

# SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU DE NEMOURS SAINT-PIERRE

## COMPTE-RENDU DE LA VISITE-ATELIER SUR LES NOUVELLES CIRCULATIONS ROUTIERES

9 FEVRIER 2019

---

Synthèse des échanges

Retrouvez sur le site web du projet <http://suppression.pn8.nemourssaintpierre.sncf-reseau.fr> :

- + Le diaporama présenté lors de cette réunion
- + Les études techniques, notamment l'étude circulation et les vidéos de simulations de circulation

---

## INFORMATIONS PRATIQUES

- + Nombre de participants : 70
- + Dispositifs d'information et d'expression : guide de balade et audioguide pour la visite terrain en trois groupes, panneaux d'exposition sur le projet, maquette 3D numérique du projet et dépliants pour l'atelier. Sur les tables étaient disposées des cartes du projet, des carto-questionnaires sur 2 thèmes : "Intégration et aménagement du pont routier et de ses accès" et "Nouvelles circulations routières".
- + Format et déroulé de la rencontre : la rencontre a commencé par une visite du site du projet avec plusieurs points d'arrêt : au niveau du PN8, rue de Foljuif et rue du Clos Saint-Jean jusqu'au Centre Socio-culturel où s'est déroulé l'atelier. Ce dernier a débuté par un accueil républicain (1), puis une synthèse de la visite a été réalisée par l'équipe SNCF Réseau (2). Après une courte présentation du projet (3), les ouvrages routiers (4) et l'étude de circulation (5) ont été présentés. Cette présentation a été suivie d'un temps d'échange (6), puis d'un travail en groupes (7).
- + En tribune étaient présents Mme la Députée de Seine-et-Marne, M. le Maire de Saint-Pierre-Lès-Nemours, ainsi que l'équipe SNCF Réseau et CDVIA, le cabinet d'études circulation.



## I. ACCUEIL REPUBLICAIN

**Bernard RODIER**, Maire de Saint-Pierre-Lès-Nemours, accueille l'assistance, présente les intervenants et remercie les participants pour leur contribution active à la concertation jusque-là.

## II. SYNTHÈSE DE LA VISITE

La visite terrain s'est déroulée en trois groupes, au sein desquels un membre de l'équipe SNCF Réseau a présenté les caractéristiques du projet. Les participants ont demandé des précisions sur les sujets suivants :

- + Les accès au pont routier rue de Foljuif et avenue Carnot (rond-point giratoire et carrefour à feux).
- + L'aménagement de la rue de Foljuif en vue de l'augmentation de la circulation.
- + L'impact acoustique du projet.  
*A ce sujet, SNCF Réseau rappelle que l'étude acoustique est en cours et qu'elle sera présentée lors de la réunion de bilan de la concertation qui aura lieu à l'automne.*
- + L'impact du projet sur la pollution de l'air.  
*A ce sujet, SNCF Réseau explique que le projet ne devrait pas augmenter le niveau de*

*pollution atmosphérique du secteur. Ce sujet fera l'objet d'une étude dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet.*

Il a été signalé à l'équipe projet que lorsque des manifestations se déroulent au Centre socio-culturel, les véhicules stationnent à cheval sur le trottoir dans la rue du Clos Saint-Jean. Ceci pourrait entrer en conflit avec la circulation.

*CDVia explique que la rue est capable d'absorber l'ensemble de ces circulations et rappelle que les périodes de pointe observées ne sont pas concomitantes aux événements du Centre socio-culturel qui ont lieu majoritairement le soir ou le week-end.*

Il a également été demandé à l'équipe projet par les habitants de la rue Foljuif de faire attention à leur sortie de parking et maison pour qu'ils puissent continuer à sortir de chez eux facilement.

**Jean TRARIEUX** déclare que la visite a confirmé les points de vigilance déjà relevés depuis le début de la concertation. Les participants ont compris le projet et sont source de propositions. Ceci va permettre de faire grandir le projet.

### III. PRESENTATION DU PROJET

**Flore COUSTILLIERE** présente le calendrier du projet, et évoque les études en cours. La prochaine étape réglementaire du projet est l'enquête publique, prévue pour début 2021, suivie de la déclaration d'utilité publique début 2022. Le début des travaux aura lieu en 2024 pour une livraison des ouvrages en 2026.

Le projet est mené par SNCF Réseau en collaboration avec l'Etat, la région Ile-de-France, le département Seine-et-Marne, la communauté de communes du Pays de Nemours et les communes de Saint-Pierre-Lès-Nemours et de Nemours.

#### Les enjeux de la suppression du passage à niveau (diaporama p. 13-14)

**Jean TRARIEUX** rappelle les enjeux de la suppression du passage à niveau n°8 et les grands principes d'aménagement du projet :

- + Le pont routier qui relie la rue de Foljuif à l'avenue Carnot
- + Le passage modes doux en souterrain au niveau du passage à niveau actuel, qui est le sujet de la réunion du 13 février

### IV. LES OUVRAGES ROUTIERS

#### Les grands principes du pont aérien (diaporama p. 15-18)

Les critères qui ont mené à un accord des partenaires en faveur du pont aérien sont : le moindre impact sur le foncier et l'environnement urbain, la réduction des contraintes techniques par rapport à la nappe phréatique et la réduction du coût du projet.

Plusieurs solutions de positionnement de cet ouvrage tout gabarit ont été étudiées. Avec le principe de réduire au maximum les impacts sur l'environnement urbain, le choix a été fait de positionner l'ouvrage au croisement Foljuif / Clos Saint-Jean à l'Ouest de la voie et au niveau des usines CATAB à l'Est de la voie.

Une vidéo de modélisation 3D du futur ouvrage est présentée.

#### Les caractéristiques du pont soumises à concertation (diaporama p. 19 à 25)

Les participants sont invités à donner leur avis sur le **choix d'aménagement architectural du pont**.

Deux types d'aménagement du garde-corps sont possibles :

- + Un garde-corps ajouré, qui permet une meilleure intégration dans l'espace urbain et une bonne visibilité pour les piétons
- + Un garde-corps plein, qui induit une légère réduction du bruit des voitures sur le pont

Plusieurs exemples de garde-corps sont présentés.

Le schéma d'aménagement actuel du pont est détaillé : il prévoit deux voies véhicules de 3,5m chacune et des trottoirs réservés aux piétons de 1,5m chacun de part et d'autre des voies.

SNCF Réseau souhaite recevoir des contributions des participants sur **l'organisation des flux sur l'ouvrage** : le nombre de trottoirs à prévoir et la séparation entre piétons et véhicules.

**L'aménagement des rampes d'accès** au pont est aussi soumis à contributions. Il est précisé qu'un cabinet de paysagistes travaillera sur les contributions des participants pour proposer un aménagement cohérent des rampes, et que ces éléments seront présentés lors de la rencontre publique de bilan de la concertation prévue à l'automne. Plusieurs exemples de répartition des circulations piétonnes et routières, puis d'aménagements paysagers sont présentés.

### Les caractéristiques des accès au pont (diaporama p. 26 à 27)

L'accès au pont se fera par un rond-point giratoire côté Foljuif et un carrefour à feux côté Carnot pour fluidifier la circulation.

Le rond-point giratoire ne nécessite pas d'emprise foncière sur les habitations de la rue de Foljuif. Il est adapté au croisement de cinq voies à cet endroit, et au volume de circulation prévu.

Le carrefour à feux avenue Carnot permettra le croisement des quatre voies. Il nécessite moins d'emprise foncière sur le parking de la gare, et n'en requiert pas sur les habitations. Le fonctionnement des feux peut être adapté à différentes tranches horaires au cours de la journée, et modifié en cas d'évolution de la circulation. Ce type de carrefour est adapté au trafic projeté. Par ailleurs, le carrefour à feux est plus sécurisant pour les piétons que le giratoire.

## V. LES NOUVELLES CIRCULATIONS

Dans le cadre de ce projet, SNCF Réseau a fait appel à un cabinet d'études spécialiste de la circulation, CDVIA, afin de déterminer l'impact du projet sur le trafic dans le secteur de la gare.

### La modification des flux de circulation (diaporama p. 28-38)

**Nicolas BRISAC**, du cabinet CDVIA, présente les objectifs de l'étude menée ainsi que la méthode employée.

La circulation dans le périmètre du passage à niveau a été comptabilisée en 2017, puis les données de trafic et les évolutions à prévoir ont été modélisées à horizon 2025.

Ces données ont permis de dimensionner les potentielles mesures d'accompagnement du projet de SNCF Réseau et les aménagements adaptés.

Aujourd'hui, la circulation est la suivante :

- + 9400 véhicules passent sur le passage à niveau de Nemours-Saint-Pierre, dans les deux sens confondus
- + 1000 piétons franchissent le PN8 chaque jour.

Les principaux problèmes de circulation sont situés au niveau du PN8, qui cause notamment des remontées de file avenue Carnot.

L'évolution des circulations est analysée en comparant deux scénarios à horizon 2025 :

- + Un scénario sans la fermeture du passage à niveau n°8 avec le trafic projeté à horizon 2025 prenant en compte les augmentations de celui-ci, c'est le scénario dit « fil de l'eau »
- + Un scénario avec la suppression du PN 8 et le rétablissement des circulations avec le trafic projeté à horizon 2025

Les résultats sont présentés dans le support de présentation.

L'outil employé pour modéliser les flux de circulation est expliqué, et quatre vidéos de simulation dynamique en heure de pointe sont montrées (tranche horaire la plus critique en termes de volume et de conflits de circulation). Elles permettent d'illustrer la circulation qu'il y aura dans le secteur avec la suppression du passage à niveau.

CDVIA présente plusieurs propositions de mesures pour adapter les plans de circulation des communes, au-delà de ce qui est prévu dans le projet par SNCF Réseau :

- + mise en sens unique de la rue d'Erceville ;
- + déplacement de l'accès au parking de la gare ;
- + réaménagement des carrefours de part et d'autre du passage à niveau.

## VI. ECHANGES

Sont synthétisés ici par thème les échanges avec les participants au cours de la réunion.

### Le pont aérien

Un participant interroge sur le bruit causé par le pont. Il souhaite que des murs anti-bruit soient mis en place le long des rampes d'accès (hauteur évoquée : 1,2 - 1,5m).

*SNCF Réseau indique que l'étude acoustique est en cours de réalisation, celle-ci permettra d'évaluer le bruit généré par le pont aérien. Sur cette base, si des nuisances sonores sont avérées des mesures de réduction du bruit pourront être mises en place. Concernant les rampes d'accès, suite à la concertation SNCF Réseau fera travailler des architectes paysagistes tant sur l'intégration architecturale qu'acoustique du pont.*

Certains participants s'interrogent sur le choix de ne pas mettre de piste cyclable sur le pont, utiles en particulier pour accéder au centre commercial du Clos Saint-Jean. Ils ajoutent qu'avec le développement des vélos à assistance électrique, la pente ne sera plus dissuasive.

*Valérie LACROUTE explique que ce choix a été pris pour des raisons de sécurité. L'accent est mis sur la séparation des flux. La création de nouvelles pistes cyclables fera l'objet d'une réflexion à un niveau communal. Le passage des vélos dans le passage souterrain garantit la sécurité de tous en séparant les circulations vélos de celles des poids-lourds et des véhicules. De plus, l'ajout d'une piste cyclable impliquerait de construire un pont plus large.*

Un participant souhaiterait qu'une voie supplémentaire soit ajoutée au carrefour à feux côté Carnot afin que les véhicules venant de Fontainebleau empruntent directement le pont. Cela éviterait selon lui des reports sur le PN7 à cause du temps d'attente aux feux.

*SNCF Réseau répond que ceci n'a pas été prévu. Une troisième voie impliquerait que les rampes soient plus larges et compliquerait la circulation des piétons au carrefour à feux. Par*

*ailleurs, CDVIA indique que les temps de feux ne seront pas longs et les remontées de files courtes. Ainsi le passage par le PN 7 ne sera pas plus attractif que par le nouvel ouvrage.*

## Circulation

Certains riverains souhaitent que la vitesse soit limitée à 30km/h dans la rue de Foljuif et sur l'ouvrage routier, afin de garantir la sécurité de tous.

*SNCF Réseau indique que la vitesse de circulation sera limitée à 30km/h sur le pont routier et que la décision sur les voiries avoisinante revient aux mairies.*

Un autre participant demande quels sont les projets urbains intégrés aux simulations.

*CDVIA répond que l'augmentation de l'offre de parking et les projets de nouveaux logements ont été intégrés.*

## Voies

Les participants s'interrogent sur l'emplacement des futurs accès au parking de la gare.

*SNCF Réseau rappelle qu'ils seront définis dans le cadre du projet Pôle Gare, et que la seule contrainte à ce stade est de les éloigner de l'accès à l'ouvrage côté avenue Carnot.*

L'élargissement du trottoir qui borde les maisons de la rue de Foljuif, au sud de l'ouvrage, ainsi que la mise à disposition d'une bande du terrain de la SNCF dédiée au fret de 4m de large à cet effet ont été demandés.

*SNCF Réseau indique que ceci n'a pas été étudié dans le projet, mais que la demande de création d'un parking sur ce terrain a été entendue et qu'elle est en cours d'instruction par les services compétents de la SNCF.*

## VII. RESTITUTION DU TRAVAIL EN GROUPE

Les participants sont invités à travailler en groupes, par table sur les supports de travail suivants. Voici une restitution de leur production écrite :

**THÈME 1 : INTÉGRATION ET AMÉNAGEMENT DU PONT ROUTIER ET DE SES ACCÈS**

**L'ARCHITECTURE DU PONT et de SES RAMPES**



**ASPECTS VISUELS, EFFETS SONORES:**

- Quel type de garde-corps vous semble s'intégrer au mieux dans le quartier ?
- Comment aménager les rampes d'accès ?

**VOS CONTRIBUTIONS :**

---

---

---

---

---

---

---

---

**LA COHABITATION DES CIRCULATIONS SUR LE PONT et SUR LES RAMPES**




**VOS CONTRIBUTIONS :**

- Quelle séparation entre le trottoir et la chaussée ?
- Un trottoir ou 2 trottoirs ?
- Autre suggestion ?

**VOS CONTRIBUTIONS :**

---

---

---

---

---

---

---

---

**RACCORDEMENT DES ACCÈS AU PONT**



**ROND-POINT RUE DE POLIGNY**  
VOS REMARQUES:

---

---

---

---

---

---

---

---

**CARREFOUR CARNOT**  
VOS REMARQUES:

---

---

---

---

---

---

---

---

**THÈME 2 : NOUVELLE REPARTITION DES CIRCULATIONS**

**QUELLES SOLUTIONS POUR ACCOMPAGNER LA NOUVELLE REPARTITION DES CIRCULATIONS ?**  
(sens de circulation, aménagements de carrefour, signalétique ...)



**VOS SUGGESTIONS :**

---

---

---

---

---

---

---

---

**QUELLE COHABITATION DES CIRCULATIONS DANS LE SECTEUR ?**



**VOS SUGGESTIONS :**

---

---

---

---

---

---

---

---

**QUELS AMÉNAGEMENTS DES CARREFOURS DANS LE SECTEUR DE LA GARE ?**



**VOS SUGGESTIONS :**

---

---

---

---

---

---

---

---

### THEME 1 :

#### Architecture du pont et des rampes

- + Plusieurs groupes souhaitent que les garde-corps soient pleins mais transparents (en verre par exemple). Un groupe souhaiterait qu'il en soit de même sur les rampes.
- + Un groupe propose une rambarde d'une hauteur de 1m ou 1,5m, traitée contre les graffitis sur le pont. Il souhaite que les rampes d'accès soient aménagées avec des murs en gabions végétalisés.
- + L'aménagement paysager du pont est demandé.



## La cohabitation des circulations sur le pont et sur les rampes

Différents modes de séparation entre le trottoir et la chaussée sont proposés d'un groupe à l'autre :

- + Des îlots de séparation
- + Une barrière
- + Des bordures GBA
- + Des bordures hautes

L'aménagement des trottoirs suscite également plusieurs propositions :

- + Deux trottoirs : un réservé aux piétons, et un autre réservé aux vélos.
- + Deux trottoirs, dont un plus large pour faciliter le passage de poussettes et des personnes à mobilité réduite.
- + Un seul trottoir plus large.

## Raccordement des accès au pont

Carrefour Carnot :

- + Un groupe s'interroge sur le choix d'un carrefour à feux à la place d'un giratoire avenue Carnot.
- + Certains participants alertent contre le risque d'enclavement du quartier entre la RD 607 et le Loing si la rue d'Erceville est mise à sens unique.
- + Un groupe souhaite l'installation d'un appareil permettant de visualiser le temps restant avant que le feu ne passe au vert.

Rond-point rue de Foljuif :

- + Il est suggéré d'utiliser les bâtiments communaux à proximité pour l'aménagement du rond-point rue de Foljuif, et la création de places de stationnement.
- + Certains souhaitent qu'une bande de dégagement soit prévue pour que les personnes résidant au 37 et au 39 rue de Foljuif, à proximité immédiate du giratoire, puissent s'arrêter afin d'ouvrir leur portail avant de garer leur véhicule sur leur terrain.
- + Il est signalé qu'en cas de fort orage, le carrefour entre la rue de Foljuif et la rue du Clos Saint-Jean, ainsi que les terrains à proximité immédiate sont inondés.
- + Un groupe voudrait que les passages piétons soient équipés de diodes clignotantes.

## THEME 2 :

Accompagner la nouvelle répartition des circulations

- + Des participants souhaitent que la rue d'Erceville demeure à double sens et que la rue du Général Leclerc soit à sens unique.

- + Un groupe souhaite l'aménagement d'une piste cyclable rue de Foljuif, entre le passage souterrain et le pont.
- + La fin des travaux de voirie avant la mise en service de l'ouvrage est demandée.
- + Certains participants s'interrogent sur l'emplacement de la sortie de la nouvelle résidence rue Léopold Pelletier.

#### La cohabitation des circulations

- + Voici les propositions des participants :
  - o Une bande de 5m sur le terrain de la SNCF rue de Foljuif, afin d'élargir le trottoir d'en face et de sécuriser la sortie des riverains.
  - o L'élargissement de la rue de Foljuif pour faciliter le croisement des poids-lourds.
  - o Un revêtement de voirie réduisant le bruit.
  - o La mise en place de chicanes ou de dos d'ânes fait débat : certains participants l'estime nécessaire pour garantir une sortie des domiciles aisée malgré la circulation, d'autres expriment leur opposition à de tels aménagements, du fait de leur impact sonore.
  - o Certains participants souhaitent que la vitesse soit limitée, même si certains doutent du respect de la mesure.

#### L'aménagement des carrefours dans le secteur de la gare

- + Des feux sont demandés au niveau des futures sorties de la gare.
- + Deux groupes souhaitent donner la priorité de franchissement à la rue de Foljuif et à l'avenue Léopold Pelletier au carrefour avec la rue de Larchant.
- + Un autre groupe souhaite que la sortie de la rue du Général Leclerc sur la RD 607 soit sécurisée.