

PROJET DE SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU DE NEMOURS SAINT-PIERRE

COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DE PRESENTATION DU PROJET

23 janvier 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

INFORMATIONS PRATIQUES

Le PN 8 est situé sur la commune de Saint-Pierre-Lès Nemours à proximité de la gare de Nemours – St Pierre sur la ligne R.

- + Nombre de participants : 170
- + Dispositifs d'information : panneaux d'exposition sur le projet, maquette 3D numérique du projet, dépliants, exposition photos sur le périmètre du projet. Sur les tables étaient disposées des cartes du projet, ainsi que des images des futurs ouvrages extraites de la maquette 3D.
- + Dispositifs d'expression : questionnaire papier, cartes du projet et images des futurs ouvrages à commenter à l'écrit
- + Format et déroulé de la rencontre : la rencontre s'est déroulée de 19h30 à 22h au centre Socio-culturel de Saint-Pierre-Lès-Nemours. La rencontre était animée par Jean-Pierre Tiffon (Agence Eker). Les participants étaient installés autour de tables rondes. Après l'accueil républicain (1), SNCF Réseau a présenté les objectifs et le déroulé de la concertation (2). M. le Sous-Préfet et les élus locaux ont introduit la réunion (3). SNCF Réseau a présenté le projet (4). Puis les participants ont échangé avec l'équipe projet (5). Enfin, un temps de travail en groupes et une restitution collective ont permis aux participants de partager leurs interrogations et souhaits sur le projet (6).
- + En tribune étaient présents M. le Sous-Préfet de Seine-et-Marne, Mme la Députée de Seine-et-Marne, M. le Maire de Saint-Pierre-Lès-Nemours, M. le Vice-président du Conseil Départemental, M. le Président de la Communauté de Communes du Pays de Nemours ainsi que l'équipe SNCF Réseau.



I. ACCUEIL REPUBLICAIN

Bernard RODIER, Maire de Saint-Pierre-Lès-Nemours, accueille l'assistance puis rappelle le contexte historique du projet de suppression du passage à niveau. Il souligne l'implication des villes dans cette concertation aux côtés du maître d'ouvrage SNCF Réseau, et explique que le travail engagé par les partenaires, tant sur le contenu du projet que sur son financement, permet aujourd'hui d'en garantir la faisabilité.

LA DEMARCHE DE CONCERTATION

Flore COUSTILLIERE, Responsable de la concertation pour SNCF Réseau, explique que la concertation, organisée au titre du code de l'urbanisme, vise à informer le public, recueillir les avis et contributions et affiner le projet pour l'intégrer au mieux dans son environnement. Elle rappelle les rendez-vous de la concertation ainsi que les moyens d'expression et d'information mis à disposition.

Une enquête menée à l'automne 2018 auprès des habitants et usagers de Nemours et Saint-Pierre-Lès-Nemours a permis de constater que le passage à niveau et le quartier de la gare sont actuellement perçus comme « encombrés », « angoissants » et « dangereux » (Cf. Termes spontanément donnés par les répondants pour décrire le quartier).

Jean-Pierre TIFFON (Animateur des rencontres de la concertation) présente les intervenants de la soirée. Un tour de table collectif permet de constater qu'environ deux tiers des 170 participants résident à Saint-Pierre-Lès-Nemours, un tiers à Nemours, et qu'une dizaine de commerçants sont présents. Les trois quarts des participants connaissent le projet de suppression.

INTRODUCTION PAR L'ETAT ET LES ELUS

Jean-Marc GIRAUD, Sous-préfet de Fontainebleau rappelle l'accidentologie du passage à niveau. Les mesures de sécurité mises en place (signalisation, radars) ne permettent pas de la réduire suffisamment. Il explique que le passage à niveau de Nemours – Saint-Pierre figure à la 23e position sur la liste des 155 passages à niveau à sécuriser en France. L'Etat a donc demandé à SNCF Réseau de le supprimer. M. le Sous-préfet rappelle son engagement personnel dans ce projet aux côtés des élus locaux.

Bernard RODIER, Maire de Saint-Pierre-Lès-Nemours, salue l'implication de SNCF Réseau et de l'Etat dans le projet. Il rappelle le travail précieux des équipes de maintenance de SNCF lors des incidents sur le passage à niveau afin de limiter les impacts sur les circulations routières et ferroviaires.

Valérie LACROUTE, Députée de Seine-et-Marne, réaffirme sa ferme intention de faire aboutir le projet et explique ses actions auprès des différents partenaires pour en consolider la réalisation et le financement. Elle revient sur le projet de suppression de 2010 et explique qu'à l'époque, deux ouvrages souterrains de franchissement routier de la voie ferrée étaient prévus. Les études alors réalisées n'avaient pas permis d'appréhender l'ensemble des contraintes techniques (et notamment la présence de la nappe phréatique et le risque inondation), sous-évaluant alors le coût global du projet.

Bernard COZIC, Vice-Président du Conseil Départemental de Seine-et-Marne, affirme l'engagement du département dans ce projet aux côtés du maître d'ouvrage.

Vincent MEVEL, Président de la Communauté de Communes du Pays de Nemours, rappelle l'existence du projet de réaménagement du pôle gare dont elle est maître d'ouvrage et affirme qu'il est mené en cohérence avec le projet de suppression.

Karim TOUATI, Directeur de la Production Île-de-France pour SNCF Réseau, explique les axes forts de la politique de sécurisation des passages à niveau chez SNCF Réseau : sécurisation en lien avec le gestionnaire de voirie (radars, feux, élargissement des voies, prévention en milieu scolaire), et suppression lorsque que la sécurisation se révèle insuffisante. Quatre projets de suppression sont actuellement engagés en Île-de-France, dont celui de Nemours-Saint-Pierre.

PRESENTATION DU PROJET

Jean TRARIEUX, Chef du projet de suppression du passage à niveau, présente le calendrier du projet (page 23 du diaporama) et les phases d'avancement jusqu'à la mise en service en 2026.

Les enjeux de la suppression du passage à niveau (cf. diaporama p. 25)

Dans le cadre de la suppression, SNCF Réseau doit rétablir les circulations supprimées, permettre un franchissement piéton au plus près du franchissement supprimé et intégrer au mieux les ouvrages sur le territoire.

Le choix des ouvrages et de leur positionnement (cf. diaporama p. 26-30)

Jean TRARIEUX explique le processus d'études réalisées pour aboutir au projet présenté en concertation. Le projet de 2010 et les inondations de 2016 ont notamment été pris en compte pour élaborer le projet actuel qui ne concerne que le PN8 (les PN6 et 7 ne sont pas concernés). Les critères de choix de la solution technique retenue sont les suivants : le moindre impact foncier, le moindre impact sur l'environnement urbain, les contraintes techniques et le coût.

Quatre emplacements ont été étudiés pour l'ouvrage routier, c'est le positionnement au niveau de l'usine CATAB qui a été retenu.

Deux possibilités de réalisation ont été ensuite étudiées : un passage souterrain ou un pont aérien. La complexité de l'ouvrage en souterrain, notamment du fait de la présence de la nappe phréatique, a conduit à retenir la solution en pont.

En effet, l'ouvrage souterrain impliquait de creuser à 7m de profondeur sur 100m de long, et de pomper la nappe afin de rendre la zone étanche, ce qui représentait des risques techniques importants. Par ailleurs, la durée nécessaire de l'interruption d'activité pour Sibelco et le trafic ferroviaire et le coût de cet ouvrage (38 millions d'euros) étaient supérieurs à l'option en pont qui permet de réaliser 13 millions d'euros d'économies par rapport à un franchissement souterrain, bien qu'il implique un plus grand travail d'intégration.

Les grands principes d'aménagement retenus et leur coût (cf. diaporama p. 31-32)

Les deux ouvrages retenus sont un pont aérien tout gabarit et un passage souterrain piétons et vélos. Ils permettent de rétablir la circulation et de créer un passage sécurisé pour les piétons et vélos au droit du passage à niveau.

Le coût global du projet s'élève à 33 millions d'euros, dont le financement est réparti entre les collectivités locales (Région et Département à hauteur de 50%), l'Etat (25%), SNCF Réseau (25%).

Le pont aérien, le rond-point giratoire et le carrefour à feux (cf. diaporama p.36-37)

Jean TRARIEUX présente l'ouvrage routier et ses deux accès :

Le pont : sa pente d'accès est à 8,5% de dénivelé. Le pont présenté dans la maquette 3D est un exemple : le tablier, l'aménagement des flux et l'architecture du pont restent à affiner.

Un giratoire à l'Ouest des voies, au croisement des rues de Foljuif et du Clos Saint-Jean. Un carrefour à feux côté avenue Carnot, solution privilégiée à celle d'un second rond-point car elle occupe moins de surface au sol et permet une régulation plus souple du trafic.

La nouvelle répartition de la circulation (cf. diaporama p. 38-40)

Une étude de circulation a été réalisée, elle sera présentée le 9 février. 75% des véhicules qui empruntent aujourd'hui le passage à niveau utiliseront le nouvel ouvrage. 20% d'entre eux se reporteront sur le pont de Saint-Pierre. Les 5% restants emprunteront un autre itinéraire.

La redistribution des flux routiers entraînera une diminution du trafic avenue Léopold Pelletier et avenue Carnot (au Sud du futur ouvrage), et une augmentation rue de Foljuif, rue du Clos Saint-Jean et avenue Carnot (au Nord du futur ouvrage). Les voiries actuelles sont capables d'absorber ces flux supplémentaires. Les places de stationnement rue de Foljuif seront supprimées pour faciliter le croisement des véhicules.

Jean TRARIEUX invite les participants à prendre part à l'atelier dédié à l'aménagement des ouvrages routiers et aux nouvelles circulations qui aura lieu le 9 février.

Le passage souterrain (cf. diaporama p.41-43)

Le passage souterrain est dédié aux piétons, aux vélos, et sera accessible aux personnes à mobilité réduite. Une vidéo de l'ouvrage est présentée. L'aménagement du passage souterrain et de ses murs de soutènement, restent à affiner dans la concertation.

Le projet d'aménagement du pôle gare (cf. diaporama p. 44-45)

Vincent MEVEL explique les grands principes du projet pôle gare : créer un pôle d'échange multimodal, faciliter le stationnement et l'usage du parking, travailler l'intégration du pôle dans le quartier.

Valérie LACROUTE précise que le parking du futur pôle gare sera gratuit pour les détenteurs du pass Navigo. Elle ajoute que ce projet est pensé pour être intermodal (bus, taxis, vélos etc.).

Jean TRARIEUX explique que la réunion du 13 février sera dédiée au passage souterrain. Les questions soumises à la concertation sont les deux positionnements de rampe d'accès étudiées, l'intégration des commerces, les liens avec le pôle gare et les accès à la gare.

ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Plusieurs temps d'échanges ont été conduits pendant la réunion, ainsi qu'un travail en petits groupes. Sont synthétisés ici par thèmes les sujets abordés par les participants. Le passage souterrain et les nouvelles circulations piétonnes et vélos

Un participant s'interroge sur la possibilité d'un franchissement piéton et vélos en passerelle au niveau du passage à niveau actuel. Plusieurs participants constatent que la solution en souterrain permettra de créer des accès à la gare.

SNCF Réseau explique qu'un tel franchissement en passerelle impliquerait de s'élever au-dessus des caténaires à au moins 6m de hauteur, les rampes pour personnes à mobilité réduite seraient beaucoup plus longues et ainsi leur intégration dans l'espace urbain impossible sans impact foncier sur le bâti autour. Valérie LACROUTE souligne également l'aspect peu esthétique de ce type d'ouvrage.

Plusieurs questions émergent au sujet de l'usage des vélos et trottinettes. Un participant souhaite savoir si la rampe cyclable sera raccordée à la piste sur le canal, et si la continuité cyclable sera garantie sur les deux communes. Des participants demandent si un parking vélos est prévu aux abords de la gare et si les nouvelles mobilités telles que la trottinette ont été prises en compte.

SNCF Réseau explique que, dans tous les projets de rétablissement des circulations, une voie pour les vélos dans les nouveaux ouvrages de franchissement des voies ferrées est systématiquement prévue. Les collectivités locales sont en charge d'assurer la continuité sur leur territoire. Le projet de suppression du passage à niveau est une opportunité pour les communes de développer leur réseau de pistes cyclables. Le projet pôle gare envisage effectivement l'installation d'un parking vélos. La Communauté de Communes, maître d'ouvrage du projet pôle gare, explique que les nouvelles mobilités font partie des solutions de transports à intégrer à la réflexion sur le développement de l'intermodalité au pôle gare.

Un participant s'inquiète de la présence de la nappe phréatique au niveau du souterrain.

SNCF Réseau rappelle que dans le projet de 2010, il était prévu un ouvrage beaucoup plus conséquent en souterrain avec des impacts plus importants. L'ouvrage souterrain modes doux prévu actuellement nécessite l'installation de pompes, prévues à ce jour.

Des participants demandent ce qu'il est prévu pour remplacer les barrières du passage à niveau actuel.

SNCF Réseau explique que dans les projets de suppression de passage à niveau, des grillages afin de séparer la voie ferrée de l'environnement sont installés. Dans un cadre urbain comme celui de Nemours – Saint-Pierre, il pourra être envisagé des solutions plus esthétiques et mieux intégrées

dans l'environnement urbain. Ce sujet sera à travailler lors de l'atelier du 13 février.

Le pont routier et les nouvelles circulations tout gabarit

Un participant souhaite savoir si des voies vélos sont prévues sur le futur pont.

SNCF Réseau répond que cela n'est pas prévu à ce stade, le choix ayant été fait par les partenaires de séparer les circulations afin de garantir la sécurité de tous. Les vélos seront orientés dans le passage souterrain dédié aux modes doux de déplacement.

Les futurs flux de circulation et les nuisances engendrées par les camions en particulier suscitent des inquiétudes de la part des participants.

SNCF Réseau informe le public que l'intégralité des circulations (y compris celles des camions) ont été prises en compte, que les futurs itinéraires ont été étudiés. L'étude de circulation est en ligne sur le site du projet. Une étude acoustique est en cours. La pollution de l'air plus spécifiquement sera traitée dans les études complémentaires.

Des participants s'inquiètent de la potentielle création de remontées de file du fait de l'installation d'un carrefour à feux côté Carnot/CATAB.

SNCF Réseau explique que, selon les études réalisées qui intègrent l'augmentation du nombre de places dans le parking de la gare et les projets urbains du secteur, les remontées de file ne sont pas très importantes sur le carrefour à feux. Cet aménagement permet également une grande souplesse d'adaptation à la densité du trafic. Enfin, le carrefour à proximité du passage à niveau actuel sera aussi réaménagé, limitant les remontées de file actuelles. Jean-Pierre TIFFON précise que la question des avantages et inconvénients d'un carrefour à feux avenue Carnot seront exposés en détail au cours de l'atelier du 9 février.

Un participant souhaite connaître l'impact du projet sur la circulation rue de la Demi-lieue, déjà très fréquentée.

SNCF Réseau affirme que la circulation diminuera un peu rue de la Demi-Lieue. Des précisions sont disponibles dans l'étude de circulation mise en ligne et seront présentées lors de l'atelier du 9 février sur les circulations routières.

La question de la gestion des nouvelles circulations au croisement des rues de Foljuif et de Larchant est posée.

SNCF Réseau précise que ce carrefour fait l'objet de propositions dans l'étude circulation qui sera présentée lors de l'atelier du 9 février.

Des riverains s'interrogent sur les coûts que pourrait représenter l'adaptation de la voirie de la rue de Foljuif, et de leur impact sur les impôts locaux.

SNCF Réseau rappelle que tous types de véhicules empruntent déjà cette rue qui devrait pouvoir absorber les nouvelles circulations. Bernard RODIER précise que certaines rues deviendront départementales et seront entretenues par le conseil départemental.

Un participant demande comment seront orientées les circulations. D'autres s'interrogent sur l'opportunité de mettre en sens unique plusieurs voies aux abords du pont et en particulier la rue de Foljuif. Des participants souhaitent savoir si des feux seront installés au carrefour entre la rue des Vignes et la rue Guinebert.

Les villes expliquent que leurs plans de circulation seront adaptés pour accompagner au mieux le projet. Ces solutions seront étudiées.

Le stationnement

La question du rétablissement des places de parking supprimées est posée par le public. Plusieurs participants proposent la création d'un parking sur le terrain SNCF situé rue de Foljuif, afin de limiter les franchissements de la voie ferrée, de favoriser un aménagement harmonieux du quartier, et de rétablir les stationnements supprimés.

SNCF Réseau explique que, lors de la préparation de la concertation, les élus ont également fait la demande de la création d'un parking côté rue Foljuif. La suggestion est à l'étude au sein de la SNCF. La Communauté de communes rappelle que le projet pôle gare prévoit l'extension du parking de la gare existant, avec en réflexion un doublement du nombre de places en étage.

Le projet pôle gare

Un participant s'interroge sur le financement du pôle gare.

Vincent MEVEL indique qu'il sera financé par Ile-de-France Mobilités, le département et la Communauté de Communes.

Des participants s'interrogent sur l'emplacement des futures entrées et sorties du parking de la gare et sur la bonne cohabitation entre les flux voitures et bus.

Il est répondu que l'emplacement des accès au parking est en cours d'études dans le cadre du projet pôle gare.

Des sujets supplémentaires ont été abordés à l'écrit, sans être évoqués à l'oral :

- + La nécessaire protection phonique pour les riverains du futur pont.
- + La question d'un accès plus direct à la gare pour les piétons provenant du Nord, côté Saint-Pierre.
- + Les mesures de sécurisation envisagée pour le PN6.

En fin de réunion, SNCF Réseau remercie les participants pour leur implication et leur mobilisation dans la concertation qui débute. Rendez-vous est donné

pour le prochain atelier samedi 9 février sur le pont routier et les nouvelles circulations :
9h30 au Café L'Express pour une visite terrain puis un atelier de travail au centre socio-
culturel de Saint-Pierre-Lès-Nemours.