

PROJET DE SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU DE DEUIL-MONTMAGNY

COMPTE-RENDU DE L'ATELIER DE RESTITUTION DE LA CONCERTATION

14 SEPTEMBRE 2017

Synthèse des échanges

Retrouvez sur le site web du projet :

- + Le diaporama présenté lors de cette réunion

INFORMATIONS PRATIQUES

- + **Nombre de participants** : 129 participants
- + **Dispositif d'information** : panneau d'exposition sur le projet, mur de photos de la concertation
- + **Dispositif d'expression** : tableau libre d'expression sur la sécurisation du PN d'ici la fermeture
- + **Format et déroulé de la rencontre** : Cet atelier s'est déroulé de 19h30 à 22h dans la salle des fêtes de Montmagny. Les participants étaient installés autour de tables rondes, les échanges étaient animés par Jean-Pierre Tiffon (Agence Eker). Après l'accueil républicain (1), le bilan de la concertation a été présenté, et notamment les enseignements et les engagements de SNCF Réseau (2), puis un point d'avancement du projet et de ses études depuis la fin de la concertation a été réalisé par l'équipe SNCF Réseau (3). Enfin, les participants ont été invités à réagir dans le cadre d'un échange avec l'équipe projet (4). En fin d'atelier, les participants ont travaillé en petits groupes sur les comportements dangereux observés sur le PN en imaginant des premières pistes d'action.
- + En tribune étaient présents Mme le Maire de Deuil-La Barre, M. le Maire de Montmagny et l'équipe projet SNCF Réseau.



I. ACCUEIL REPUBLICAIN

Muriel SCOLAN et Patrick FLOQUET, respectivement Maire de Deuil-La Barre et Maire de Montmagny, accueillent les participants, les félicitent pour leur mobilisation au cours de la concertation et saluent le travail de proximité dans la durée engagé par la maîtrise d'ouvrage. La majorité des personnes présentes n'ayant pas participé à des rencontres de la concertation, les deux maires resituent l'historique du projet et ses enjeux de sécurité.

Jean TRARIEUX, Chef du projet SNCF Réseau, rappelle que, durant les six premiers mois de l'année 2017, un accident et cinq incidents (bris de barrière notamment) ont été recensés. Les impacts sur la circulation ont été importants, notamment le jour du baccalauréat. L'ensemble de ces événements est dû à des comportements dangereux sur le passage à niveau (PN).

Quand SNCF Réseau ferme un PN très fréquenté comme celui-ci, il doit rétablir les circulations. Le projet de rétablissement des circulations présenté en début de concertation est composé d' :

- Un franchissement piéton et modes doux en souterrain à l'endroit du PN actuel
- Un franchissement toute circulation par un pont rail dans le secteur de la Plante des Champs.

Ce projet initial permet une répartition équilibrée des circulations entre le nord et le sud des communes. Il est complété par des projets de liaisons portés par les collectivités qui permettent d'améliorer la fluidité du trafic.

Jean TRARIEUX présente le calendrier du projet. Les études détaillées constituent la prochaine étape du projet et démarrent début 2018. L'enquête publique se tiendra fin 2018 pour une déclaration d'utilité publique en 2019 et un début des travaux en 2020. Des relevés topographiques seront effectués dès fin 2017. L'objectif de l'année 2018 est de faire évoluer le projet pour aboutir à un projet répondant au mieux aux attentes du territoire pour l'enquête publique.

Dans un souci de limitation des impacts sur le territoire et sur l'exploitation ferroviaire, les travaux seront menés en même temps que les travaux de mise en accessibilité de la gare de Deuil-Montmagny. Le phasage des travaux est ainsi envisagé : voirie puis ouvrage de franchissement tout gabarit puis passage piéton souterrain.

II. BILAN DE LA CONCERTATION

Meven BOUVET, Responsable de la concertation pour SNCF Réseau, présente le bilan de la concertation. Ce document, qui sera porté au dossier d'enquête publique, restitue l'ensemble des contributions formulées pendant la concertation, synthétise les enseignements qu'en tirent le maître d'ouvrage et présente les engagements qu'il prend. Les annexes du bilan restituent dans leur intégralité l'ensemble des contributions reçues en atelier, par carte T et par mail.

Il rappelle la richesse de la concertation qui s'est déroulée de janvier à mars 2017. 314 avis ont été recueillis, sur l'ensemble des thèmes du projet. Plus du tiers des contributions (36%) concernaient le quartier de la gare.

Ce contenu est consultable en ligne dans le document bilan ainsi que sur une carte interactive : pndeuilmontmagny.sncf-reseau.fr.

Meven BOUVET présente **les enseignements que SNCF Réseau tire de la concertation** :

- a. Un large consensus pour la suppression du passage à niveau, une attente forte du respect du planning voire de son accélération
- b. Une attention portée au maintien des liens entre les deux villes (commerces, bus, stationnement, placette, ...)
- c. Des expressions en faveur d'un franchissement piétons / modes doux par rampes
- d. Des demandes d'aménagement du tracé des nouvelles voiries
- e. Une attention particulière à la bonne cohabitation des différents usagers de la route et tout particulièrement à la sécurité des lycéens et des collégiens
- f. Des demandes concernant l'adaptation des plans de circulation sur l'ensemble du réseau viaire des deux villes
- g. Des demandes de précisions sur la solution alternative Gallieni proposée durant la concertation
- h. Des demandes de réaménagement du carrefour Jean Moulin
- i. Une attention portée à la préservation du cadre de vie
- j. Des modalités d'information et de concertation appréciées
- k. Une attention sur les mesures à conduire d'ici la fermeture
- l. Des avis contrastés sur les nouvelles liaisons routières envisagées par les villes
- m. Une demande de clarification du trajet de rétablissement des bus

Il présente ensuite **les engagements pris par SNCF Réseau** :

Dès à présent,
SNCF Réseau s'engage à :

- Etudier la faisabilité de rampes au droit du passage à niveau actuel
- Transmettre aux différents partenaires les contributions et avis recueillis relevant de leurs champs de compétences,
- Etudier la mise en place de nouvelles sécurisations sur le PN4 d'ici la suppression.

Lors des études, SNCF Réseau maintient et renforce son engagement à trouver des solutions ayant le moins d'impact sur l'environnement urbain.

SNCF Réseau s'engage à étudier :

- l'implantation de la nouvelle voie ruelle du Pavillon/Jacqueline Auriol le plus éloigné possible des maisons
- l'implantation de la nouvelle voirie le plus éloigné possible des immeubles des Lévriers
- l'implantation du carrefour entre la nouvelle rue des Lévriers et la rue Guynemer au plus loin de l'entrée du lycée Camille Saint-Saëns
- la pertinence d'une mise à double sens de la rue des Lévriers
- l'aménagement de places de parking le long de la nouvelle rue des Lévriers
- la conception d'un trottoir plus large côté ouest de la rue Guynemer

Tout au long du projet,
SNCF Réseau s'engage à :

- Poursuivre le travail de concert avec les élus et partenaires via le COPIL
- Constituer un groupe de suivi avec des représentants du territoire
- Mettre en place une information continue

III. ACTUALITE DU PROJET

Jean TRARIEUX, Chef du projet SNCF Réseau, présente l'état d'avancement du projet depuis la fin de la concertation en mars 2017.

Sur le comité de pilotage

Le comité de pilotage s'est réuni le 10 mai, rassemblant le sous-préfet de Sarcelles, la Région, le Département, la Communauté d'agglomération Plaine Vallée, Ile de France Mobilités, RATP, SNCF Réseau et les communes de Deuil-La Barre et Montmagny. Trois sujets ont été abordés lors de cette réunion :

1 – Les enseignements et les engagements de SNCF Réseau ont été validés par le COPIL qui a enregistré les engagements de SNCF Réseau.

2 – Le sujet du positionnement de l'ouvrage de franchissement tout gabarit a également été abordé. En effet, en fin de concertation, des riverains du quartier du Moutier inquiets des impacts du projet sur la circulation dans leur quartier ont proposé de positionner l'ouvrage plus au sud, vers la rue Gallieni. Cette proposition a été soutenue par l'association de sauvegarde du quartier Deuil-Montmagny et le Comité consultatif de Deuil-La Barre qui demandaient un réaménagement des plans de circulation des communes en accompagnement du projet. Suite à une analyse comparative des deux solutions de franchissement, il est apparu que la solution Gallieni présentait des effets négatifs par rapport à la solution de base en termes de répartition des circulations, d'impacts fonciers, de parcours des bus et de lien entre les deux villes. L'étude comparative a également fait apparaître des écarts conséquents en termes de temps de réalisation du projet (+ 18 à 24 mois pour le franchissement vers Gallieni) et de coût du projet (+ 8 millions d'euros, a minima, pour le franchissement vers Gallieni). A la vue des impacts supplémentaires et du risque de non financement de ce projet alternatif, le comité de pilotage a opté pour un positionnement de l'ouvrage dans le secteur de la Plante des Champs tel que présenté à la concertation.

3 – Le sujet d’une nécessaire évolution de la circulation en accompagnement du projet de suppression du passage à niveau a enfin été abordé en comité de pilotage.

Muriel SCOLAN explique qu’à Deuil-La Barre, un groupe de travail d’élus a été mis en place sur le sujet pour préparer des premiers éléments à soumettre à concertation des habitants ultérieurement. Le sujet de la circulation est analysé dans sa globalité et prend en compte les autres projets du territoire, notamment le bassin du SIAAR, la révision du PLU, et le désenclavement du quartier de la Galathée.

Patrick FLOQUET précise qu’une démarche similaire est en cours à Montmagny.

Sur les mesures acoustiques

Jean TRARIEUX explique que des mesures acoustiques ont été effectuées en avril 2017 dans l’ensemble du périmètre concerné par le projet pour disposer de l’état actuel de la situation.

Ensuite, une modélisation de la situation acoustique avec le projet finalisé va être réalisée. Ce sujet sera abordé avec les riverains concernés de manière plus précise dans le cadre d’un groupe de suivi.

Sur les rampes

Jean TRARIEUX rappelle qu’une des demandes phares de la concertation était de concevoir des rampes d’accès au passage piéton souterrain, en complément des escaliers et des ascenseurs.

Il annonce, qu’après une étude d’un cabinet d’architecture, la réalisation de rampes est possible, à certaines conditions :

- Ces rampes ne seront pas accessibles aux PMR (personnes à mobilité réduite) car leur pente excédera les 5%.
- Une étude préliminaire va être réalisée afin d’affiner le positionnement de ces rampes, et d’identifier les dévoiements des réseaux qui devront être réalisés. Cette étude permettra de déterminer le coût de ces rampes.
- Le financement des rampes, initialement non inclus dans le projet, sera discuté avec les partenaires dès que l’étude préliminaire aura déterminé leur coût.
- Les interfaces avec la gare doivent être travaillées pour faciliter les entrées/sorties.

Le positionnement de la rampe côté Manoukian permet de disposer l’escalier dans l’axe du souterrain et de proposer une entrée/sortie directement vers les commerces : ces deux points répondent à une demande des participants à la concertation, attentifs à ce que les liens au sein du quartier soient maintenus.

Sur le groupe de suivi

Meven BOUVET explique que le groupe de suivi vise à continuer la démarche participative engagée lors de la concertation. Le groupe de suivi sera amené à travailler sur des sujets

divers parmi lesquels les rampes, l'éloignement des voiries des logements, le sens de circulation rue des Lévriers, la sécurité des jeunes, etc.

Le groupe de suivi aura lieu tous les 4 à 6 mois en fonction de l'avancement des études, c'est une instance d'information et d'échanges entre les riverains et les partenaires du projet.

Le groupe de suivi sera composé d'une trentaine de personnes, si possible représentant l'intégralité des quartiers concernés par le projet. Meven BOUVET invite les participants à s'inscrire auprès de l'équipe SNCF Réseau.

Sur la démarche pour plus de sécurité d'ici la fermeture

Flore COUSTILLIERE présente la démarche que souhaite lancer SNCF Réseau dès maintenant pour réfléchir de manière collective à l'amélioration de la sécurité du PN d'ici sa fermeture.

Il s'agit d'agir sur les comportements en incitant les passants à changer par des actions simples. Les actions s'appuieront sur le principe de nudge : des actions simples « coup de coude ».

Ces actions seront définies dans le cadre d'une démarche participative, avec le groupe de suivi d'une part et des lycéens d'autre part, selon les étapes suivantes :

- Observation, compréhension des comportements au PN
- Imagination, création d'actions simples
- Sélection
- Mise en place
- Evaluation

IV. ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Sur les rampes d'accès au souterrain

Un participant s'interroge sur l'accessibilité des PMR lorsque les ascenseurs seront en panne alors que les rampes ne sont pas prévues pour eux.

Un autre participant demande la distance à franchir pour les piétons avec les rampes.

SNCF Réseau explique qu'à l'horizon de la fermeture du PN, la gare sera rendue accessible, avec deux ascenseurs. Toutefois, en cas de pannes des ascenseurs, les personnes à

mobilité réduites, disposant d'un titre de transport, pourront utiliser les ascenseurs de la gare qui à cette échéance sera mise en accessibilité.

Les piétons auront une centaine de mètres à parcourir en passant par les rampes.

Un autre participant explique avoir transmis au maître d'ouvrage un plan démontrant la possibilité de positionner des rampes PMR en raccourcissant les quais ce qui nécessiterait un déplacement de la gare.

***SNCF Réseau** rappelle que les rampes PMR doivent légalement présenter une rampe à 5% maximum, avec des paliers tous les 10 mètres. Dans l'environnement très contraint du passage à niveau de Deuil-Montmagny, il n'est techniquement pas possible de positionner de telles rampes sans déplacer la gare ou impacter de manière conséquentes les habitations alentours. Jean TRARIEUX explique qu'un déplacement de la gare et un raccourcissement des quais est inenvisageable pour des raisons de coûts, de calendrier et de cohérence avec la vie du quartier et la centralité commerçante, mais également de la difficulté technique liée aux installations de signalisation ferroviaire. Il informa qu'il a posé la question à SNCF Mobilité qui est opposé à cette solution. Il rappelle que le précédent projet de suppression du PN prévoyait de déplacer la gare et qu'il avait été abandonné pour les mêmes raisons.*

Il s'engage à réexpliquer précisément les études et les plans de positionnement dans le cadre du groupe de suivi.

Sur le sujet des circulations

Un participant s'interroge sur la nature des voies envisagées pour les vélos.

***SNCF Réseau** explique que les voies nouvelles seront équipées de pistes cyclables dans les deux sens. La rue Guynemer depuis la gare jusqu'au lycée, en raison de la largeur réduite de la chaussée, proposera une voie cyclable dans les deux sens.*

Un participant salue le projet présenté et confirme son appui au projet s'il est accompagné d'un travail sur les plans de circulation, prenant en compte aussi les évolutions des comportements en matière de déplacements (et notamment le développement nécessaire des circulations douces).

Un participant affirme souhaiter ne pas reproduire le projet qui avait été abandonné de liaison RD311-RD928 par Gallieni et s'étonne que le désenclavement de la Galathée passe par un tel projet.

***Muriel SCOLAN** explique que l'évolution de la circulation dans un quartier implique nécessairement des changements sur l'ensemble de la commune. C'est la raison pour laquelle une réflexion globale est à mener et sera engagée par la commune en concertation avec les habitants.*

Un participant s'interroge sur la circulation rue des Lévriers et sa possible mise à double sens, et notamment sur la sécurité devant l'école maternelle et le centre social.

***SNCF Réseau** rappelle qu'une des priorités du projet est la sécurité de tous, et en particulier des piétons et des jeunes. Des mesures seront réalisées pour évaluer la circulation rue des Lévriers. Le sujet sera porté devant le groupe de suivi.*

Patrick FLOQUET rappelle que le projet dans ce secteur a évolué, d'un double sens à un sens unique rue Guynemer entre le lycée et la gare afin de diminuer la circulation sur cette voie et d'assurer un chemin sécurisé aux lycéens. Il affirme que la mise à double sens de la rue des Lévriers et son prolongement permettrait de d'encore diminuer la circulation rue Guynemer. Cette possibilité sera approfondie dans les études détaillées.

Un participant s'interroge sur la gestion des circulations, et le choix qui sera réalisé entre stop et feux. Plusieurs participants demandent à connaître les mesures qui seront prises pour garantir la sécurité des déplacements piétons place Jean Moulin, à proximité du collège du Châtelet et des écoles Pasteur.

SNCF Réseau explique que ce sont des sujets qui seront évoqués plus tard dans le projet. Les choix seront effectués en concertation étroite avec les communes, et dans le respect de la plus haute sécurité des piétons.

Il rappelle que trois solutions d'aménagement de la place Jean Moulin ont été évoquées en concertation et explique qu'elles doivent être retravaillées en fonction du choix qui sera fait sur l'aménagement de la rue Jean Bouin.

Un participant s'inquiète des conditions de circulation piétonne sous le pont Gallieni.

Muriel SCOLAN rappelle qu'un élargissement du pont est difficilement concevable et précise que le pont rail existant Plante des Champs pourrait être dédié aux circulations douces. Elle précise que ces aménagements doivent être pensé d'une manière globale sur la commune afin d'y améliorer la circulation.

Sur les impacts fonciers du projet

Un participant demande le degré d'impact du projet sur le coût du foncier dans le secteur, et notamment ruelle des pavillons.

SNCF Réseau rappelle qu'un des engagements d'SNCF Réseau est d'éloigner au maximum la voirie des habitations, notamment dans la ruelle des Pavillons. Il invite à ce qu'un représentant des habitants de la ruelle des pavillons participe au groupe de suivi.

Sur la sécurité au PN

Un participant rappelle les comportements dangereux des passants au PN, et notamment des lycéens, malgré la présence d'agents municipaux. Il rappelle l'action d'autres communes qui limitent la circulation des poids lourds. Et demande si des statistiques existent sur l'efficacité du radar et des mesures de sécurisation mises en place

SNCF Réseau explique que des interventions en milieu scolaire sont régulièrement conduites pour sensibiliser les jeunes sur les dangers du passage à niveau. Il rappelle que les mesures de

sécurisation ont contribué à diminuer les incidents, mais de manière largement insuffisante. L'accident et les 5 incidents constatés au cours du 1^{er} semestre le mettent bien en évidence.

Sur la conduite du projet

Un participant s'inquiète du fait que les sondages ne soient réalisés que fin 2017 et questionne SNCF Réseau sur les étapes du projet.

SNCF Réseau explique que les sondages de sol sont réalisés une fois que les études préliminaires ont permis de positionner les voiries.

Un participant demande des précisions quant au coût du projet à horizon 2022 et s'interroge sur ses financeurs finaux.

SNCF Réseau explique que les projets tels que celui-là intègrent la revalorisation des coûts. Il rappelle que le projet est financé par l'Etat, la Région Île-de-France et SNCF Réseau

Muriel SCOLAN rappelle l'engagement des villes auprès des partenaires financeurs du projet, et explique que le projet tel qu'il est conçu aujourd'hui est réalisable et déjà financé.

Un participant demande des précisions quant aux impacts des travaux sur la circulation des trains.

SNCF Réseau précise que les travaux impliquent une interruption des circulations ferroviaires pendant 3 week-ends. Les travaux seront mutualisés avec la mise en accessibilité de la gare afin de limiter ces impacts.

V. LE TRAVAIL PAR TABLE SUR LA SECURITE AU PASSAGE A NIVEAU

EXPRESSIONS RECCUEILLIS EN FIN DE REUNION

• OBSERVATIONS

- Les lycéens traversent en regardant leur téléphone portable (x2) ou avec leurs écouteurs sur leurs oreilles.
- Inattention des collégiens/lycéens qui parlent entre eux.
- Des personnes sautent les barrières car elles n'ont pas le temps de traverser à cause des voitures et que le passage souterrain est trop éloigné.
- Voiture qui force le passage alors que les deux demi-barrières sont déjà fermées.
- Une personne pressée qui passe sous la barrière pour attraper son train.
- Le PN a été pensé pour les voitures, pas pour les piétons.
- Manque de civisme
- Non-respect d'une distance de sécurité entre les véhicules, non-respect du fait que le passage doit être libre avant de s'engager
- Etourderie, gens pressés, manque d'anticipation (x2)
- Le passage piéton n'est pas respecté par les véhicules.
- Arrêt brutal de la circulation sans signe précurseur

- **IDEES**

- Voitures : Mise en place de la signalétique des carrefours (damier au sol, interdiction d'engagement si pas libre) (x2)
- Piétons : barrières piétons fermées quand les barrières voitures sont encore ouvertes / barrières jusqu'au sol
- Lycéens : des démarches éducatives pour améliorer les comportements (x3)
- Lycéens : une démarche participative avec eux aussi
- Laisser les barrières fermées au moins 1 ou 2 minutes de plus pour avoir le temps de passer sans gêner les voitures.
- Mettre un feu clignotant pour les piétons.
- Installer une rampe aérienne pour faire passer les piétons au-dessus des voies.
- Indiquer que le stationnement dans les rues Guynemer et Manoukian gêne la circulation sur le PN en créant des remontées de files
- Un panneau « Anticipez votre passage »
- Déplacer le passage piéton juste avant la barrière
- Panneau avec le nombre de personnes accidentés, en précisant leur âge, leur sexe