projet

Pas de remarques formulées par l'AE dans ce sous chapitre.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

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

Les fondations envisagées pour la passerelle consistent à réaliser au droit de chaque appui un réseau de micropieux sur lesquels reposera une semelle superficielle. Ces fondations supporteront l'ensemble des descentes de charges de la passerelle.

Un schéma explicatif (cf. Figure 82) est présenté en page suivante. Il illustre les caractéristiques géométriques en coupe de la passerelle et de ses fondations, ainsi que le niveau de la nappe.

A ce stade des études il est envisagé de réaliser 13 micropieux de 0,25 m de diamètre par appui soit 65 micropieux au total. Leur impact sur les formations du sous-sol et sur l'écoulement de la nappe en place sera limité. Leur réalisation fera appel à des procédés bien maîtrisés qui limitent toute pollution en phase chantier.

On réalisera d'abord un forage à la profondeur et au diamètre souhaité, puis une armature sera mise en place sur la hauteur du micropieu. Il s'agit classiquement d'un tube métallique de type pétrolier équipé des moyens nécessaires à l'injection du béton. Le coulis de ciment sera ensuite injecté gravitairement à l'intérieur du tube et viendra former une gaine autour de l'armature. Lors de la mise en place gravitaire du coulis, l'eau présente dans le forage sera évacuée par déplacement, en tête de micropieux.

Les eaux évacuées seront récupérées dans un exutoire (pouvant être placé en fond de fouille de la semelle), par déplacement gravitaire et seront ensuite systématiquement traitées, suivant une méthode choisie par l'entreprise. Enfin, après traitement, les eaux seront déversées dans le réseau d'assainissement d'Eaux Pluviales de l'emprise du projet, à savoir le réseau du Syndicat Intercommunal d'Aménagement de Réseaux et de Cours d'Eau (SIARCE). Des discussions sont en cours avec le SIARCE pour formaliser un accord.

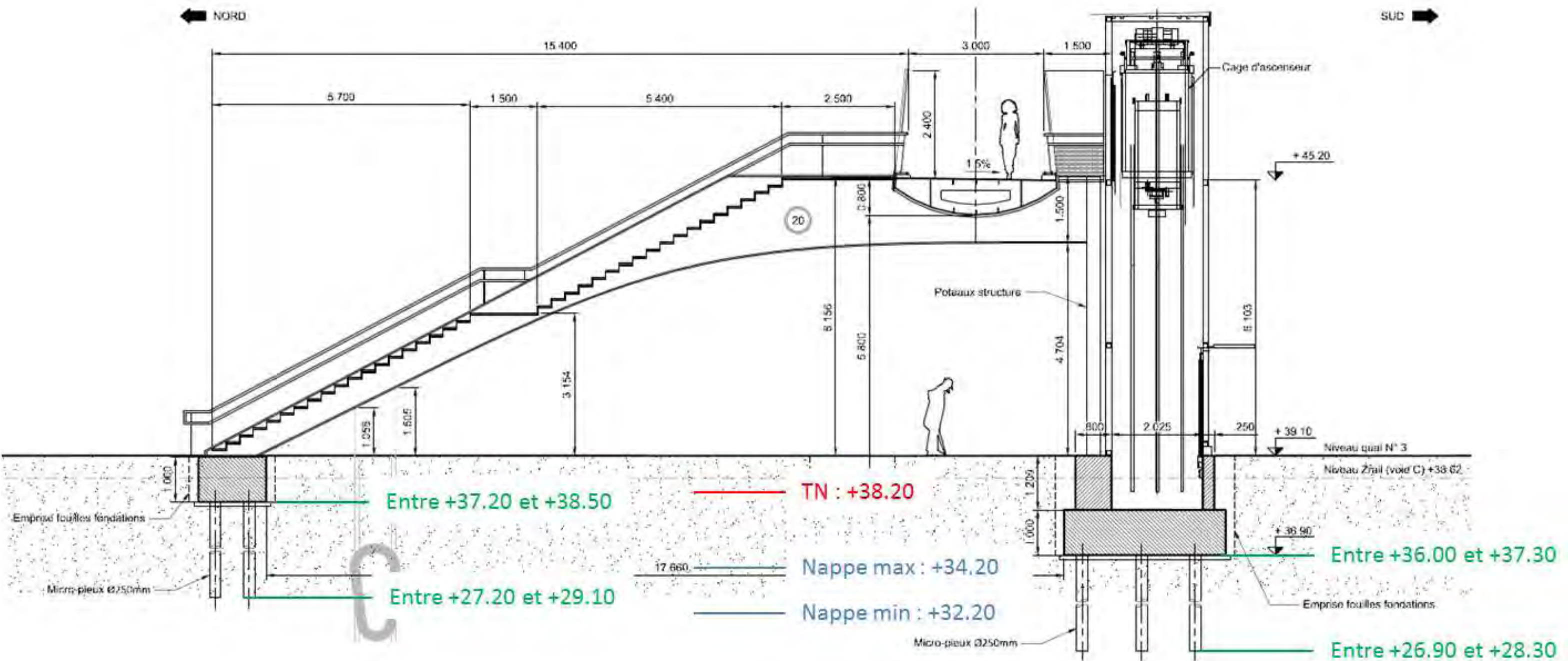


Figure 82 : Caractéristiques géométriques en coupe de la passerelle et de ses fondations

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

Actuellement, l'accès au passage souterrain existant est possible 7j/7 et 24h/24, y compris en dehors des horaires d'ouverture de la gare. Le projet de passerelle ne prévoit pas la mise en place de dispositif de contrôle d'accès (type Contrôle Automatique des Billets), ce qui permettra donc un accès libre à la passerelle pour les usagers.

Le lien ville-ville existant sera ainsi renforcé, avec une double possibilité de passage (par le passage souterrain existant et par la future passerelle).

Concernant les conditions de sécurité, la passerelle sera équipée de caméras de vidéo-surveillance. De plus, il est à noter que des gardes corps, d'une hauteur de 2 mètres 40, à maillage inox fin tissé, seront mis en place au droit de la passerelle, afin de limiter les risques de chute, de jets de projectiles, ou encore d'atteinte aux caténaires, etc.

Le lecteur est invité à se reporter aux vues de la passerelle en pages 31 et 32 de l'étude d'impact (figures 11 et 12), illustrant la configuration de ces gardes corps.

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

Le montant global de l'opération a été estimé à 6 689 k HT (valeur juin 2014). La décomposition de ce montant est précisée dans le tableau ci-dessous.

	Coût en k€ HT (juin 2014)
Travaux (génie civil, second œuvre, etc.)	4 843
Provision pour aléas	823
Frais de maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre	1 022
TOTAL	6 689

1.3 Procédures relatives au projet

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

Comme indiqué en page 112 de l'étude d'impact (chapitre 3.3.1 – alinéa 2 : Sujétions liées à la nappe), un contact a été établi par le maître d'ouvrage avec les services en charge de la Police de l'Eau. En effet, l'approfondissement des études a permis d'affiner l'analyse du projet au regard des enjeux liés aux ressources en eau.

Cette analyse réalisée par le maître d'ouvrage au regard de la nomenclature des Installations, Ouvrages, Travaux et Activités soumis à autorisation ou en déclaration, en application des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, conclut que le projet n'est pas soumis à une procédure au titre de la loi sur l'eau.

Le tableau suivant présente les conclusions de l'analyse, pour chaque rubrique de la nomenclature en lien avec le projet.

**NOMENCLATURE DES OPERATIONS SOUMISES À AUTORISATION OU À DECLARATION
EN APPLICATION DES ARTICLES L. 214-1 A L. 214-3 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT
TABLEAU DE L'ARTICLE R. 214-1 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT
(PARTIE REGLEMENTAIRE) portant sur les prélèvements
Consolidée au 1er janvier 2012**

N° de rubrique	Intitulé et régime auquel sont soumis les types de travaux à réaliser	Analyse des effets du projet vis-à-vis de la rubrique	Régime dont relève l'effet du projet
1. 1. 1.0.	Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau : Déclaration	Aucun ouvrage souterrain destiné à un usage de recherche, surveillance ou en vue d'effectuer un prélèvement d'eau n'est prévu dans le cadre du projet. Le projet n'est donc pas concerné par cette rubrique.	Sans objet
1.2.2.0.	À l'exception des prélèvements faisant l'objet d'une convention avec l'attributaire du débit affecté prévu par l'article L. 214-9, prélèvements et installations et ouvrages permettant le prélèvement, dans un cours d'eau, sa nappe d'accompagnement ou un plan d'eau ou canal alimenté par ce cours d'eau ou cette nappe, lorsque le débit du cours d'eau en période d'étiage résulte, pour plus de moitié, d'une réalimentation artificielle. Toutefois, en ce qui concerne la Seine, la Loire, la Marne et l'Yonne, il n'y a lieu à autorisation que lorsque la capacité du prélèvement est supérieure à 80 m ³ /h Autorisation	L'implantation des 65 (+8) micropieux dans la nappe alluviale (sur une profondeur d'environ 6,00 m), accompagnant la Seine et son affluent l'Essonne, engendre un prélèvement temporaire maximal dans les eaux souterraines de 35 m ³ . Le pompage des eaux en vue de leur traitement en fond de fouille, sera effectué avec une capacité horaire maximale de 5 m³/h , ce qui est très inférieur au seuil indiqué. Le projet n'est donc pas concerné par cette rubrique.	Sans objet
1.3.1.0.	À l'exception des prélèvements faisant l'objet d'une convention avec l'attributaire du débit affecté prévu par l'article L. 214-9, ouvrages, installations, travaux permettant un prélèvement total d'eau dans une zone où des mesures permanentes de répartition quantitative instituées, notamment au titre de l'article L. 211-2, ont prévu l'abaissement des seuils : 1° Capacité supérieure ou égale à 8 m ³ /h Autorisation 2° Dans les autres cas Déclaration	Pas de prévision d'abaissement des seuils de prélèvement dans cette nappe. Le projet n'est donc pas concerné par cette rubrique.	Sans objet
2.2.1.0	Rejet dans les eaux douces superficielles susceptible de modifier le régime des eaux, à l'exclusion des rejets visés à la rubrique 2.1.5.0 ainsi que des rejets des ouvrages visés aux rubriques 2.1.1.0 et 2.1.2.0, la capacité totale de rejet de l'ouvrage étant : 1° Supérieure ou égale à 10 000 m ³ /j ou à 25% du débit moyen interannuel du cours d'eau Autorisation 2° Supérieure à 2000 m ³ /j ou à 5% du débit moyen interannuel du cours d'eau mais inférieure à 10 000 m ³ /j et à 25% du débit moyen interannuel du cours d'eau (D) Déclaration	Les rejets d'eau issus de la passerelle, en phase chantier (eaux d'exhaures issues de la mise en œuvre des micropieux et autres rejets issus du fonctionnement du chantier) comme en phase d'exploitation (ruissellement d'eaux pluviales), seront dirigés vers le réseau d'Eaux Pluviales existant sur l'emprise, géré par le SIARCE, des discussions et accords sont en cours avec les services du SIARCE, afin d'établir la convention de rejet des eaux de la passerelle dans leur réseau. Le projet n'est donc pas concerné par cette rubrique.	Sans objet
2.2.3.0	Rejet dans les eaux de surface, à l'exclusion des rejets visés aux rubriques 4.1.3.0, 2.1.1.0, 2.1.2.0 et 2.1.5.0 : 1° Le flux total de pollution brute étant a) Supérieur ou égal au niveau de référence R2 pour l'un au moins des paramètres qui y figurent (Autorisation) b) Compris entre les niveaux de référence R1 et R2 pour l'un au moins des paramètres qui y figurent (Déclaration) 2° Le produit de la concentration maximale d'Escherichia coli, par le débit moyen journalier du rejet situé à moins de 1km d'une zone conchylicole ou de culture marine, d'une prise d'eau potable ou d'une zone de baignade, au sens des articles D.1332-1 et D.1332-16 du code de la santé publique étant : a) Supérieur ou égal à 1011 E coli/j (Autorisation) b) Compris entre 1010 à 1011 E Coli/j (Déclaration)	Les rejets d'eau issus de la passerelle, en phase chantier (eaux d'exhaures issues de la mise en œuvre des micropieux et autres rejets issus du fonctionnement du chantier) comme en phase d'exploitation (ruissellement d'eaux pluviales), seront dirigés vers le réseau d'Eaux Pluviales existant sur l'emprise, géré par le SIARCE, des discussions et accords sont en cours avec les services du SIARCE, afin d'établir la convention de rejet des eaux de la passerelle dans leur réseau. Le projet n'est donc pas concerné par cette rubrique.	Sans objet

En conclusion, le projet n'est pas concerné par les rubriques de la nomenclature de la Police de l'Eau.. Aussi, la réalisation d'un dossier au titre de la police de l'eau n'est pas nécessaire.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'AE

Pas de remarques formulées par l'AE dans ce sous chapitre.

2 Analyse de l'étude d'impact

2.1 Analyse de l'état initial

Pas de remarques formulées par l'AE dans ce sous chapitre.

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

« Pour la bonne information du public, l'AE recommande d'expliquer les raisons du choix de la non-couverture de la passerelle et des escaliers. »

Les raisons du choix de la non couverture de la passerelle et des escaliers suivent deux axes de réflexions menées par le maître d'ouvrage dans les toutes premières phases du projet.

En premier lieu, il convient de rappeler que la gare et le projet de passerelle sont localisés dans une zone urbanisée, à proximité du centre-ville et proche d'habitations. Aussi, dès les premières phases de conception amont du projet, le maître d'ouvrage a choisi de ne pas couvrir la passerelle afin de faciliter son insertion urbaine et d'assurer une meilleure perception paysagère.

Une passerelle non couverte permet en effet de ne pas impacter les perspectives urbaines, depuis la passerelle comme depuis les alentours de la passerelle.

Le deuxième axe de réflexion est celui de la fluidité des flux piétons et de la sécurité des usagers. En effet, la passerelle doit rester un espace de circulation fluide pour permettre une bonne desserte des quais. C'est d'ailleurs sur les quais que les voyageurs doivent attendre leur train, les quais étant équipés à cet effet (abris, bancs, poubelles, informations, etc.).

Une couverture de la passerelle pourrait entraîner des situations où les usagers stationnent et patientent sur la passerelle, impactant la fluidité des circulations piétonnes. De plus, si les voyageurs patientent sur la passerelle, cela accroît les risques de chute dans les escaliers lorsque de nombreux voyageurs rejoignent simultanément et en courant les quais lorsqu'un train entre en gare.

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

2.3.1. Impacts temporaires, en phase chantier/travaux

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

Les travaux de génie civil de la passerelle se dérouleront principalement de nuit. Des interventions mineures de jour sont envisageables dans le respect des référentiels réglementaires en vigueur pour des travaux.

Les opérations de montage des piliers et du tablier (découpé par travées) nécessiteront des interruptions des circulations ferroviaires et consignations électriques des caténaires sur des durées plus importantes que les plages de nocturnes envisagées la semaine (du lundi au vendredi). Ces travaux se dérouleront le weekend.

Cependant, ces interruptions des circulations ferroviaires et ces consignations caténaires ne porteront simultanément que sur certaines des 7 voies dont dispose la gare de Corbeil-Essonnes. L'organisation des travaux prévoit le maintien, en permanence, d'au moins une voie circulée dans chaque sens de circulation, avec une adaptation du plan de voie. Cela permet donc de garantir la continuité du service ferroviaire. Il n'y aura donc pas d'interruption totale de la desserte de la gare de Corbeil-Essonnes pendant toute la durée des travaux.

L'analyse précise de l'impact des travaux sur la desserte de gare de Corbeil-Essonnes sera réalisée en 2015, par les exploitants. Cette analyse permettra de préciser les éventuelles adaptations à prévoir sur leur plan de transport.

De plus, une communication spécifique et adaptée sera réalisée en gare (panneaux d'information, écrans d'affichage...) afin d'orienter au mieux les usagers pendant toute la durée des travaux, avec éventuellement la présence de personnels SNCF « gilets rouges ».

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

La concomitance des approvisionnements des chantiers de la ZAC de la Montagne des Glaises et de la passerelle fait l'objet de concertations avec le service voirie de la mairie de Corbeil-Essonnes et l'AFTRP en charge de la réalisation de la ZAC, avec pour objectifs d'optimiser les accès aux chantiers et d'établir un plan de circulation visant à impacter le moins possible les riverains et les usagers des voiries concernées.

De plus, dans le cas du chantier de la passerelle, les approvisionnements et accès seront réalisés par deux types de transport : par voie routière pour les approvisionnements de la grue et des tronçons du tablier de la passerelle, mais également par voie ferroviaire et trains-travaux. Les accès routier au chantier de la passerelle ne sont par ailleurs pas obligatoirement les mêmes que ceux des chantiers de la ZAC, ce qui permet d'éviter une concentration de circulations d'engins et de camions au même endroit.

2.3.2. Impacts permanents, en phase travaux et/ou exploitation

Pas de remarques formulées par l'AE dans ce sous chapitre.

2.4 Suivi des mesures et de leurs effets

« L'AE recommande de mentionner dans l'étude d'impact les modalités de suivi des mesures retenues et de leurs effets. »

Le chapitre relatif à la présentation des modalités de suivi des mesures envisagées et du suivi de leurs effets est développé en pages 130 et 131 de l'étude d'impact. Le lecteur est donc invité à s'y reporter pour toute information relative à ce sujet.

2.5 Résumé non technique

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

Les recommandations contenues dans l'avis de l'AE ont été prises en compte dans le présent chapitre. Ces éléments présentés sont des compléments d'information et ne modifient pas, ni ne contredisent, les éléments de l'étude d'impact présentés à l'AE pour son instruction.

PARTIE XIX – SIGLES, ABREVIATIONS, DEFINITION DES TERMES TECHNIQUES, LISTE DE FIGURES, TABLEAUX ET PHOTOS

1 Sigles et abréviations

AEP : Alimentation en eau potable
 AFTRP : Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne
 AMVAP : Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine
 AZI : Atlas des zones inondables
 BRGM : Bureau de Recherches Géologiques et Minières
 DCE : dossier de consultation des entreprises
 DDRM : Dossier départemental des risques majeurs
 DRAC : Direction régional des affaires culturelles
 DRIEE : Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie
 ENS : Espace naturel sensible
 ICPE : Installation classée pour la protection de l'environnement
 MEDDE : Ministère de l'écologie du développement durable et de l'énergie
 PAE : Plan d'assurance environnement
 PEB : Plan exploit banlieue
 PDUIF : Plan des déplacements urbains d'Ile-de-France
 PLD : Plan local de déplacements
 PLU : Plan local d'urbanisme
 PPA : Plan de protection de l'atmosphère
 PPRI : Plan de prévention des risques inondations
 PRQA : Plan régional de la qualité de l'air
 RNN : Réserve naturelle nationale
 RNR : Réserve naturelle régionale
 SAGE ; Schéma d'aménagement et de gestion des eaux
 SCOT : Schéma de cohérence territorial
 SDAGE : Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
 SDD : Schéma départemental des déplacements
 SDRIF : Schéma directeur de la région Ile-de-France
 SOSED : Schéma d'Organisation et de Suivi de l'Élimination des Déchets
 SRCE : Schéma régional de cohérence écologique
 SRCAE : Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie
 TMD : Transport de matière dangereuse
 TVB : Trame verte et bleue
 ZPPAUP : Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager
 ZICO : Zone importante pour la conservation des oiseaux
 ZNIEFF : Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique
 ZPS : Zone de protection spéciale

2 Définition des termes techniques

Corridor

Relie divers îlots d'un paysage ; il existe des corridors linéaires (haies), habités par des espèces de lisières et des corridors en bande plus larges et renfermant des espèces de milieux intérieurs.

Co-visibilité

Elle désigne la mise en relation visuelle de deux éléments par un même regard; l'un des éléments étant visible à partir de l'autre, ou les deux pouvant être embrassés par un même regard.

Directive Habitats

Directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels, ainsi que de la faune et de la flore sauvage. Elle prévoit la constitution d'un réseau de sites (le réseau Natura 2000) abritant les habitats naturels et les habitats d'espèces de faune et de flore sauvage d'intérêt communautaires.

Elle comprend notamment une annexe 1 (habitats naturels), une annexe II (espèces animales et végétales) pour lesquels les Etats Membres doivent désigner des Zones Spéciales de Conservation (ZSC), une annexe III relative aux critères de sélection des sites et une annexe IV qui indique la liste des espèces animales et végétales qui nécessitent une protection stricte.

Directive Oiseaux

Directive 74/409/CEE du Conseil du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages en Europe. Elle a pour objet la protection, la gestion et la régulation de ces espèces et en règlemente l'exploitation. Les États membres classent notamment en Zones de Protection Spéciales (ZPS) les territoires les plus appropriés en nombre et en superficie à la conservation de ces dernières. Il y a deux annexes à connaître : l'annexe 1 mentionne les espèces qui font l'objet de mesures de conservation spéciale concernant leur habitat, afin d'assurer leur survie et leur reproduction (espèces les plus menacées) et l'annexe II fixe la liste des espèces chassables dans le cadre de la législation nationale.

Effet direct

Traduit les conséquences immédiates d'un projet, dans l'espace et dans le temps.

Effet indirect

Résulte d'une relation de cause à effet, ayant à l'origine un effet direct.

Effet permanent

Effet persistant dans le temps.

Effet temporaire

Effet limité dans le temps, soit parce qu'il disparaît immédiatement après cessation de la cause, soit parce que son intensité s'atténue progressivement jusqu'à disparaître.

Grenelle de l'environnement

Démarche lancée en 2007, réunissant l'État et les représentants de la société civile, afin de définir une feuille de route en faveur de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. Elle a abouti à deux lois en 2009 et 2010, assurant la traduction législative des engagements pris.

Habitat

Environnement physico-chimique et biologique dans lequel vit et se reproduit une espèce.

Un habitat au sens de la Directive Européenne « Habitats » est un ensemble indissociable comprenant :

- une faune, avec des espèces ayant tout ou partie de leurs diverses activités vitales sur l'espace considéré, une végétation,
- des conditions externes (conditions climatiques, géologiques et hydrauliques).

Un habitat ne se réduit donc pas à la végétation. On distingue :

- L'habitat naturel : milieu naturel ou semi-naturel, dans lequel vit une espèce ou un groupe d'espèces animales et végétales,
- L'habitat d'espèce : milieu où vit l'espèce considérée au moins à l'un des stades de son cycle biologique.

ICPE

Installation Classée pour la Protection de l'Environnement catégorie d'installations qui peuvent présenter des dangers ou inconvénients pour l'environnement et régies par des dispositions particulières du code de l'environnement.

Impact (étude d'impact)

Croisement entre un effet et la sensibilité du territoire ou de la composante de l'environnement touchée par le projet. Les termes « effet » et « impact » sont souvent utilisés indifféremment pour nommer les conséquences d'un projet sur l'environnement.

Mode Doux

Se dit d'un mode de transport n'utilisant que l'énergie « humaine », c'est-à-dire le vélo et la marche à pied.

Monument historique

Les immeubles dont la conservation présente, au point de vue de l'histoire ou de l'art, un intérêt public, sont classés comme monuments historiques au titre de la loi de 1913. Ceci vise à protéger le patrimoine de la destruction ou de la modification (arrêtés et décrets de classement et inscription).

Natura 2000

Le réseau Natura 2000 est constitué des zones issues des deux directives européennes : la directive « Habitats, Faune, Flore » et la directive « Oiseaux ».

Palée

Rangée de pieux (ou palplanches) en bois ou en métal fichés en terre pour soutenir un ouvrage en terre ou en maçonnerie, permettant de former une bordure rigide lors de la confection d'une digue, d'une berge ou d'ouvrages en excavation.

Platenage

Nom donné à un plancher en charpente

Piézomètre

Tube vertical dans le sol permettant depuis la surface d'accéder à l'eau d'une nappe phréatique, pour en relever le niveau à l'aide d'une sonde, ou effectuer des prélèvements d'eau en vue d'en analyser les composants.

Pyrotechnique (pollution)

Se dit d'un sol contenant des munitions et Explosifs.

Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)

Né de la loi sur l'eau de 1992, le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) est le document d'orientation de la politique de l'eau au niveau local. Il est doté d'une portée juridique car les décisions dans le domaine de l'eau doivent être compatibles avec ses dispositions. Il met en place des prescriptions qui doivent pouvoir s'appliquer à un horizon de 10 ans. Le SAGE est établi par une commission locale de l'eau (CLE). Il se traduit par un arrêté préfectoral qui identifie les mesures de protection des milieux aquatiques, fixe des objectifs de qualité à atteindre, définit des règles de partage des ressources en eau, détermine les actions à engager à l'échelle d'un territoire hydrographique pertinent (2 000 à 3 000 km). Le SAGE doit être compatible avec le SDAGE.

Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) est un outil de planification créé par la loi sur l'eau du 3 janvier 1992. C'est un document permettant de fixer les orientations et perspectives de gestion durable de la ressource en eau à l'échelle des bassins hydrographiques. Il est élaboré sur des périodes allant de 10 à 15 ans.

Servitude d'utilité publique

Obligation administrative applicable à des terrains, justifiée par des motifs d'utilité publique, et établissant des limites au droit de propriété et d'usage du sol.

Trame verte et bleue

Ensemble d'éléments naturels constituant un maillage écologique, dont la conservation ou la restauration doit permettre d'enrayer la perte de biodiversité.

Transfert (ou report) modal

Diminution de l'utilisation de l'automobile au profit des modes de déplacement que sont la marche à pied, le vélo et les transports en commun.

ZAC : Zone d'Aménagement Concerté.

Procédure d'urbanisme permettant de faciliter la concertation entre les collectivités publiques et les promoteurs privés. Elle concerne une zone à l'intérieur de laquelle une collectivité publique décide d'intervenir pour réaliser ou faire réaliser l'aménagement des terrains, qu'elle a acquis ou acquerra, en vue de les céder ou de les concéder ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés.

Zone de Protection Spéciale (ZPS - site du réseau Natura 2000)

En 1981, est entrée en vigueur la Directive Européenne « Oiseaux » (Directive CEE n° 79/409 du 6 avril 1979). L'Annexe I de cette Directive énumère les espèces menacées du territoire de l'Union dont les habitats doivent faire l'objet d'une gestion conservatoire afin de protéger et/ou restaurer leurs populations. Pour ces habitats, des mesures de conservation spécifiques, réglementaires ou contractuelles, doivent être mises en place.

Zone Spéciale de Conservation (ZSC - site du réseau Natura 2000)

Les ZSC sont définies par la Directive CEE/92/43 dite « Directive Habitats-Faune-Flore », concernant la protection des habitats naturels ainsi que la faune et la flore sauvage. Les annexes I et II de ce texte énumèrent respectivement les habitats naturels et les espèces d'intérêt communautaire dont certains sont prioritaires (en voie de disparition). Cette directive a été transcrite en droit français par l'ordonnance no2001-321 du 11 avril 2001.

3 Liste des figures

Figure 1 : Plan de situation.....	9	Figure 32 : ZNIEFF et zones potentiellement humides – Source : DRIEE Ile de France	55
Figure 2 : Présentation de l'implantation du projet (source : études AVP Egis).....	11	Figure 33 : Composantes de la trame verte et bleue en région Ile-de-France – Source SRCE de la région Ile-de-France approuvé le 21 octobre 2013 extrait de la carte des composantes et objectifs de la trame verte et bleue.....	57
Figure 3 : Caractéristiques géométriques en coupe de la passerelle (Source : études AVP Egis).....	12	Figure 34 : Objectifs de préservation et de restauration de la trame verte et bleue en région Ile-de-France – Source SRCE de la région Ile de France approuvé le 21 octobre 2013 extrait de la carte des composantes et objectifs de la trame verte et bleue	58
Figure 4 : Photomontage de la passerelle avec les dispositifs d'accès - Vue depuis la rive Ouest.	13	Figure 35 : Zonages du PLU (2005) avant sa révision	61
Figure 5 : Aire d'étude	14	Figure 36 : Extrait du schéma de synthèse du PADD du PLU approuvé en novembre 2013 (partie qui intègre le secteur concerné par le projet).....	64
Figure 6 : Carte de l'occupation fonctionnelle des abords de la gare.....	17	Figure 37 : Zonages concernés par le site d'implantation approuvé en novembre 2013	65
Figure 7 : Carte identifiant les servitudes, notamment l'implantation et le périmètre de protection des monuments classés et inscrits.....	19	Figure 38 : Quartier de la gare – Source : rapport de présentation du PLU arrêté 2013.....	66
Figure 8 : Vue aérienne présentant l'implantation des deux variantes (source : études AVP Egis).....	22	Figure 39 : Enjeux urbains de désenclavement du pôle gare – Source Groupe 6, Transitec, cabinet d'avocats, étude du pôle gare de Corbeil-Essonnes et élaboration du contrat de pôle – Phase 2 2010.....	67
Figure 9 : Localisation du projet de ZAC pris en compte dans l'analyse des effets cumulés (source : présentation AFTRP du 21/01/2012).....	26	Figure 40 : Périmètres des opérations urbaines – Source : Groupe -, Transitec, cabinet d'avocats étude du pôle gare de Corbeil-Essonnes et élaboration du contrat de pôle phase 2 2010.....	68
Figure 10 : Plan de situation.....	29	Figure 41 : Carte de l'occupation fonctionnelle des abords de la gare	69
Figure 11 : Perspective de la passerelle avec les dispositifs d'accès, vue depuis la rive Ouest.....	31	Figure 42 : Schéma de la ligne D de Creil au nord de Paris à Melun et Malherbes au Sud.....	76
Figure 12 : Perspective de la passerelle avec les dispositifs d'accès, vue depuis la rive Est en regardant vers le Sud	32	Figure 43 : Distribution géographique de la ligne D au Sud de Villeneuve-Saint-Georges	77
Figure 13 : Aire d'étude	36	Figure 44 : Schéma simplifié du plan de voie en gare de Corbeil (Source : extrait Contrat de pôle, gare de Corbeil-Essonnes)	77
Figure 14 : Diagramme présentant les moyennes des hauteurs d'eau mensuelles et des températures, période 1991 et 2010 – Source : Météo France 2010.....	37	Figure 45 : Plan des axes routiers principaux – Source : PLU rapport de présentation 2013	78
Figure 15 : Rose des vents, station d'Orly, période 1991-2010 – Source : Météo France 2010.....	37	Figure 46 : Carte du réseau de transports en commun – Source SMITEC 2012.....	79
Figure 16 : Carte topographique du site de la commune de Corbeil-Essonnes et de son contexte –.....	38	Figure 47 : Cheminement et espaces piétons autour de la gare – Source Groupe 6, Transitec, cabinet d'avocats, étude du pôle Gare de Corbeil-Essonnes et élaboration du contrat de pôle phase 2 2010.....	79
Figure 17 : Carte géologique simplifiée du bassin parisien – Source : synthèse géologique du bassin de Paris(1980) d'après la carte géologique de France au 1/10.000 000.....	38	Figure 48 : Plan du réseau de transport en commun routier – Source SMITEC 2012	81
Figure 18 : carte géologique au droit de l'aire d'étude – Source Infoterre – BRGM 2012.....	39	Figure 49 : Aménagement de la gare routière Émile Zola – Source site Internet epa-senart.fr.....	81
Figure 19 : Situation des sondages réalisés à proximité de la gare de Corbeil-Essonnes – Source : Etude géotechnique 2012.....	40	Figure 50 : Servitudes sur l'aire d'étude et ses abords – Source : PLU de Corbeil-Essonnes	83
Figure 20 : Coupe géotechnique SC1 – Source rapport portant sur les reconnaissances géotechniques effectuées en décembre 2012 par la société SEFI-INTRAFOR Fayat	40	Figure 51 : Risques industriels.....	85
Figure 21 : Carte des sites où des sols sont recensés comme pollués ou ayant abrité une activité industrielle ou de service pouvant éventuellement être touchés par une pollution.....	42	Figure 52 : Secteurs archéologiques – Source : PLU de Corbeil-Essonnes 2013	87
Figure 22 : Réseau hydrographique	44	Figure 53 : Patrimoine architectural et paysager – Source PLU de Corbeil-Essonnes, base Mérimée, DRIEE Ile de France.....	89
Figure 23 : Situation de la prise d'eau analysée – Source DRIEE	45	Figure 54 : carte des chemins de grande randonnée	91
Figure 24 : Situation de la prise d'eau analysée – Source DRIEE	45	Figure 55 : Carte des grands paysages de l'Essonne – Source guide des paysages urbains et naturels de l'Essonne CAUE 91 2011	92
Figure 25 : Zone inondable présentée dans le PPRI Seine-amont et Essonne-Aval – Source : PPRI Seine amont 2003.....	48	Figure 56 : Patrimoine paysage – Source PLU de Corbeil-Essonnes (Synthèse Architecture, espaces verts et naturels communaux extrait 2011).....	93
Figure 26 : Zones d'aléas d'inondation présentées dans le PPRI Essonne Source : PPRI Essonne	48	Figure 57 : Echelle du bruit – Source : www.acnusa.fr.....	94
Figure 27 : Cartographie des zones d'aléas du PPRI – Source : PPRI Seine amont 2003	48	Figure 58 : Carte de type a des infrastructures ferroviaires Lden (24 heures) en dB – Source ©Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement / Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie données 2006.....	95
Figure 28 : Aléas de retrait-gonflement – Source www.argiles.fr	49	Figure 59 : Carte de type a des infrastructures ferroviaires Ln (nuit) en dB - Source : ©Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement / Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie données 2006	95
Figure 29 : Localisation des sites Natura 2000 par rapport à l'aire d'étude – Source : DRIEE Ile-de-France.....	50		
Figure 30 : Zones de protection du milieu naturel_Source : DRIEE Ile de France 2010.....	51		
Figure 31 : Recensement et zone de préemption Espaces Naturels Sensibles - Source : Conseil Général de l'Essonne décembre 2011	53		

Figure 60 : Carte de type a des infrastructures routières Lden (24 heures) en dB - Source : ©Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement / Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie données 2006 96

Figure 61 : Carte de type a des infrastructures routières Ln (nuit) en dB - Source : ©Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement / Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie données 2006 96

Figure 62 : Contribution en % des différents secteurs d'activités aux émissions de polluants pour la commune de Corbeil-Essonnes. (Estimations faites en 2011 pour l'année 2008) - Source : <http://www.airparif.asso.fr/> 97

Figure 63 : Bilan des émissions annuelles pour la commune de Corbeil-Essonnes. (Estimations faites en 2011 pour l'année 2008) - Source : <http://www.airparif.asso.fr/> 97

Figure 64 : Cartes des pollutions lumineuses Avex 2011, en haut ensemble de la région parisienne, et sur carte agrandie, focalisation sur la zone d'étude 98

Figure 65 : Cartes de synthèse des enjeux 103

Figure 66 : Vue aérienne présentant l'implantation des deux variantes (source : études AVP Egis) 105

Figure 67 : Implantation de la passerelle en sa variante 1 106

Figure 68 : Implantation de la passerelle dans sa variante 2 107

Figure 69 : Planning prévisionnel des travaux 111

Figure 70 : Levage et pose des éléments de charpente – Position indicative des grues 111

Figure 71 : Illustration du système d'accrochage préconisé en sous- face du tablier – Source : études AVP Egis 115

Figure 72 : Exemple d'équipement surélevé en sous face de tablier d'une passerelle piétonne – Source : études AVP Egis 115

Figure 73 : Simulation de ce que pourrait être la perception de l'ouvrage du quai n° 4, côté Émile Zola et vue depuis le côté du bâtiment voyageurs 122

Figure 74 : Coupe longitudinale de la passerelle au droit d'un quai avec de gauche à droite : l'escalier, la passerelle proprement dite l'ascenseur et sa tour qui accompagne la pile de soutien ancrée en sous-sol sur ses fondations 122

Figure 75 : Echelle des bruits 123

Figure 76 : Localisation des sites Natura 2000 dans un rayon de 15km autour du projet – Source DRIEE 125

Figure 77 : Extrait de la carte de destination générale des différentes parties du territoire – Source dossier à l'enquête publique du SDRIF 134

Figure 78 : Projets pris en compte pour l'analyse des effets cumulés – Source étude AFTRP sur l'aménagement du secteur de la gare à Corbeil-Essonnes janvier 2012 137

Figure 79 : Plan de la première phase de la ZAC de la Montagne de Glaises 138

Figure 80 : Situation des phases de réalisation de la ZAC de la Montagne des Glaises – Source étude AFTRP sur l'aménagement du secteur gare à Corbeil-Essonnes de janvier 2012 138

Figure 81 : Plan du phasage de la ZAC - Source étude AFTRP sur l'aménagement du secteur gare à Corbeil-Essonnes de janvier 2012 138

Figure 82 : Caractéristiques géométriques en coupe de la passerelle et de ses fondations 156

4 Liste des tableaux

Tableau 1 : Nature des formations détectées par les sondages 40

Tableau 2 : Liste des établissements en activité où arrêtés dans un périmètre de 500 m autour du site d'implantation du projet 41

Tableau 3 : Récapitulation des valeurs de qualité selon les critères hydro-biologiques et physico-chimiques de l'Essonne avant sa confluence avec la Seine à Corbeil – Source station et données d'observation de l'état écologique des cours d'eau DRIEE Ile de France octobre 2012 45

Tableau 4 : Récapitulation des valeurs de qualité selon les critères hydro-biologiques et physico-chimiques de l'Essonne avant sa confluence avec la Seine à Corbeil. 45

Tableau 5 : Évolution du volume de population de 1975 à 2007 – Source rapport de présentation du projet de PLU révisé 71

Tableau 6 : Évolution de la structure par âge de la population de 1999 à 2007 – Source rapport de présentation du projet de PLU révisé 2013 71

Tableau 7 : Évolution comparée de la taille des ménages entre la commune et le département Source rapport de présentation du projet de PLU révisé 2013 72

Tableau 8 : Répartition par catégories socio-professionnelles, évolution 1999-2007 – Source rapport de présentation du projet de PLU révisé 2013 73

Tableau 9 : Evolution comparée du parc des résidences principales et du parc total de logements – Source rapport de présentation du projet de PLU révisé 2013 73

Tableau 10 : Evolution de la taille des logements de 1999 à 2007 – Source rapport de présentation du projet de PLU révisé 2013 73

Tableau 11 : Typologie des modes d'occupation des logements – Source rapport de présentation du projet de PLU révisé 2013 74

Tableau 12 : Part des actifs, évolution de 1999 à 2009 – Source rapport de présentation du projet de PLU révisé en 2013 74

Tableau 13 : Répartition des entreprises selon le nombre de salariés – Source rapport de présentation du projet de PLU révisé 2013 76

Tableau 14 : Analyse multicritères des variantes d'implantation de la passerelle 108

Tableau 15 : Habitats et espèces justifiant la désignation du site Natura 2000 129

Tableau 16 : Objectifs de développement durable des sites Natura 2000 129

5 Liste des photos

Photo 1 : La gare et ses abords – (Source : Systra Juillet 2012)	16
Photo 2 : Faible présence d'emprise végétale aux abords de la gare.....	56
Photo 3 : Place Henri Barbusse – au droit du bâtiment voyageurs vers le Sud-Ouest – Source : PLU 2013	66
Photo 4: Secteur du quartier de la gare, coté centre-ville – Source : Egis Environnement 6 juin 2013.....	70
Photo 5 : Vue aérienne de l'implantation du passage souterrain piéton existant.....	78
Photo 6 : Quais de la gare de Corbeil-Essonnes vus vers le bâtiment voyageurs côté Sud-Est au droit de l'ancien bâtiment SERNAM	78
Photo 7 : Le quatrième quai et la voie supplémentaire de la ligne D en construction – Source : Egis Environnement 6 juin 2013.....	82
Photo 8 : Tour des Grands Moulins de Corbeil, monument inscrit - Source : © Egis 2013.....	88
Photo 9 : Espaces publics à l'Est et à l'Ouest de la gare – Source : © Egis 2013.....	94
Photo 10 : Situation des habitants riverains du chantier	114

Création d'une passerelle piétonne en gare de Corbeil-Essonnes

Pièce F – Avis émis sur le projet



Sommaire

1	Décision de l'Autorité environnementale après examen cas par cas.....	3
2	Avis émis par l'Autorité Environnementale (AE CGEDD) portant sur l'étude d'impact.....	3



Cette pièce a pour objet de présenter les avis et décisions émis dans le cadre du projet objet de la présente enquête publique.

1 Décision de l'Autorité environnementale après examen cas par cas

Préalablement à l'enquête publique, une fiche d'analyse cas par cas a été transmise à l'Autorité Environnementale, Conseil Général de l'Environnement et du Développement durable (CEGDD) conformément aux dispositions des articles L.122-1, L.122-3 et R.122-6 à R.122-7 du code de l'Environnement.

La décision de L'Ae rendu le 29 Novembre 2012 après examen au cas par cas est présentée dans le chapitre XVI de la pièce E (Etude d'impact sur l'environnement) du présent dossier d'enquête publique.

2 Avis émis par l'Autorité Environnementale (AE CGEDD) portant sur l'étude d'impact

L'avis de l'Autorité Environnementale (AE CGEDD) est présenté dans le chapitre XVII de la pièce E (Etude d'impact sur l'environnement) du présent dossier d'enquête publique.

