

5 LES COMPTES RENDUS DES RENCONTRES PUBLIQUES

PROJET DE SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU DE DEUIL-MONTMAGNY

COMPTE-RENDU DE L'ATELIER « NOUVELLES CIRCULATIONS DOUCES ET ROUTIERES »

16 JANVIER 2017

Synthèse des échanges

Retrouvez sur le site web du projet pndeuilmontmagny.sncf-reseau.fr

- + Le diaporama présenté lors de cette réunion
- + Les études techniques

INFORMATION PRATIQUES

- + Nombre de participants : 105 participants
- + Dispositif d'information : dépliants de présentation du projet, panneaux d'exposition sur le projet et mur de photos du passage à niveau
- + Dispositif d'expression : questionnaire papier, cartes du projet grand format à commenter à l'écrit
- + Format et déroulé de la rencontre : Cet atelier s'est déroulé de 19h30 à 22h dans la salle des fêtes de Deuil-La Barre. Les participants étaient installés autour de tables rondes, les échanges étaient animés par Jean-Pierre Tiffon (Agence Eker). Après l'accueil républicain (1), le projet a été présenté (2) puis les participants ont échangé avec l'équipe projet (3), enfin un temps de travail par table a permis aux participants de partager leurs suggestions sur le projet autour de grandes cartes du projet (4).
- + En tribune étaient présents M. le Sous-préfet de Sarcelles, Mme le Maire de Deuil-La Barre, M. le Maire de Montmagny et l'équipe projet SNCF Réseau.



I. ACCUEIL REPUBLICAIN

Muriel SCOLAN, Maire de Deuil-La Barre, accueille l'assistance, remercie Monsieur le Sous-Préfet de sa présence qui témoigne de l'engagement de l'Etat aux côtés des communes pour la suppression du passage à niveau, et rappelle le danger que représente le passage à niveau Deuil-Montmagny (60 incidents et 5 accidents depuis 10 ans) ainsi que les perturbations engendrées sur le trafic ferroviaire de la ligne H.

Le travail main dans la main avec SNCF Réseau depuis plusieurs années a permis de présenter le projet le moins impactant sur l'environnement urbain.

D'ici 2022 et la fermeture effective du passage à niveau, les deux villes s'engagent à travailler sur les conséquences du projet, dont la refonte du plan de circulation.

II. PRESENTATION DU PROJET

Meven BOUVET, Responsable de cette concertation pour SNCF Réseau, présente ensuite les objectifs de la démarche engagée :

Cette concertation s'inscrit dans le cadre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme et vise à informer le public sur le projet et recueillir avis et contributions. Sur la base des expressions formulées dans ce cadre, SNCF Réseau pourra enrichir et amender le projet.

La démarche de concertation engagée ce 11 janvier jusqu'au 11 mars intervient après la phase d'études préliminaires et avant les études détaillées. Ces deux mois d'échanges visent à affiner le projet présenté par SNCF Réseau.

Deux premières rencontres ont eu lieu les 11 et 12 janvier, la première en mairie annexe de Deuil-La Barre et la seconde au centre sociale Saint-Exupéry à Montmagny. La participation importante à ces rencontres témoigne de l'intérêt suscité par le projet chez les habitants. De nombreuses questions en matière de calendrier et de tracé proposé pour le rétablissement des circulations, et de nombreuses suggestions en matière de stationnement, d'aménagement de voirie, de circulation des bus ont été formulées.

Trois autres rencontres permettront de travailler sur le projet. Le calendrier de la concertation est disponible sur les documents d'information et le site internet pndeuilmontmagny.sncf-reseau.fr.

Denis DOBO-SCHOENENBERG, Sous-Préfet de Sarcelles, rappelle à son tour la nécessité de fermer le passage à niveau de Deuil-Montmagny, le plus dangereux de France, comme l'a encore démontré l'accident survenu le 3 janvier 2017.

L'Etat s'engage depuis plusieurs années sur le sujet, et est aux côtés des acteurs du territoire afin de finaliser la solution la plus pertinente pour accompagner la fermeture.

Jean FAUSSURIER, Directeur Accès au Réseau Ile-de-France SNCF Réseau, souligne l'action du groupe SNCF pour sécuriser les passages à niveau, et en particulier celui de Deuil-Montmagny.

Les actions de sécurisation et de sensibilisation – notamment des jeunes – sont nombreuses, mais ne réduisent pas de manière satisfaisante l'accidentologie du passage à niveau.

Patrick FLOQUET, Maire de Montmagny, fait part des préoccupations liées à la proximité du lycée intercommunal et aux comportements parfois dangereux des lycéens qui traversent le passage à niveau, malgré tout le travail de la police municipale présente aux heures de pointe.

Jean TRARIEUX, Chef du projet à SNCF Réseau, présente les objectifs du projet et ses caractéristiques techniques.

[Un passage à niveau dangereux et très fréquenté \(cf. pages 17 à 19 du diaporama\)](#)

Le chef de projet revient sur les mesures de sécurisation et sensibilisation mises en place sur le passage à niveau en rappelant que les radars induisent 9 verbalisations par jour. Les tapis anti-intrusion installés récemment visent à dissuader les traversées des voies. Environ 7000 véhicules, 2 lignes de bus et de nombreux piétons utilisent le passage à niveau chaque jour (500 en heure de pointe), avec des interruptions de trafic dues au passage des trains de 20 minutes cumulées par heure de pointe.

[La suppression, une question de sécurité \(cf. pages 20-21 du diaporama\)](#)

La suppression est la seule solution pour garantir la sécurité de tous. SNCF Réseau est mandatée par l'Etat pour supprimer le passage à niveau et rétablir les franchissements.

Les études préliminaires (cf. page 22 du diaporama)

La phase d'études préliminaires vise à analyser l'environnement du passage à niveau, étudier la circulation, connaître les flux et les usages sur le passage à niveau, identifier les contraintes techniques liées notamment à la circulation des bus et à la présence de nombreux réseaux souterrains sous le passage à niveau.

Les solutions étudiées pour le rétablissement des franchissements piétons / modes doux (cf. page 23 du diaporama)

Ce rétablissement doit se faire au niveau du passage à niveau pour limiter l'allongement de parcours. Deux solutions existent : le passage en passerelle, le passage en souterrain.

La solution d'une passerelle a été étudiée et rejetée par les deux communes en raison de son impact visuel (la présence d'un réseau de gaz haute tension et la présence des caténaires impliquent la construction d'une passerelle de 7m de haut et 45m de long.).

La solution en souterrain a été retenue.

Les solutions étudiées pour le rétablissement des franchissements routiers (cf. pages 24 à 28 du diaporama)

Plusieurs points de passage ont été étudiés pour recréer les liaisons routières :

- + *Elargissement de l'ouvrage de la Plante des Champs* : l'élargissement et l'approfondissement sous la voie ferrée pour assurer le passage des bus représentent un coût supérieur à la construction d'un ouvrage neuf. Les contraintes sur l'exploitation ferroviaire seraient également très importantes, car il faudrait travailler sous des voies exploitées. Par ailleurs, l'élargissement induit de la voirie et de l'ouvrage aurait un impact foncier aussi important que celui du projet présenté en concertation.
- + *Utilisation de l'ouvrage du Lac Marchais* : cette solution est la moins coûteuse de toutes car elle ne nécessite pas de travaux d'infrastructures. L'ouvrage permet le franchissement des circulations motorisées de tout gabarit, en revanche le réseau viarie ne permet pas la circulation des bus, poids lourds en desserte locale et véhicules de secours. Le réaménagement routier qu'impliquerait cette solution aurait un impact foncier important sur les quartiers alentours. Dans cette solution, l'ouvrage du Lac Marchais serait le seul ouvrage de franchissement tous gabarits et à double sens sur les deux communes et deviendrait donc très chargé.
- + *Passage avenue de la gare, au niveau du passage à niveau actuel, en pont ou tunnel* : cette solution étudiée lors du précédent projet en 2010-2011 entraînerait un bouleversement complet du quartier, avec une pente débutant à plus de 100m de part et d'autre du passage à niveau. De plus, cette solution nécessiterait un déplacement du réseau de gaz haute pression, difficilement réalisable et entraînant un délai d'au moins 5 ans pour le projet.
- + *Elargissement de l'ouvrage de la rue Gallieni* : l'élargissement et l'approfondissement sous la voie ferrée pour assurer le passage des bus représentent un coût supérieur à la construction d'un ouvrage neuf. La

réalisation d'un carrefour et des aménagements routiers nécessaires au passage des véhicules entraînerait un impact foncier important, notamment sur la zone économique du Moutier. Par ailleurs, cette solution allongerait le temps de parcours des bus, ce que la RATP a refusé.

Deux ouvrages pour relier les deux villes (cf. pages 29 à 32 du diaporama)

Dans le projet présenté en concertation par SNCF Réseau et ses partenaires :

- + Les piétons circuleront au même endroit qu'actuellement via un passage souterrain du même type que celui existant en gare. Deux ascenseurs permettront l'accès aux personnes à mobilité réduite. Un atelier le 21 février permettra de travailler sur l'aménagement de ce passage souterrain.
- + Un nouveau pont rail sera créé dans le secteur de la Plante des Champs pour les circulations douces et routières. Un atelier le 2 février permettra de travailler sur l'aménagement de ce pont rail.

Des nouvelles rues pour rétablir les circulations (cf. pages 33 à 35 du diaporama)

Pour raccorder le pont rail au réseau viaire, SNCF Réseau prévoit :

- + La création d'une rue dans la continuité de la rue Guynemer le long du lycée.
- + Son raccordement à la rue de la Plante des Champs.
- + La création d'une rue pour relier la rue Guynemer à la rue des Lévriers.

Dans sa configuration actuelle, la rue Guynemer, trop étroite, ne permet pas le passage des bus dans les deux sens de circulation, le cheminement des piétons et le stationnement. Les sens de circulation sont donc revus afin que les bus puissent circuler :

- + Une partie de la rue Guynemer est mise en sens unique et rénovée
- + L'autre sens circule dans la nouvelle rue qui rejoint la rue des Lévriers et la rue Mermoz.

Des évolutions pour le quartier (cf. pages 36 à 39 du diaporama)

Ce projet implique des changements opportuns pour le quartier, qu'il s'agit de préciser en concertation :

- + Les voiries seront mieux aménagées, avec des trottoirs larges pour un cheminement direct des lycéens depuis la gare, des pistes cyclables sécurisées, des arrêts de bus pour desservir le lycée et les équipements sportifs. Les places de stationnement sont préservées (précision de ces éléments en atelier le 2 février).
- + La suppression du passage à niveau libère de l'espace public : deux placettes sont créées de part et d'autre. Elles accueilleront les entrées/sorties du passage souterrain piéton mais restent à aménager. (précision de ces éléments en atelier le 21 février).

- + Enfin, les parcours de bus (lignes 256 et 337) seront optimisés.

Des flux routiers répartis (cf. pages 40 à 42 du diaporama)

Quotidiennement, aujourd'hui, environ 7000 véhicules circulent sur le passage à niveau, dont 20% en transit (flux traversant les villes de Deuil-La Barre ou Montmagny sans s'y arrêter). Demain, une fois le passage à niveau fermé, ces 20% ne circuleront plus dans le quartier. La circulation dans les rues du quartier de la gare sera allégée. Le trafic se répartira de manière équilibrée entre le nouveau pont rail et l'ouvrage du Lac Marchais.

Des compléments possibles à ce projet (cf. pages 43 à 46 du diaporama)

Le projet de suppression du passage à niveau a été élaboré en concertation avec les villes qui ont identifié des compléments possibles :

Patrick FLOQUET, Maire de Montmagny, a présenté le projet de liaison routière de la rue Théophile Gautier à la rue Guynemer. Ce projet permettrait de :

- + Alléger la circulation dans les centres villes
- + Décharger la rue des Lévriers
- + Décharger la rue d'Epinay
- + Faciliter l'accès au lycée et aux équipements sportifs pour les habitants du Sud de Montmagny.

Muriel SCOLAN, Maire de Deuil-La Barre, a présenté le projet de liaison routière de la rue de la Plante des Champs à la rue Abel Fauveau. Ce projet permettrait d'améliorer le cadre de vie et :

- + Désenclaver le quartier de la Galathée et faciliter les échanges avec le centre-ville
- + Faciliter l'accès au lycée et aux équipements sportifs pour les habitants du quartier de la Galathée
- + Rendre possible un aménagement futur du quartier Plante des Champs.

Ces liaisons routières sont à l'état de projet et restent à définir en concertation avec les habitants ultérieurement. La concertation sur le projet de suppression de passage à niveau est l'occasion de commencer à les évoquer.

Calendrier et coût du projet (cf. pages 47 à 49 du diaporama)

Jean TRARIEUX précise que les études avant-projet seront lancées mi 2017, après la concertation qui aura permis d'enrichir le projet. Les études acoustiques sont en cours sur un périmètre élargi.

Le coût du projet est aujourd'hui estimé à 13,3 millions d'euros HT, financé par l'Etat, la Région Ile-de-France et SNCF Réseau.

III. ECHANGES AVEC LA SALLE

Suite à cette phase de présentation, un échange avec la salle est engagé sur plusieurs thématiques :

Sur la nécessité de supprimer le passage à niveau

La plupart des participants qui s'expriment affirment leur soutien à la fermeture du passage à niveau.

Sur la gestion du danger d'ici la fermeture

Plusieurs participants demandent à ce que des nouvelles mesures de sécurisation soient expérimentées telles que la suppression des stationnements à proximité du passage à niveau qui rendent la circulation difficile, la mise à sens unique de la rue de la gare.

- + SNCF Réseau explique l'importance d'instaurer des solutions lisibles et compréhensibles.

Il est demandé à ce que l'action de la police municipale présente sur place soit renforcée et concernent les piétons et les voitures.

Sur la solution de franchissement routier

Plusieurs participants souhaiteraient avoir plus de précisions sur une solution de franchissement plus au Sud, proche de l'ouvrage Gallieni, qui déboucherait dans la rue Jean Bouin qui mériterait d'ailleurs d'être requalifiée.

- + SNCF Réseau explique que le passage plus au Sud tendrait à déséquilibrer les reports de trafics et charger davantage l'ouvrage du Lac Marchais. Par ailleurs, cette solution a un impact foncier important. Un autre participant évoque l'allongement des temps de parcours que cette solution impliquerait.

Il est demandé de réévaluer la solution par le Lac Marchais.

- + SNCF Réseau rappelle que ne proposer qu'un seul passage (Lac Marchais) pour les véhicules de tout gabarit implique un impact considérable en termes de circulation sur les voiries autour de l'ouvrage. Or ces voiries ne sont pas dimensionnées pour accueillir un tel trafic. Enfin, le parcours du bus 256 serait considérablement allongé.

Le passage rue Guynemer est considéré par certains comme risqué au regard de la proximité du lycée et des aires de jeux.

Sur la répartition de la circulation dans les quartiers du Moutier et du Lac Marchais

- + SNCF Réseau précise que des simulations de la circulation une fois le passage à niveau fermé ont été réalisées et feront l'objet de l'atelier du 2 février.

Le réaménagement de la place Jean Moulin fait partie des solutions d'amélioration du projet qui doivent être étudiées et discutées.

- + Par ailleurs, les villes travaillent sur l'aménagement du plan de circulation dans les rues Dessailly, rue du Moutier, et les rues derrière l'ouvrage du Lac Marchais. Elles ont 5 ans (d'ici 2022) pour réfléchir en concertation avec les habitants à l'accompagnement du projet. Muriel SCOLAN précise que le projet est complexe et que les communes ont besoin de l'expertise locale des habitants.

Un participant rappelle qu'à l'échéance 2022, le BIP (Avenue du Paris) sera en service.

- + SNCF Réseau précise que l'arrivée du BIP à Groslay a été prise en compte dans les études circulation.

Sur les impacts locaux du projet

Des participants s'inquiètent des impacts sonores des nouvelles rues.

- + SNCF Réseau explique que des études acoustiques sont prévues pour évaluer le niveau sonore actuel et anticiper son évolution avec le projet. Ces études détermineront, le cas échéant, les mesures compensatoires à mettre en place.

A une demande d'un riverain au sujet du raccordement du nouvel ouvrage à la rue Guynemer,

- + SNCF Réseau répond que lors de l'étude préliminaire, le tracé a été éloigné le plus possible des pavillons, et si cela est techniquement possible, la même démarche sera faite lors des phases d'études ultérieures.

Sur l'aménagement du quartier de la gare

Un participant suggère l'installation de nouveaux commerces sur la placette créée à l'Est de la voie, côté Montmagny.

Un participant alerte sur l'évolution des informations communiquées sur les canalisations de gaz à haute pression dans le quartier de la gare.

- + SNCF Réseau précise que les données transmises par GRDF font référence à une servitude de 5 mètres de part et d'autre de la canalisation.

Un commerçant fait part des inquiétudes quant à la future vitalité du quartier de la gare.

- + SNCF Réseau précise qu'une réunion dédiée aux commerçants est organisée pour prendre en compte leur vision et leur permettre d'échanger avec l'équipe projet, et rappelle qu'un atelier est dédié à l'aménagement du quartier de gare le 21 février.

Sur les projets de liaisons complémentaires des communes

A la demande d'une participante, Muriel SCOLAN précise que les projets de liaisons routières sont aujourd'hui à l'état d'idée et restent à préciser.

Sur les aspects budgétaires

Il est demandé à SNCF Réseau de préciser le coût de chacune des solutions étudiées.

Il est demandé si une révision du coût sera faite au moment de la signature du projet.

- + *SNCF Réseau précise que l'enveloppe de 13,3 millions d'euros est une estimation. Le coût réel sera plus précis ensuite et dépendra aussi des résultats de la concertation. Une des exigences pour SNCF Réseau est de concevoir un projet finançable et réalisable. La prochaine étape, à court terme, est d'aller en enquête publique.*

Sur la concertation et la méthode de conception du projet

Plusieurs participants saluent le travail de concertation qui débute.

Il est demandé de préciser le degré d'évolution du projet au cours de la concertation.

- + *SNCF Réseau précise que les tracés de rétablissement routier sont ceux qui ont émergé des études comme les plus pertinents et que tout le reste est à définir. La concertation est aussi en cours, avec les villes depuis deux ans, avec l'association du quartier Deuil-Montmagny depuis septembre 2016.*

IV. TRAVAUX SUR CARTE

En fin de séance, il est proposé aux participants de formuler leurs suggestions de manière collective sur des grandes cartes du projet.

Ces propositions seront jointes à l'ensemble des contributions écrites (carte T, emails, etc.) pour les ateliers suivants et dans le bilan de la concertation.

Engagements de SNCF Réseau pour l'atelier du 2 février

- + Préciser les solutions de franchissement étudiées (impacts, coûts, etc.)
- + Préciser la solution de passage plus au sud par la rue Jean Bouin

PROJET DE SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU DE DEUIL-MONTMAGNY

COMPTE-RENDU DE L'ATELIER « INTEGRATION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT »

2 FEVRIER 2017

Synthèse des échanges

Retrouvez sur le site web du projet :

- + Le diaporama présenté lors de cette réunion
- + Les études techniques.

INFORMATIONS PRATIQUES

- + **Nombre de participants** : 85 participants
- + **Dispositif d'information** : dépliants de présentation du projet, panneaux d'exposition sur le projet, mur de photos du passage à niveau et de photos de référence et carte des contributions formulées depuis le début de la concertation
- + **Dispositif d'expression** : carto-questionnaire thématisé
- + **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 projet a été présenté (2) puis les participants ont échangé avec l'équipe projet (3), enfin un temps de travail par table a permis aux participants de partager leurs suggestions sur l'intégration du projet dans son environnement autour de grandes cartes du projet et de son périmètre élargi (4).
- + En tribune étaient présents Mme le Maire de Deuil-La Barre, M. le premier adjoint au Maire de Montmagny et l'équipe projet SNCF Réseau.

1

CONCERTATION 11 janvier au 11 mars 2017-
Projet Suppression PN Deuil-Montmagny
CR Atelier « Intégration du projet dans son environnement »



I. ACCUEIL REPUBLICAIN

François ROSE, premier adjoint au Maire de Montmagny, accueille l'assistance, remercie la maîtrise d'ouvrage et ses partenaires de leur mobilisation autour de la fermeture du passage à niveau et rappelle la situation de danger représentée par celui-ci. Le travail de collaboration engagé depuis deux ans avec SNCF Réseau permet d'envisager une fermeture du passage à niveau d'ici 2022.

Muriel SCOLAN, Maire de Deuil-La Barre, se félicite du bon déroulement de la concertation et de ses productions constructives. Les contributions, nombreuses jusqu'à présent, alimentent le projet de rétablissement des circulations et enrichissent les Villes pour les mesures d'accompagnement qu'elles souhaitent mettre en place. Les commerçants et les riverains du projet sont experts de leur territoire et de leurs usages, leurs avis et suggestions sont donc attendues.

II. PRESENTATION DU PROJET

Meven BOUVET, Responsable de cette concertation pour SNCF Réseau, rappelle ensuite les objectifs de la démarche engagée. Il s'agit de permettre à chacun de s'approprier le projet pour émettre des propositions d'amélioration de celui-ci. La concertation se déroule depuis 3 semaines et peut ainsi être synthétisée : une participation importante lors des rencontres en mairie, du premier atelier et de l'étude du projet en marchant. Plus de 200 contributions écrites ont été transmises à l'équipe SNCF Réseau par mail, par carte T ou par écrit lors des rencontres. De nombreuses questions sont formulées, des réponses y sont apportés, dans la mesure du possible, lors des rencontres, par mail ou sur le site internet du projet. De nombreuses suggestions sont fournies par les participants, notamment sur les thèmes du stationnement, de l'aménagement des voiries ou de la circulation des bus. L'ensemble de cette production sera recensé dans le bilan de la concertation. A ce stade, une carte permet de les localiser :



Jean TRARIEUX, Chef du projet SNCF Réseau, présente le projet de rétablissement SNCF Réseau.

La nécessité de supprimer le passage à niveau (cf. pages 12 à 18 du diaporama)

Jean Trarieux reprend les mots du sous-préfet et des élus de la précédente rencontre publique pour rappeler la nécessité de fermer le passage à niveau. Le PN4 est le premier passage à niveau de France à supprimer. Cette situation s'explique par un contexte très contraint : carrefour très fréquenté par la circulation routière, les trains et les piétons, situation proche d'une gare et d'un lycée, positionnement immédiat après une courbe de la voie ferrée. Supprimer le passage à niveau, est la seule solution pour assurer la sécurité de tous les usagers.

SNCF Réseau a pour mission de rétablir les circulations des piétons, vélos, bus et voitures.

La création de deux ouvrages de franchissement et de nouvelles voies (cf. pages 19 à 26 du diaporama)

Pour rétablir les circulations induit par la suppression du passage à niveau, SNCF Réseau doit créer deux nouveaux franchissements de la voie ferrée : un franchissement pour les piétons, vélos et autres circulations douces au niveau de l'actuel passage à niveau et un franchissement pour les véhicules, bus, piétons, vélos et autres circulations douces plus au sud dans le quartier de la Plante des Champs.

Au passage à niveau actuel, le franchissement sera souterrain et accompagné de deux ascenseurs. Il sera accessible à tous. Un atelier est consacré à ce franchissement le 21 février.

Le second franchissement plus au sud, sera un pont rail et permettra la circulation en double sens avec une piste cyclable et des trottoirs.

De nouvelles voies sont prévues pour relier les deux ouvrages au réseau viaire existant : création d'une rue dans la continuité de la rue Guynemer le long du lycée, son raccordement à la rue de la Plante des Champs et à la rue Achille Viez, création d'une rue pour relier la rue Guynemer à la rue des Lévriers. La première partie de la rue Guynemer sera à sens unique tout comme le prolongement de la rue des Lévriers. Les sens de circulation seront aménagés et peuvent évoluer afin de garantir la fluidité du trafic et le passage des bus. La place Jean Moulin, située au niveau du futur pont rail, devra également être réaménagée. Le devenir de l'ouvrage actuel de la Plante des Champs sera acté par les villes, qui envisagent de le dédier aux circulations douces.

[Retour sur la solution d'un pont rail plus au sud, dans le secteur Gallieni \(cf. page 27 du diaporama\)](#)

A la demande de plusieurs participants, Jean TRARIEUX apporte des précisions quant à l'étude réalisée sur cette solution. La création d'un ouvrage dans le secteur Gallieni aurait des impacts importants sur le territoire : allongement des temps de parcours des voitures et bus (plus 10 minutes pour les bus), pas de desserte du centre-ville par les bus, impact foncier important sur la zone d'activité du fait de la création d'un carrefour, impact foncier sur l'entreprise située rue de la Plante des Champs du fait de la largeur de la voirie, impact sur la sécurité des collégiens et nécessité de dévier la rue Gallieni. Il rappelle que cette solution a été évoquée par les participants dans l'optique d'alléger le quartier du Moutier. La requalification de la rue Jean Bouin et sa mise à double sens, ainsi que l'aménagement du carrefour Jean Moulin permettraient de répondre à cet enjeu. Il rappelle que l'un des critères de choix du projet est le moindre impact sur l'environnement, notamment sur le foncier.

[Les liaisons complémentaires envisagées par les Villes \(cf. pages 28 et 29 du diaporama\)](#)

François ROSE explique que la Ville de Montmagny considère la liaison vers la rue Théophile Gautier indispensable pour limiter la circulation devant le lycée. Il demande à ce que ce projet soit intégré au projet de base de SNCF Réseau.

Muriel SCOLAN présente le projet de liaison vers la rue Abel Fauveau pour désenclaver le quartier de la Galathée et en faciliter l'accès depuis le centre-ville. Elle rappelle que ce projet est à l'état de principe et que les études seront faites par les services de la commune.

Etude des dessertes par les bus des deux communes (cf. pages 31 et 32 du diaporama)

QUEMARD Guillaume, représentant de la RATP, rappelle les enjeux que représente le projet de suppression du passage à niveau sur les parcours des bus. Sous responsabilité du STIF, la RATP a étudié le rétablissement des itinéraires des bus 256 et 337 impactés par le projet. Une dizaine d'itinéraires ont été étudiés dans l'objectif de maintenir la desserte des centres villes et l'équilibre entre temps de parcours et desserte. Ce projet s'effectue dans un contexte urbain et implique des aménagements de voiries et de plans de circulation.

La ligne 337 (Pierrefitte Stains RER- Deuil-La Barre ZA du Moutier) serait déviée pour desservir la gare de Deuil-Montmagny au plus près puis desservir le quartier des Aubépines à Deuil-La Barre. Elle emprunterait les rues Blancport, Lac Marchais, Carnot, Aubépines, Station et Morisset avant de retrouver son itinéraire actuel sur la rue de la Gare. A Montmagny, elle emprunterait l'avenue du Commandant Manoukian, les rues des Aubépines, Carnot, Lac Marchais, du Clos de Pontoise avant de retrouver son itinéraire actuel sur l'avenue de la Gare.

La ligne 256 (Gare d'Enghien-les-Bains – Université de Saint-Denis) serait déviée pour desservir la gare de Deuil-Montmagny au plus près puis desservir le lycée Camille Saint-Saëns, le complexe intercommunal sportif Mimoun et la bibliothèque municipale. A Deuil-La Barre, elle emprunterait la rue Guynemer, la nouvelle voie et le nouveau pont rail, les rue Moutier, Dessailly, Labarrière, l'avenue Schaeffer avant de retrouver son itinéraire actuel sur la rue Charles de Gaulle. A Montmagny, elle emprunterait les rues Fontaine du Gué, Gallieni, le nouvel ouvrage et la nouvelle voie, la rue des Lévriers avant de retrouver son itinéraire actuel sur l'avenue de la Gare.

Etude des déplacements routiers (cf. pages 33 à 45 du diaporama)

Nicolas BRISAC, du bureau d'études CDVIA expert en déplacement et circulations, présente les résultats de l'étude trafic. L'étude s'est articulée autour de trois objectifs :

1. le diagnostic de la circulation actuelle ;
2. la modélisation du projet SNCF Réseau horizon 2022 et l'estimation des reports de trafic à la fermeture du PN ;
3. l'analyse du fonctionnement des carrefours pour émettre des propositions d'aménagement.

L'approche est à la fois quantitative (comptages réalisés sur le terrain) et qualitative (entretiens et observations) pour identifier les parcours et itinéraires empruntés et comprendre les comportements. Il s'agit de répondre aux questions suivantes : combien de véhicules ? Par où passent-ils ? Comment cela circule (fluide, ralentissements, embouteillages) ? Que faut-il aménager pour améliorer la circulation ?

Plusieurs situations sont étudiées : la situation actuelle (2016), et trois situations pour 2022 : celle au fil de l'eau (si rien n'est fait et que le passage à niveau reste en fonctionnement), celle qui envisage la fermeture du passage à niveau sans rétablissement des circulations, et celle qui prévoit la mise en place du projet SNCF Réseau.

Situation actuelle

Aujourd'hui, plus de 7 000 véhicules empruntent le passage à niveau chaque jour dans les deux sens. Le passage du Lac Marchais est emprunté par 3 600 véhicules et le carrefour des 3 communes par 13 000 véhicules. Ces informations permettent de hiérarchiser le réseau. Sur le passage à niveau, 20% des véhicules sont en transit, c'est-à-dire qu'ils n'ont ni pour origine ni pour destination Deuil-La Barre ou Montmagny. 30% des véhicules font un trajet interne, entre les deux villes. Le reste effectue un trafic d'échange avec l'une des deux villes.

Modélisation : 2022 sans fermeture du passage à niveau (fil de l'eau)

L'outil de simulation utilisé intègre les données locales prévues pour 2022, et notamment les projets d'urbanisation générateurs de trafic dans le Val d'Oise (logements, emplois, activités, partie Est de l'avenue du Parisis, etc). Cette situation modélisée sert de référence pour calculer les reports de trafic à prévoir lors de la fermeture du passage à niveau. A cet horizon, on constate une augmentation naturelle du trafic (environ 600 véhicules supplémentaires par jour) sur le passage à niveau.

Modélisation : 2022, passage à niveau fermé sans nouveau franchissement ni nouvelles voies

Dans cette situation, 20% du trafic est reporté en dehors du secteur, soit environ 1500 véhicules par jour. Les autres véhicules se reportent sur les franchissements existants. Le trafic double sur la rue du Lac Marchais, les trafics augmentent au niveau des ouvrages Plante des Champs et Gallieni. Les bus et poids lourds sont contraints de passer rue du Lac Marchais, ce qui empêche une circulation fluide et sature le secteur. Des embouteillages sont à prévoir et le réaménagement des rues Carnot et Lac Marchais sont nécessaires.

Modélisation : 2022, passage à niveau fermé, franchissement et nouvelles voies créées (projet SNCF Réseau)

Avec le projet proposé par SNCF Réseau, le report de trafic s'équilibre entre le secteur de la Plante des Champs et le secteur Lac Marchais. Sur le prolongement de la rue Guynemer, 3700 véhicules circuleront dans les deux sens chaque jour. Les bus et poids lourds empruntent le nouveau franchissement. La place Jean Moulin et la rue du Moutier doivent être réaménagées pour accueillir ce nouveau trafic.



6

CONCERTATION 11 janvier au 11 mars 2017-
Projet Suppression PN Deuil-Montmagny
CR Atelier « Intégration du projet dans son environnement »



Proposition d'aménagement de la place Jean Moulin (cf. pages 41 à 43 du diaporama)

CDVIA présente les solutions de réaménagement de la place Jean Moulin et recommande la variante 3 au regard de la sécurité des piétons et du maintien du niveau de service actuel.

Proposition d'aménagement du carrefour nouvelle liaison / Achille Viez (cf. pages 44 du diaporama)

CDVIA propose un fonctionnement par Stop du nouveau carrefour et le maintien en desserte locale de la rue Maryse Bastié.

En synthèse, le cabinet d'études rappelle que ce projet doit nécessairement s'accompagner d'une réflexion globale sur les plans de circulation et aménagement de voiries des deux communes.

Jean TRARIEUX explique que le travail du bureau d'études permet d'identifier puis traiter les interfaces du projet avec le territoire, et notamment les carrefours. Ces études, bien que donnant des résultats, sont une première étape pour bâtir une solution globale de circulation et dimensionner les mesures d'accompagnement.

III. ECHANGES AVEC LA SALLE

Sur la circulation des bus

La FNAUT exprime sa crainte quant à la giration des bus sur les trajets proposés qui intègrent de nombreux carrefours à angle droit. Elle annonce qu'elle soumettra au maître d'ouvrage une nouvelle solution.

Des participants expriment la nécessité de positionner les arrêts de bus au plus près de la gare pour favoriser l'intermodalité de l'offre de transports en commun.

Il est demandé à la RATP d'évoquer le parcours du 356 et d'envisager la mixité des véhicules avec des bus suffisamment dimensionnés pour le transit et des véhicules réduits pour la desserte locale.

Certains participants considèrent que si les parcours de bus seront rallongés, ils permettront aussi de desservir de nouveaux quartiers et équipements tels que le collège, le lycée, l'IRM, les équipements sportifs, etc.

***La RATP** affirme que ces nouveaux trajets impliquent un travail d'aménagement des sens de circulation et des stationnements sur l'ensemble du secteur afin de faciliter la giration des bus à chaque carrefour. Elle rappelle que les parcours proposés sont au stade d'étude et pourront évoluer et que pourraient s'y adjoindre des mesures d'accompagnement comme le dimensionnement spécifique des véhicules.*

Sur les mesures d'accompagnement du projet

A la demande de plusieurs participants, Muriel SCOLAN invite les Deuillois à participer aux réflexions sur le futur plan de circulation au sein des comités de quartier et annonce une concertation ultérieure sur le sujet.

Sur les solutions de franchissement

Un participant demande à ce que soit évoquée la solution du train aérien entre Groslay et Epinay Villetaneuse.

SNCF Réseau répond qu'une telle solution implique la construction d'un mur de soutènement de plus de 7 mètres de haut dans le quartier de Deuil Montmagny pour positionner la gare en hauteur. Les caténaies seraient situées à plus de 12 mètres de haut devant les pavillons des rues Guynemer, Blancport, etc. Cette solution ne peut également pas être envisagée par SNCF Réseau en raison des impacts fonciers extrêmement importants. Par ailleurs, la réalisation de tels travaux nécessiterait l'arrêt des circulations des trains pendant plus d'un an.

Sur les liaisons complémentaires envisagées par les deux villes

Les participants expriment de manière claire leur soutien aux deux projets de liaison.

Un participant demande si ces barreaux sont compris dans le budget prévisionnel du projet.

François ROSE précise que c'est une demande de la Ville de Montmagny au maître d'ouvrage pour la liaison Théophile Gautier.

Muriel SCOLAN explique que les Villes continuent à mobiliser les partenaires financiers potentiels que sont la Région, le Département et Plaine Vallée.

SNCF Réseau rappelle que le projet est composé de deux parties. Le budget annoncé concerne le projet de rétablissement porté par SNCF Réseau, qui n'est pas légitime et compétent pour porter la réalisation de voiries complémentaires.

IV. RESTITUTION DU TRAVAIL EN GROUPES

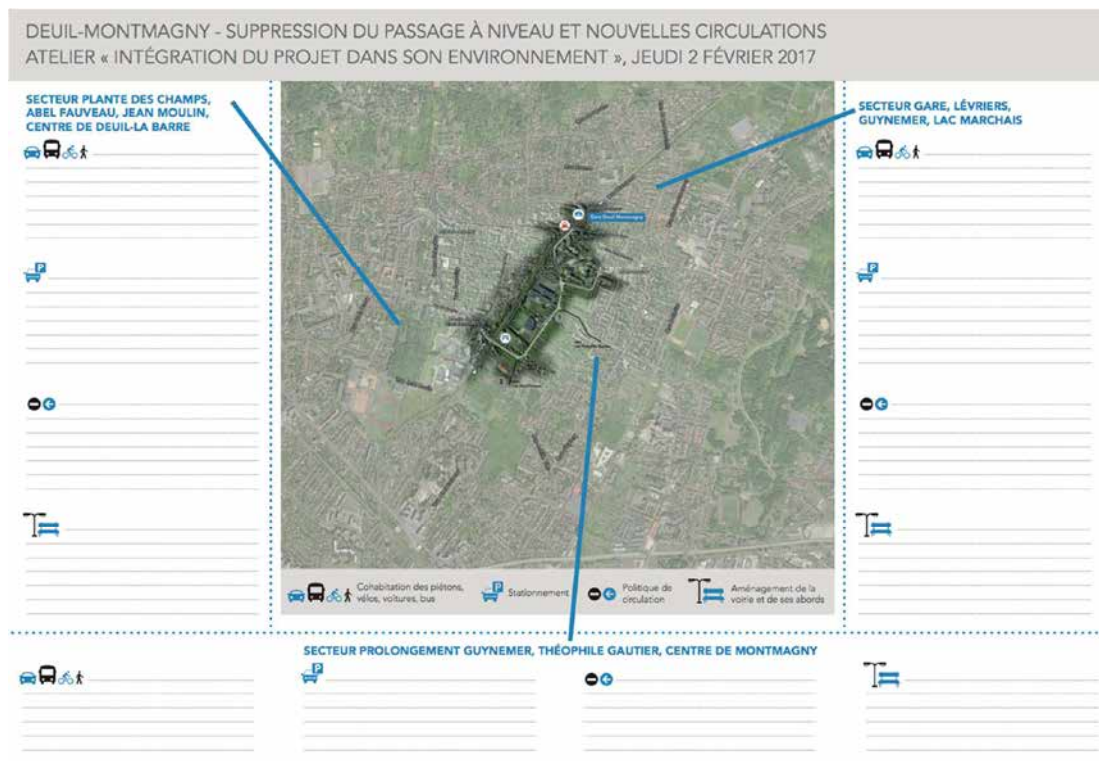
Les participants sont invités à travailler en petits groupes par secteur géographique du projet :

1. Gare, Lévriers, Guynemer, Lac Marchais
2. Prolongement Guynemer, Théophile Gautier, centre de Montmagny
3. Plante des Champs, Abel Fauveau, centre de Deuil-La Barre.

Un carto-questionnaire permet de s'exprimer sur les 4 thèmes suivants :

- + cohabitation des piétons, vélos, voitures, bus
- + stationnements
- + politique de circulation

- + aménagement de la voirie et de ses abords.



Restitution est faite du travail en groupes, secteur par secteur :

Secteur Gare, Lévriers, Guynemer, Lac Marchais

- Les participants souhaitent que le tronçon de l'avenue de la gare situé entre l'entrée de la rue Guynemer et la rue des Lévriers soit mis en sens unique afin de positionner un arrêt de bus au plus près de la gare.
- Il est demandé à ce que la nouvelle liaison rue Guynemer/rue des Lévriers soit circulée en double sens pour permettre une mise en sens unique, à usage dédié riverains/bus, de la rue Guynemer de la gare au lycée.
- Les trottoirs pourraient être élargis dans l'avenue/la rue de la gare afin de renforcer le confort des cheminements piétons.
- Les participants expriment un sentiment d'insécurité dans le secteur et demandent à la Ville de prévoir un dispositif de vidéo surveillance.
- La question du stationnement alterné ou pas est posée sur le secteur.
- Le passage des bus rue Blancport inquiète du fait de la médiocre qualité de la voirie.

9

CONCERTATION 11 janvier au 11 mars 2017-
Projet Suppression PN Deuil-Montmagny
CR Atelier « Intégration du projet dans son environnement »



- Les participants affirment que la rue du Clos de Pontoise pourrait être circulée dans les deux sens.
- Les participants considèrent que le projet proposé permettra une nette réduction des embouteillages et donc des nuisances.

François ROSE explique que la rue Blancport sera mise en sens unique Sud > Nord, que l'avenue de la gare pourrait donc être mise en sens unique Est > Ouest.

Il propose que des stationnements soient créés sur la liaison Guynemer/Lévriers et explique que la politique de stationnement sera étudiée par la suite.

Il précise que le parc de caméras de surveillance est géré par Plaine Vallée.

Secteur Prolongement Guynemer, Théophile Gautier, centre de Montmagny

Il est demandé des précisions sur les propositions d'aménagement envisagées pour le carrefour rue d'Epinais/rue Carnot/rue Missout / rue Gautier.

CDVIA explique que l'élargissement de la rue Gautier et de la rue Carnot est étudié, avec un fonctionnement du carrefour en trois phases.

Secteur Plante des Champs, Abel Fauveau, centre de Deuil-La Barre

- Proposition est faite d'aménager et prolonger la rue Sœur Azélie afin d'alléger la circulation à proximité du groupe scolaire Pasteur.
- Des participants considèrent que la proposition 2 d'aménagement de la place Jean Moulin (fonctionnement à feux) est la plus sécurisante pour les piétons, notamment pour les collégiens et lycéens, nombreux dans le secteur.
- Il est demandé à ce que la rue Jean Bouin soit aménagée, que le stationnement rue du Moutier soit revu.
- Les participants expriment leur appui aux projets de liaisons des villes vers les rues Abel Fauveau et Théophile Gautier.
- Les participants alertent sur la nécessité de garantir la continuité du réseau de pistes cyclables dans les deux villes et proposent que la rue Guynemer intègre une piste cyclable et que le franchissement souterrain au passage à niveau actuel soit franchissable en vélo.
- Des participants demandent à ce que le prolongement de la rue Guynemer et son raccordement au nouveau pont rail et à la rue Achille Viez soient réalisés le plus éloigné possible des pavillons de la ruelle du Pavillon. Ils estiment aussi que si la liaison vers Théophile Gautier est réalisée, la rue Maryse Bastié pourrait rester en impasse afin de limiter les nuisances dans ce secteur pavillonnaire.

SNCF Réseau réaffirme son engagement à traiter en phase avant-projet l'éloignement de la nouvelle voirie et rappelle que les études acoustiques sont lancées pour évaluer les impacts sonores du projet.

PROJET DE SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU DE DEUIL-MONTMAGNY

COMPTE-RENDU DE L'ATELIER « AMENAGEMENT ET VITALITE DU QUARTIER DE LA GARE »

21 FEVRIER 2017

Synthèse des échanges

Retrouvez sur le site web du projet :

- + Le diaporama présenté lors de cette réunion
- + Les études techniques.

INFORMATIONS PRATIQUES

- + **Nombre de participants** : 80 participants
- + **Dispositif d'information** : dépliants de présentation du projet, panneaux d'exposition sur le projet, mur de photos du passage à niveau et de photos de référence et carte des contributions formulées depuis le début de la concertation
- + **Dispositif d'expression** : carto-questionnaire thématique
- + **Format et déroulé de la rencontre** : Cet atelier s'est déroulé de 19h30 à 22h dans la salle des fêtes de Deuil-La Barre. Les participants étaient installés autour de tables rondes, les échanges étaient animés par Jean-Pierre Tiffon (Agence Eker). Après l'accueil républicain (1), les enseignements de la concertation à ce stade ont été évoqués (2), le projet a été présenté (3) puis les participants ont échangé avec l'équipe projet (4), enfin un temps de travail par table a permis aux participants de partager leurs suggestions sur l'aménagement et la vitalité du quartier de la gare autour de grandes cartes du projet et notamment du quartier de la gare (5).
- + En tribune étaient présents Mme le Maire de Deuil-La Barre, M. le Maire de Montmagny et l'équipe projet SNCF Réseau.

1

CONCERTATION 11 janvier au 11 mars 2017-
Projet Suppression PN Deuil-Montmagny
CR Atelier « Aménagement et vitalité du quartier de la gare »



I. ACCUEIL REPUBLICAIN

Muriel SCOLAN et Patrick FLOQUET, respectivement Maire de Deuil-La Barre et Maire de Montmagny, accueillent les participants et les félicitent de leur mobilisation au cours de la concertation. Les 7 ateliers organisés, tout comme la réunion dédiée aux commerçants, ont chacun largement mobilisé. Il est noté qu'une quinzaine de participants à ce dernier atelier assiste pour la première fois à une réunion de concertation.

II. ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION A CE STADE

Meven BOUVET, Responsable de la concertation pour SNCF Réseau, rappelle ensuite les objectifs de la démarche engagée. Il s'agit de permettre à chacun de s'approprier le projet pour émettre des propositions d'amélioration de celui-ci.

Le présent atelier, dédié au quartier de la gare, est la dernière rencontre publique de cette concertation. La concertation continue jusqu'au 11 mars, il est possible jusqu'à cette date de contribuer par mail ou par carte T pour enrichir encore les 250 contributions formulées jusqu'à présent.

L'ensemble des contributions seront portées au bilan. Certaines d'entre elles figurent déjà sur des cartographies mises à disposition des participants aux ateliers. A ce temps de collecte succédera un temps d'arbitrage et d'analyse des contributions.

Le bilan de la concertation formalisera ensuite l'ensemble des enseignements tirés des deux mois d'échanges et présentera les engagements pris par SNCF Réseau pour la poursuite du projet. Le bilan se fera aussi l'écho de toutes les suggestions et propositions à destination des partenaires, en particulier celles relatives à la compétence de la RATP et des communes de Deuil-La Barre et Montmagny.

L'équipe projet donne rendez-vous en juin pour une réunion de restitution. Un groupe de suivi, dont les modalités restent à définir, sera ensuite régulièrement réuni pour poursuivre le dialogue et l'information des habitants.

Jean TRARIEUX, Chef du projet SNCF Réseau, présente les premiers enseignements – non exhaustifs – que tire à ce stade SNCF Réseau de la concertation :

- + Éloigner autant que possible la nouvelle voie des maisons ruelle du pavillon : cette demande sera intégrée à la phase d'études avant-projet
- + Déplacer le carrefour entre la nouvelle rue des Lévriers et la rue Guynemer pour l'éloigner du lycée
- + Etudier la pertinence d'une mise à double sens de la rue des Lévriers
- + Créer des places de parking le long de la nouvelle rue des Lévriers
- + Aménager le carrefour Jean Moulin : ce point sera intégré au projet

- + Répondre à la proposition de déplacement du franchissement vers la rue Gallieni
- + Rue Guynemer, concevoir un trottoir ouest plus large
- + Etudier la faisabilité de rampes au niveau du passage à niveau actuel : SNCF Réseau prend l'engagement de rouvrir le dossier sur le sujet.

Des propositions ont également été faites lors de la rencontre en gare du 20/02 sur d'autres aspects du projet, comme le raccordement de la rue des Lévriers directement à la rue Théophile Gautier.

Les villes présentent aussi les premiers enseignements qu'elles tirent de la concertation. En premier lieu, elles évoquent la nécessaire refonte des plans de circulation.

Muriel SCOLAN évoque les enseignements retenus pour la ville de Deuil-La Barre :

- + Aménagement de la rue Jean Bouin pour soulager la zone Moutier/ G. Dessailly
- + Poursuite de l'étude et du financement du barreau Abel Fauveau avec les acteurs territoriaux
- + Développement des modes doux et création de pistes cyclables pour rejoindre les gares.
- + Travail sur deux plans de circulation : un plan pour les voitures et un plan pour les circulations douces.

Patrick FLOQUET évoque les enseignements retenus pour la ville de Montmagny :

- + Travail avec la ville de Deuil pour la cohérence des plans de circulation, notamment sur les rue Blancport, Clos de Pontoise et Montmorency
- + Poursuite de l'étude et du financement du barreau Théophile Gautier avec les acteurs territoriaux. Il permettra aux voitures de rejoindre la rue d'Epinay, et de s'échapper vers Paris, Pierrefitte ou Groslay par les rues Missout, Gambetta et Villetaneuse.
- + Création d'un parking rue Mermoz/Lévriers
- + Zone 30 rue Guynemer

III. PRESENTATION DU PROJET

La nécessité de supprimer le passage à niveau (cf. pages 12 à 18 du diaporama)

Jean TRARIEUX rappelle que l'objectif premier du projet est de sécuriser la traversée des voies ferrées et le quartier de la gare. Le PN4 est le premier passage à niveau de France à supprimer. Le passage à niveau est le lieu de circulation de plus de 7 000 véhicules (voitures, bus, poids-lourds) et 188 trains par jour, c'est le carrefour routier/ferroviaire le plus fréquenté d'Île-de-France. Il est situé à proximité immédiate des quais de la gare de Deuil-Montmagny et du lycée Camille Saint-Saëns, en

3

CONCERTATION 11 janvier au 11 mars 2017-
Projet Suppression PN Deuil-Montmagny
CR Atelier « Aménagement et vitalité du quartier de la gare »



heure de pointe plus de 500 piétons l'empruntent. La dangerosité du PN s'explique ainsi par sa situation en cœur de ville dans une zone fortement urbanisée. Supprimer le passage à niveau est la seule solution pour assurer la sécurité de tous les usagers.

SNCF Réseau a pour mission de rétablir les circulations des piétons, vélos, bus et voitures.

[La création de deux ouvrages de franchissement et de nouvelles voies \(cf. pages 16 à 20 du diaporama\)](#)

Pour rétablir les circulations, SNCF Réseau doit créer deux nouveaux franchissements de la voie ferrée : un franchissement pour les piétons, vélos et autres circulations douces au niveau de l'actuel passage à niveau et un franchissement pour les véhicules, bus, piétons, vélos et autres circulations douces plus au sud dans le quartier de la Plante des Champs.

Au passage à niveau actuel, le franchissement sera souterrain et accompagné de deux escaliers et deux ascenseurs. Il sera accessible à tous. L'atelier de ce soir est consacré à ce franchissement.

Le second franchissement plus au sud sera un pont rail et permettra la circulation en double sens avec une piste cyclable et des trottoirs.

De nouvelles voies sont prévues pour relier les deux ouvrages au réseau viaire existant : création d'une rue dans la continuité de la rue Guynemer le long du lycée, son raccordement à la rue de la Plante des Champs et à la rue Achille Viez, création d'une rue pour relier la rue Guynemer à la rue des Lévriers. La première partie de la rue Guynemer sera à sens unique tout comme le prolongement de la rue des Lévriers, afin de permettre la circulation des bus et des autres usagers en toute sécurité. Les sens de circulation seront aménagés et peuvent évoluer afin de garantir la fluidité du trafic. La place Jean Moulin, située au niveau du futur pont rail, devra également être réaménagée. Le devenir de l'ouvrage actuel de la Plante des Champs sera acté par les villes, qui envisagent de le dédier aux circulations douces.

[Retour sur le passage souterrain piétons / modes doux \(cf. pages 21 à 24 du diaporama\)](#)

Le passage souterrain envisagé à ce stade par SNCF Réseau est équipé de part et d'autre d'un escalier et d'un ascenseur. Les escaliers mesureront 2,40 mètres de large et le souterrain 3,5 mètres. L'objectif en phase avant-projet est d'étudier un passage souterrain plus large, allant si possible au moins jusqu'à 4 mètres. La hauteur sous plafond du souterrain sera de 2,8 mètres (le standard de ce type d'ouvrage est à 2,5 mètres). Les usagers entreront parallèlement à la voie et traverseront perpendiculairement celle-ci.

L'aménagement de deux placettes (cf. page 25)

La fermeture du passage à niveau libère de l'espace public de part et d'autre de la voie ferrée. Ces deux placettes vont être réaménagées. L'objectif de cet atelier est de recueillir vos idées et propositions d'aménagement.

L'étude de l'insertion de rampes (cf. pages 26 et 27)

Suite à plusieurs demandes de participants pendant la concertation, Jean TRARIEUX présente les options d'insertion de rampes pour accéder au passage souterrain. Ces options n'avaient pas été retenues par SNCF Réseau dans la phase d'études préliminaires. Au regard des demandes, SNCF Réseau s'engage à réétudier ces options pendant la phase avant-projet.

Jean TRARIEUX précise les contraintes d'insertion pour des rampes accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR). Celles-ci doivent légalement présenter une pente à 5% maximum avec des paliers de 1,4 mètre tous les 10 mètres. Dans le présent projet, ces exigences impliquent d'installer une rampe d'environ 90 mètres de long. Cette solution est incompatible avec la servitude imposée par la présence d'un réseau de gaz à haute pression rue Blancport.

En ce qui concerne l'insertion de rampes non PMR, une étude de faisabilité est à réaliser. Les contraintes suivantes seront à prendre en compte :

- + Réalisation conjointe des rampes, des escaliers et des ascenseurs
- + Pas d'aménagement possible de placette
- + Positionnement contraint par les réseaux présents sous le passage à niveau
- + Nécessité de récupérer des emprises ferroviaires
- + Allongement des cheminements piétons
- + Financement.

Jean TRARIEUX annonce que l'étude de cette solution va être confiée à un cabinet d'architectes.

Il précise que ce souterrain sera destiné à l'absorption des flux ville à ville. Celui existant en gare sera consacré aux flux quais à quais, à l'horizon du projet la gare sera en effet clôturée. Ces deux souterrains garantissent l'absorption de ces deux flux.

Le projet de mise en accessibilité de la gare (cf. pages 28 à 30)

Jean TRARIEUX présente le projet de mise aux normes de la gare de Deuil-Montmagny réalisé dans la cadre du Schéma de Mise en Accessibilité des gares (SDA) qui consiste en :

- + La mise aux normes PMR du souterrain et des escaliers
- + La mise en place de deux ascenseurs
- + Le rehaussement des quais
- + La mise aux normes PMR des guichets de vente
- + La reprise des éclairages
- + L'adaptation de la signalétique et des balises sonores

- + La création de cheminements PMR
- + Le travail sur le mobilier de la gare (bancs, poubelles...)

A titre d'exemple, les gares de Groslay et d'Ormesson ont déjà été mises en accessibilité.

Les travaux des deux projets, nécessitant des interruptions temporaires de circulation, seront mutualisés afin de limiter au maximum les impacts sur le quartier et sur les usagers de la ligne H.

IV. ECHANGES AVEC LA SALLE

Sur les rampes d'accès au souterrain

Un participant suggère le déplacement des quais et l'utilisation des emprises SNCF pour l'installation des rampes. Il affirme que reculer les quais au nord permettrait d'insérer les rampes en s'affranchissant des ascenseurs et du réseau de Gaz haute pression. La SNCF est du domaine public et doit être là pour servir le public, sa proposition doit être étudiée.

SNCF Réseau explique que les emprises ferroviaires sont utilisées par tous les métiers du groupe et qu'il n'est pas évident qu'elles soient mises à disposition, notamment pour des raisons de sécurité et de besoin en maintenance. Le déplacement de quais, et donc des dispositifs de signalisation ferroviaire et de sécurité, représente des coûts très importants. Jean TRARIEUX précise qu'un projet de raccourcissement des quais de 10 à 15 m est à l'étude.

L'association de sauvegarde du quartier Deuil-Montmagny rappelle son soutien ferme à la fermeture du passage à niveau et son exigence de maintien le lien entre les deux villes. Elle émet des inquiétudes quant à la solution proposée d'un accès au passage souterrain par des escaliers et des ascenseurs. La question de la capacité des ascenseurs et des coûts de maintenance est posée. L'association transmet à l'équipe projet des propositions de positionnement des rampes.

Sur les questions de circulation

Une participante demande à ce que soient précisés les sens de circulation envisagés rue de la Gare et rue de la Station.

Muriel SCOLAN affirme l'engagement des deux villes à accompagner le projet d'un travail sur les plans de circulation dans le but d'apaiser le quartier de la gare et la circulation. A ce stade, il est envisagé de favoriser le sens unique dans les rues citées afin de privilégier le confort des cheminements piétons. Elle rappelle que le précédent projet de 2013 a été refusé car il ne réglait pas ces problèmes, chacun doit se sentir bien dans son mode de déplacement.

Un participant s'inquiète du devenir de la circulation rue Jules Ferry et interroge M. le maire de Montmagny sur la future organisation de la circulation sur sa commune notamment sur les rue Blancport, Clos de Pontois et Montmorency.

Patrick FLOQUET répond que le nouvel ouvrage et la liaison Théophile Gautier pourront permettre d'éviter les carrefours des 3 communes saturé en rejoignant la rue Jules Ferry. La rue Blancport pourrait voir son sens de circulation inversé, ce qui contribuerait à alléger la circulation sur le quartier de la gare.

Un participant évoque la répartition future de la circulation entre le nord et le sud, et demandent quelles sont les modifications et évolution prévus au nord pour recevoir cette augmentation de circulation ?

SNCF Réseau rappelle que les projections de circulation à horizon 2022 se basent sur 7600 véhicules jour qui passeraient par le passage à niveau si celui-ci restait ouvert. Les simulations montrent que la fermeture incite 20% de ces véhicules à passer bien au-delà du quartier, les 80% restant se répartissent de manière équilibrée entre le franchissement du Lac Marchais et le nouveau pont rail. Les problématiques sont les mêmes au nord comme au sud : les voiries situées de part et d'autre de ces franchissements doivent être réaménagées pour pouvoir accueillir le trafic supplémentaire.

Sur les commerces

Un participant demande si une étude d'impact a été réalisée sur les commerces du quartier de la gare et quelles ont été les modalités de concertation mises en œuvre avec eux.

SNCF Réseau rappelle qu'une rencontre a été organisée dans le cadre de la concertation spécifiquement pour les commerçants, dans le café Le Paris. Les commerçants se sont mobilisés et ont relayé les informations entre eux. Un nombre important de leurs clients proviennent de la gare et des quartiers alentours, la fermeture du passage à niveau va permettre la pacification du quartier et une certaine piétonisation ce qui pourrait contribuer à la création d'un nouveau lieu de vie et de rencontre. Globalement, les commerçants ont un avis positif sur le projet qui va contribuer à créer une nouvelle centralité. Cependant, cette attractivité demeure difficile à mesurer aujourd'hui.

Sur les travaux

Une participante demande des précisions quant à la durée des travaux et à la nature de leurs impacts.

SNCF Réseau répond que les travaux vont être réalisés avec un double objectif : garantir l'exploitation et limiter les nuisances. Ils sont à ce jour prévu par phases et nécessiteront 2 à 3 interruptions de circulation ferroviaire d'une durée maximale de 48 à 72 heures généralement sur des week-ends. Ces interruptions étant programmées trois ans à l'avance, des moyens de substitution seront mis en place.

7

CONCERTATION 11 janvier au 11 mars 2017-
Projet Suppression PN Deuil-Montmagny
CR Atelier « Aménagement et vitalité du quartier de la gare »



Sur la maîtrise d'ouvrage

Un participant demande s'il est possible qu'un chef de projet SNCF Mobilité soit nommé sur le projet en complément de celui SNCF Réseau,

SNCF Réseau rassure sur l'organisation interne du groupe et le travail collaboratif réalisé entre les équipes SNCF Réseau et SNCF Mobilité. Il ajoute qu'il travaille couramment avec la directrice des lignes B,H,K et que l'études des rampes qui va être lancé se fera en collaboration avec elle. Au cours des travaux, il y aura un directeur d'opération Réseau et un Mobilité.

A la demande de plusieurs participants, Muriel SCOLAN invite les Deuillois à participer aux réflexions sur le futur plan de circulation au sein des comités de quartier et annonce une concertation ultérieure sur le sujet.

V. RESTITUTION DU TRAVAIL EN GROUPES

Les participants sont invités à travailler en petits groupes sur les thèmes suivants :

1. L'aménagement du franchissement :
 - a. Le mode d'accès au souterrain : escalier / ascenseurs / rampes
 - b. L'aménagement du souterrain : revêtement des murs, éclairage, miroirs, sols
 - c. L'aménagement de l'accès au souterrain : revêtement des escaliers, aménagement de la rampe, accès vélos, rambarde...
2. La vitalité du quartier de la gare :
 - a. Position des arrêts de bus
 - b. Politique de stationnement, places de parking...
 - c. Valorisation des commerces : signalétique, événements...
 - d. Aménagement des nouvelles placettes : mobilier urbain, végétalisation, éclairage, sol...
3. Les actions à conduire d'ici la fermeture :
 - a. Mesures pour sécuriser les piétons : peinture au sol, signalisation
 - b. Mesures pour inciter les automobilistes à la prudence
 - c. Sensibilisation et pédagogie

Une carte du quartier permet de localiser les grands principes pour le quartier en 2022 :



Quelques grands points de restitution sont formulés à l'oral :

9

CONCERTATION 11 janvier au 11 mars 2017-
Projet Suppression PN Deuil-Montmagny
CR Atelier « Aménagement et vitalité du quartier de la gare »



- + Un élu de Deuil-La Barre rappelle que la Ville souhaite que le lien entre les deux villes soit maintenu, et salue le travail réalisé avec les commerçants.
- + De manière unanime, les participants souhaitent que soit privilégiée la solution d'accès par rampe. Certains demandent à ce qu'un accès par escaliers complète ces rampes afin d'éviter les conflits de circulation et de faciliter la traversée aux personnes valides.
- + Il est demandé à ce que la circulation soit pacifiée au maximum rue de la gare
- + Il est demandé à ce que soient étudiées des solutions de livraison des commerces.
- + Il est demandé à ce que le passage souterrain de la gare reste au ouvert au public car de nombreuses personnes venant du nord des communes l'utilisent.
- + Il est demandé que la rue Blancport soit fermée à la circulation dans sa partie basse afin de limiter la circulation dans le quartier.
- + Il est demandé que le virage situé 3 places des Aubépines soit au plus tôt avant la fermeture mieux aménagée car les camions ne peuvent pas venir livrer les commerçants,

La restitution du travail en groupes est complétée aussi par écrit :

- + L'attention est portée sur l'aménagement intérieur du passage souterrain piéton pour y garantir confort et sécurité : des éclairages LEDS, des écrans d'information, un revêtement clair et résistant aux dégradations, des diffuseurs d'odeurs, des miroirs pour améliorer la visibilité, de la vidéosurveillance... Il est proposé de solliciter des artistes locaux pour le revêtement des parois du passage (céramique, peinture, etc.)
- + Les participants ont également formulé des suggestions pour les futures placettes : potagers urbains, bancs, tables de pique-nique, poubelles, fontaines, kiosque à journaux, parc à vélos, terrasse de café... Il est également suggéré d'y prévoir des activités associatives telles que « La Ruche qui dit Oui » ou des animations éphémères.
- + Plusieurs groupes de travail se sont exprimés sur les mesures à prendre d'ici la fermeture du passage à niveau : réguler la circulation des bus et le stationnement des véhicules qui contribuent à la saturation des circulations sur le passage à niveau.
- + Enfin, il est suggéré à la maîtrise d'ouvrage de prévoir des palissades chantier avec des informations sur le projet.

SNCF Réseau s'engage à réétudier les solutions de rampe et à prendre en compte les propositions émises lors de la concertation. Un cabinet d'architectes va être missionné sur le sujet.

Conclusion

L'équipe SNCF Réseau rappelle que la concertation continue jusqu'au 11 mars et donne rendez-vous en juin pour la restitution du bilan de la concertation et des engagements du maître d'ouvrage.

Les deux maires invitent à continuer le travail collectif sur les plans de circulation et les mesures d'accompagnement du projet.

Ils remercient les partenaires : le Département, la Région, le STIF.

11

CONCERTATION 11 janvier au 11 mars 2017-
Projet Suppression PN Deuil-Montmagny
CR Atelier « Aménagement et vitalité du quartier de la gare »



SNCF Réseau - Direction Accès au réseau
34 rue du Commandant Mouchotte
75014 Paris



pndeuilmontmagny.sncf-reseau.fr

