



Association déclarée N° W912001630, créée en 1983

13, rue du 14 juillet – Corbeil-Essonnes

<http://www.confluence-91.org> et <http://www.corbeil-essonne-environnement.org>

courriel : [confluence91@orange.fr](mailto:confluence91@orange.fr)

## Corbeil-Essonnes-Environnement (CEE)

Corbeil-Essonnes, le 24 Juin 2015

**Monsieur le Commissaire Enquêteur**  
Hôtel de Ville - 91100 Corbeil-Essonnes

**Objet** : Enquête publique sur la construction d'une passerelle piétonne en Gare de Corbeil-Essonnes

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

Veuillez trouver ci-dessous les avis de l'association Corbeil-Essonnes-Environnement, suite à l'enquête publique relative à la création d'une passerelle piétonne en gare de Corbeil-Essonnes.

Ils concernent les cinq points suivants :

- 1 - Le projet pôle gare multimodal
- 2 - Circulations douces
- 3 - La sécurité
- 4 - Aspect architectural
- 5 - Toilettes

L'association constate que l'enquête publique concerne uniquement le projet de création d'une passerelle rendue obligatoire par la loi handicap n°2005-102 du 11 février 2005. Cet aménagement ne s'inscrit plus dans le programme plus large du Pôle Gare porté en 2010 par la Communauté d'Agglomération Seine Essonne et le comité de pilotage ad hoc.

A cette occasion CEE avait rédigé un mémorandum à destination des élus de Corbeil-Essonnes et au président de la CASE, (cf. pj argumentaire du 4 mai 2011), dans lequel, nous pointions la nécessité « **de réunir les deux sites de cette même gare autrement que par une passerelle / PMR... par une vraie voie de communication qui assurerait une fluidité des déplacements** ». Nous maintenons cette réflexion, car seul un projet de création d'un axe Zola-Carnot permettrait d'assurer un véritable désenclavement des quartiers de la montagne des glaises/ Tarterêts vers le centre-ville et une unité du pôle gare multimodal.

D'autre part l'Autorité Environnementale dans son avis du 10/09/2014, joint à la présente enquête publique, note que « *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. Toutefois 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.* »

Face à ce constat, la création de cette passerelle, non seulement ne répondra pas au problème de désenclavement du quartier comme annoncé mais surtout risque de passer à côté du développement des transports en commun comme le préconise le PDUIF

### 2 – Circulations douces

Nous exprimons notre inquiétude sur le qualificatif « piétonne » qui lui est adjoint. Cela exclut de son champ des possibles les circulations douces.

Comme écrit précédemment, le faisceau des voies SNCF constitue une coupure très importante entre le quartier nord et le centre-ville de Corbeil-Essonnes. Déjà, en mai 2011, dans le cadre du groupe projet à l'initiative de la CASE autour du pôle Gare, nous exprimions le souhait d'un pont reliant l'avenue Emile Zola à l'avenue Carnot, permettant de relier les deux quartiers de la ville.

Le schéma directeur des circulations douces piloté par la CASE (cf pj) exprime les mêmes préoccupations au sujet des « principales coupures du territoire » de la ville de Corbeil-Essonnes.

Nous souhaitons que le projet de passerelle piétonne SNCF évolue vers le projet d'une passerelle ville accessible aux circulations douces avec les avantages suivants :

- trois modes d'accès, escalier, rampe pour les deux roues et ascenseurs pour les PMR
- les trois flux bénéficient chacun de leur propre cheminement,
- la passerelle « liaison douce » servira de « locomotive » vers des solutions alternatives au « tout voiture » trop fréquent en Grande couronne.

Un parking deux-roues sécurisé ou gardé attenant à la Gare, s'accompagnant d'un atelier de réparation vélo, projet qui pourrait être soutenu dans le cadre des économies circulaires, est nécessaire.

### **3- La sécurité :**

L'accès permanent à la passerelle est présenté dans le dossier de l'enquête publique comme solution pour désenclaver le quartier. La vidéosurveillance ne peut répondre seule à cette problématique d'insécurité. L'une des réponses serait de revenir sur la déshumanisation des gares et mettre du personnel aux points d'accueil et sur les quais, les usagers ne pourraient que mieux s'en porter.

### **4 - L'aspect architectural**

Si la nécessité de la mise en conformité de l'accès aux quais de la gare n'est pas à remettre en cause, on aurait souhaité que le volet architectural d'insertion du projet dans le site soit mieux pris en compte. En effet l'aspect esthétique est un élément non négligeable à considérer, au moins autant que l'aspect utilitaire au vu du nombre d'usagers qui auront à l'utiliser, quotidiennement.

### **5 – Toilettes**

Une gare accueillant plus de 10000 usagers / jour, souhaitant se moderniser, doit se doter de toilettes, inexistantes à l'heure actuelle. C'est un point négatif en matière d'attractivité. Les conséquences sont que les environs de la gare deviennent des lieux d'aisance improvisés. et il se pose un réel problème d'hygiène publique. L'association demande que soit réalisé ce type d'équipement sans délais.

### **Conclusion :**

L'absence de création de parking relais, associé au projet, démontre que cet aménagement n'a d'autre finalité que de répondre dans l'urgence à la mise aux normes de la gare de Corbeil en conformité à la loi Handicap. L'association demande que le programme de pôle gare multimodal engagé en 2010 soit réactualisé et mis en œuvre.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, à l'expression de notre haute considération.

Corbeil-Essonnes-Environnement,  
Le Président Claude COMBRISSON

Pièces jointes : Argumentaire CEE pôle-gare multi-modale du 4 mai 2011  
CASE, Schéma directeur des circulations douces, restitution du diagnostic, 28 oct 2012