

# DEUIL-MONTMAGNY

SUPPRESSION DU PASSAGE À NIVEAU  
ET NOUVELLES CIRCULATIONS



## BILAN DE LA CONCERTATION

JUIN 2017

## SOMMAIRE

PRÉAMBULE	4
LE PROJET EN BREF	6
<b>1 DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION</b>	<b>11</b>
LES PRINCIPES DE LA CONCERTATION	12
PRÉPARATION DE LA CONCERTATION	13
ANNONCE DE LA CONCERTATION	13
SUPPORTS D'INFORMATION SUR LE PROJET	14
SÉANCES D'ÉCHANGE ET DE TRAVAIL COLLECTIF SUR LE PROJET	19
DE NOMBREUSES CONTRIBUTIONS TOUT AU LONG DE LA CONCERTATION	23
<b>2 SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS ET DES RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE PENDANT LA CONCERTATION</b>	<b>27</b>
<b>L'OPPORTUNITÉ DU PROJET POUR GARANTIR LA SÉCURITÉ DE TOUS</b>	<b>29</b>
• La nécessité de supprimer le passage à niveau en vertu de la sécurité de tous	29
• Pas de suppression sans penser le rétablissement des circulations	30
• Une refonte indispensable des plans de circulation par les deux villes	31
• Quelques propositions alternatives à la suppression	31
<b>LE FRANCHISSEMENT PIÉTON / MODES DOUX AU DROIT DU PASSAGE A NIVEAU ACTUEL</b>	<b>34</b>
• Une localisation et un passage en souterrain globalement acceptés	34
• Quelques demandes en faveur d'une ouverture du passage souterrain actuel de la gare pour les liaisons ville-ville	34
• Des modalités d'accès au souterrain en débat, une forte attente de rampes	35
• Une attention forte à l'aménagement du souterrain et de ses accès	36
<b>LA VITALITÉ DU QUARTIER DE GARE ET LE MAINTIEN DU LIEN ENTRE LES CENTRES VILLES</b>	<b>37</b>
• L'importance de garantir l'activité des commerces de proximité	37
• Les grands principes d'aménagement des placettes créées	37

<b>LE NOUVEAU FRANCHISSEMENT ROUTIER AU SUD DU PASSAGE À NIVEAU</b>	<b>38</b>
• La création d'un nouvel ouvrage de franchissement dans le quartier de la Plante des Champs globalement acceptée	38
• Des propositions alternatives de positionnement du franchissement	38
<b>LES NOUVELLES VOIRIES</b>	<b>41</b>
• Des demandes de précisions sur les tracés des nouvelles voiries	42
• Des aménagements nécessaires pour garantir la sécurité des piétons dans le projet et une bonne cohabitation des circulations	43
• La question des sens de circulation sur ces voiries	45
<b>LES EFFETS DU PROJET SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE DES DEUX COMMUNES</b>	<b>46</b>
• Des interrogations sur les enjeux du projet en matière d'évolution de la circulation	46
• Des propositions pour les futurs plans de circulation	47
• Les questions liées au stationnement	49
• Les questions liées à la circulation des bus	49
<b>LES EFFETS DU PROJET SUR LE CADRE DE VIE</b>	<b>51</b>
• Des inquiétudes quant aux potentielles nuisances sonores	51
• Des interrogations sur les impacts du projet en termes de pollution	51
• Un appel à préserver les espaces naturels du secteur	52
• Des craintes sur la dévaluation de l'immobilier et la maîtrise foncière	52
<b>LES TRAVAUX</b>	<b>53</b>
<b>LE CALENDRIER, LE FINANCEMENT ET LA CONDUITE DU PROJET</b>	<b>53</b>
• Des demandes à l'égard de mesures renforcées de sécurisation et sensibilisation d'ici la fermeture	54
<b>LES NOUVELLES LIAISONS ENVISAGÉES PAR LES VILLES POUR FLUIDIFIER LA CIRCULATION SUR LES COMMUNES</b>	<b>54</b>

<b>3</b>	<b>LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION</b>	<b>57</b>
<b>4</b>	<b>LES ENGAGEMENTS DE SNCF RESEAU</b>	<b>63</b>

Les annexes du bilan (questions et contributions formulées, outils d'information, retombées médiatiques, supports de présentation et de travail des rencontres publiques, comptes rendus des rencontres publiques) sont réunies dans un document à part, et disponibles sur le site Internet [pndeuilmontmagny.sncf-reseau.fr](http://pndeuilmontmagny.sncf-reseau.fr).

## PRÉAMBULE

Le passage à niveau de Deuil-Montmagny, ou Passage à Niveau numéro 4 (PN 4), est inscrit en première position sur la liste des passages à niveau à sécuriser établie par l'Etat.

Localisé en zone urbaine dense, à proximité d'un lycée et de la gare de Deuil-Montmagny, ce passage à niveau est traversé chaque jour par 188 trains (Transilien ligne H, TER, Intercités et fret), 7000 véhicules et de nombreux piétons.

Depuis 10 ans, on y recense 60 incidents et 4 accidents de personne. Chaque incident entraîne un minimum de 3 heures de perturbations sur le trafic de la ligne H et des TER Paris-Persan Beaumont-Beauvais. Pour sécuriser le site, SNCF Réseau, l'Etat, la région Île-de-France, le département du Val-d'Oise et les communes de Deuil-La Barre et Montmagny ont mis en place des mesures de prévention et de sensibilisation (radar de franchissement, doublement des feux rouges, tapis anti-intrusion, etc.). Néanmoins, le nombre d'incidents reste élevé. La suppression de l'ouvrage apparaît être la seule solution permettant de garantir la sécurité de tous.

Dans ce contexte, SNCF Réseau a reçu pour mission de supprimer ce passage à niveau et de rétablir ses fonctions actuelles : les circulations des piétons, modes doux et automobilistes.

Une solution définitive est attendue et débattue depuis plus de dix ans, sans aboutir faute d'accord sur le rétablissement des circulations. En 2013, un premier projet avait été présenté aux riverains sans emporter l'adhésion du territoire.

De nouvelles études ont été lancées en 2015. L'ensemble des partenaires institutionnels y ont été associés dès le commencement afin d'inscrire au mieux le projet dans son territoire. Après deux ans de travail avec l'Etat, la région Île-de-France, le département du Val-d'Oise, le STIF, la RATP, la communauté d'agglomération Plaine Vallée et les communes de Deuil-La Barre et Montmagny, un nouveau scénario de rétablissement a émergé. Ce projet, estimé par l'ensemble des partenaires comme le plus apte à s'intégrer dans l'environnement urbain, a été soumis à concertation.

La concertation publique, organisée par SNCF Réseau, conformément à l'article L.103-2 du code de l'urbanisme, s'est déroulée du 11 janvier au 11 mars 2017.

Ce document en tire le bilan.

Cette concertation a été l'occasion pour le public de prendre connaissance du projet et d'exprimer avis, remarques et propositions qui alimenteront les phases d'études ultérieures. Elle a également permis l'expression des préoccupations et des questions des habitants auxquelles SNCF Réseau et ses partenaires ont, dans la mesure du possible, apporté des réponses.

Ce bilan constitue la synthèse et l'analyse des 314 avis et questions adressés à SNCF Réseau et ses partenaires pendant la concertation, que ce soit en rencontre publique, par mail ou par courrier.

Ce bilan présente en conclusion les enseignements de la concertation ainsi que les engagements de SNCF Réseau pour la suite du projet. En annexe sont recensés tous les documents, avis et contributions produits pendant la concertation, par la maîtrise d'ouvrage et les participants. Ce bilan sera annexé au dossier d'enquête publique.



## LE PROJET EN BREF

## LE PROJET EN BREF

A la demande de l'Etat, SNCF Réseau est tenu de supprimer le PN4. Le principal objectif est alors le rétablissement de ses fonctions actuelles. Cela implique de rétablir les liaisons piétonnes et automobiles supprimées, de répartir les circulations sur les deux communes et de garantir la vitalité du quartier de la gare.

SNCF Réseau et ses partenaires institutionnels (État, région Île-de-France, département du Val-d'Oise, STIF, RATP, communauté d'agglomération Plaine Vallée et communes de Deuil-La Barre et Montmagny) ont étudié plusieurs scénarios afin de proposer un projet intégré au mieux dans l'environnement urbain. Les critères qui ont prévalu au choix de la solution ont été les suivants : la sécurité de tous, le moindre impact foncier et environnemental, la faisabilité technique, le coût, la restitution des fonctionnalités du passage à niveau actuel, les impacts sur la circulation et notamment celle des bus et véhicules prioritaires.



Plan non contractuel

Le projet présenté en concertation prévoit les aménagements suivants :

- ▶ La création d'un nouveau franchissement souterrain de la voie ferrée pour les piétons, vélos et autres circulations douces au niveau du passage à niveau,
- ▶ Le réaménagement de l'espace public libéré,
- ▶ La création d'un nouveau franchissement inférieur de la voie ferrée pour les véhicules, piétons, vélos et autres circulations douces plus au sud,
- ▶ Le réaménagement de la voirie existante et la création de nouvelles voies pour fluidifier les circulations routières.

Le projet comporte des éléments d'amélioration du cadre de vie qui seront bénéfiques pour le territoire et ses habitants : un quartier de gare pacifié, de nouvelles pistes cyclables, un accès plus facile aux transports en commun, la réduction des retards sur la ligne H et la ligne TER Paris-Persan Beaumont-Beauvais, un passage tout gabarit à double sens sécurisé sous la voie, des abords de gare requalifiés, des places de stationnement supplémentaires, un cheminement sécurisé pour les lycéens.

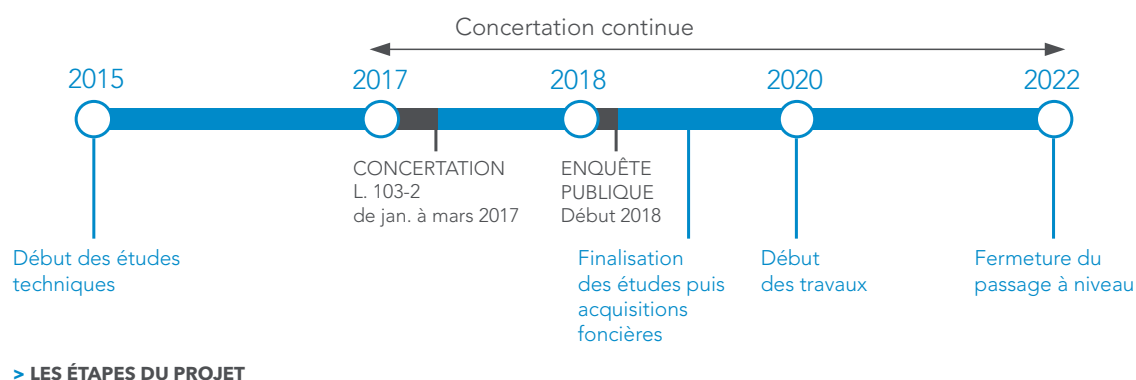
La préservation du cadre de vie des deux communes a donc été pensée depuis le début du projet. Néanmoins, conscient des impacts liés aux déviations routières et piétonnes, SNCF Réseau a souhaité, en lien avec les élus et partenaires, porter ce projet en concertation pour l'intégrer au mieux dans le territoire.

Les rétablissements routiers proposés permettent de répartir les flux de circulation sur les deux communes. Des études trafic ont été réalisées par le bureau d'études CDVIA et présentées en concertation.

Le budget prévisionnel du projet s'élève à 13,3 millions d'euros hors taxes aux conditions économiques de 2016.

## LE PROJET EN BREF

Le calendrier prévisionnel prévoit la fermeture du passage à niveau en 2022. La concertation s'est tenue en fin d'études préliminaires qui visaient à déterminer le projet le moins impactant et démontrer sa faisabilité. Le projet sera détaillé dans les phases d'études ultérieures.



La concertation a été l'occasion pour les villes de proposer des mesures pour accompagner le projet, et en particulier le rétablissement routier :

- ▶ Les villes ont ainsi présenté des projets de liaisons complémentaires qui permettraient de fluidifier la circulation dans les centres villes et d'améliorer l'accessibilité des quartiers résidentiels. Ces liaisons vers la rue Abel Fauveau et vers la rue Théophile Gautier sont représentées sur la carte du projet.
- ▶ Les deux villes ont par ailleurs annoncé avoir entamé une réflexion sur la refonte de leur plan de circulation à laquelle elles proposeront aux habitants de participer dans les mois suivants la concertation. La concertation engagée par SNCF Réseau a déjà permis de récolter de nombreuses contributions sur le sujet.



## LE PROJET SOUMIS À CONCERTATION

SNCF Réseau et ses partenaires ont étudié plusieurs scénarios afin de proposer un projet intégré au mieux dans l'environnement urbain. À la suite des études préliminaires, ce projet est soumis à concertation.

### Pour les vélos

- 1 De nouvelles pistes cyclables

### Pour le quartier du Moutier

- 1 Un accès plus facile aux transports en commun

### Pour les voyageurs de la ligne TER Paris-Beauvais

- 2 Suppression des retards et incidents sur le passage à niveau

### Pour tous – bus, vélos, voitures, piétons

- 1 Un passage sécurisé sous la voie ferrée, avec piste cyclable et trottoirs

### 1 et 2

Le projet rend possible des liaisons complémentaires envisagées par les villes de Deuil-La Barre et Montmagny permettrait de fluidifier la circulation dans les centres



### Pour le quartier de la gare

- 1 Des abords de gare requalifiés
- 1 Un accès aux transports en commun préservé
- 1 De nouvelles pistes cyclables à aménager
- 1 Un accès plus facile aux transports en commun

### Pour les bus

- 1 Un franchissement sécurisé
- 1 Des accès pour les personnes à mobilité réduite des poussettes

### Pour les vélos

- 1 Des pistes cyclables
- 1 Des passages sécurisés

permettent de répartir la circulation sur les deux points

# 1



# DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION



# DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

## LES PRINCIPES DE LA CONCERTATION

Cette concertation a été réalisée en application des articles L.103-2 à L.103-6 et R.103-1 à R.103-3 du code de l'urbanisme. La réglementation précise en effet que « la réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants » soit soumise à la concertation.

En l'occurrence, le raccordement du nouveau pont rail au système viaire existant par la création de nouvelles voies, et le réaménagement des voies existantes nécessaire au rétablissement des circulations constituent bien des investissements routiers dont le montant excède 1 900 000 euros, c'est donc à cet égard qu'une concertation L. 103-2 est requise.

SNCF Réseau est maître d'ouvrage sur le projet de suppression du PN4, qui implique le rétablissement des circulations et donc des investissements routiers. C'est à ce titre que SNCF Réseau réalise les études d'avant-projet et conduit les procédures administratives du projet, parmi lesquelles la concertation L. 103-2.

Une concertation a donc été organisée du 11 janvier au 11 mars 2017 par SNCF Réseau en lien avec ses partenaires, à laquelle étaient conviés les habitants des communes de Deuil-La Barre et Montmagny, les usagers de la gare de Deuil-Montmagny et les acteurs associatifs et économiques des deux communes.

### La concertation avait pour objectifs :

- ▣ De présenter le projet au public et acteurs concernés par cette suppression (habitants, riverains, usagers, acteurs socio-économiques),

- ▣ De recueillir leurs avis et suggestions,
- ▣ D'échanger sur les modalités d'intégration des nouveaux ouvrages et les évolutions des circulations piétonnes et routières qu'ils induisent dans leur environnement urbain,
- ▣ De recueillir en lien avec les communes les besoins des commerçants, des riverains et des usagers du quartier de la gare pour faciliter la vitalité de celui-ci pendant et après les travaux.

Cette concertation a aussi permis de préparer l'enquête publique : sur la base de ce bilan, SNCF Réseau décidera des évolutions du projet qui seront présentées à l'enquête publique en 2018 en vue de la déclaration d'utilité publique.

L'enquête publique permettra notamment au public de prendre connaissance des emprises foncières nécessaires au projet et le cas échéant, dans la limite de la réglementation, des dispositifs de protection acoustique et des mesures d'insertion environnementale.

La démarche de dialogue initiée avec les acteurs du territoire et le public se poursuivra au cours des étapes suivantes du projet jusqu'à sa mise en service.

## CALENDRIER DE LA CONCERTATION

Le projet étant complexe, il a été prévu une démarche en deux temps : un premier temps d'information et d'appropriation du projet par les riverains puis un deuxième temps d'échanges et de travail.

Les rencontres publiques étaient ainsi annoncées :

## ENEZ DÉCOUVRIR LE PROJET ET LES QUESTIONS QU'IL SOULÈVE

Trois temps de rencontre avec l'équipe projet : entrée libre entre 17h et 20h.

11  
janvier

Mairie annexe de DEUIL-LA BARRE

12  
janvier

Centre social de Saint-Exupéry, rue des Lévriers à MONTMAGNY

20  
février

Gare de DEUIL-MONTMAGNY

## ENEZ TRAVAILLER EN ATELIER ET SUR LE TERRAIN

16  
janvier

19H30

Nouvelles circulations douces et routières  
*Salle des fêtes, DEUIL-LA BARRE*

28  
janvier

10H00

Étude du projet en marchant  
*Rendez-vous à 10h au café Le Paris,  
16 avenue de la Gare*



2  
février

19H30

Intégration du projet dans son environnement  
*Salle des fêtes, MONTMAGNY*

21  
février

19H30

Aménagement et vitalité du quartier de la gare  
*Salle des fêtes, DEUIL-LA BARRE*

En complément de ces rencontres publiques, l'équipe SNCF Réseau a souhaité dédier un temps d'échanges avec les commerçants du quartier de la gare. Ce public particulièrement concerné par le projet s'est donc réuni pour une séance de travail le 19 janvier 2017 au Café Le Paris, à proximité immédiate du passage à niveau.

Un tel projet de suppression de passage à niveau et rétablissement des circulations dépasse les métiers traditionnels du groupe SNCF. L'équipe projet s'est donc appuyée tout au long de la concertation sur CDVIA, un bureau d'études spécialisé en transports et mobilité, auteur des études trafic réalisées pour le projet.

## L'ÉQUIPE PROJET SNCF RÉSEAU

Le projet a été représenté du début à la fin de la concertation par la même équipe projet. Cette constance a permis la création de liens avec les acteurs du territoire nécessaires pour faciliter les échanges. Jean TRARIEUX, chef de projet, Meven BOUVET, responsable concertation Île-de-France et Flore COUSTILLIERE, chargée de la concertation ont été appuyés par la présence du directeur Accès réseau Île-de-France Jean FAUSSURIER à la rencontre d'ouverture de la concertation.

## LES PARTENAIRES

Le projet a été réfléchi de manière étroite avec les deux communes et les autres partenaires institutionnels. Ces partenaires ont été présents à chaque rencontre publique aux côtés de l'équipe projet SNCF Réseau pour porter les éléments de leurs compétences : le département sur les sujets de circulation, les deux villes sur les questions de plan de circulation, politique de stationnement et aménagement urbain, et la RATP sur le thème de la circulation des bus.

# DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

## PRÉPARATION DE LA CONCERTATION

### RÉUNIONS DE TRAVAIL AVEC LES VILLES ET LES PARTENAIRES INSTITUTIONNELS

Au-delà des séances de travail avec les villes et autres partenaires institutionnels pour concevoir le projet, deux rencontres ont été organisées en amont de la concertation pour échanger sur les modalités d'information et d'expression à mettre en œuvre. Ces comités de concertation se sont tenus les 3 novembre et 15 décembre 2016 et ont rassemblé autour de SNCF Réseau les villes de Deuil-La Barre et Montmagny, la communauté d'agglomération Plaine Vallée, le département du Val d'Oise, la région Île-de-France, le STIF et la RATP. La séance du 15 décembre a été conduite sous l'égide du sous-préfet de Sarcelles pour entériner les principes et modalités de la concertation.

### RENCONTRE DE L'ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DU QUARTIER DEUIL-MONTMAGNY

Dans un souci constant d'associer les acteurs du territoire à la concertation, l'équipe SNCF Réseau a rencontré en amont de la concertation à plusieurs reprises l'Association pour la sauvegarde du quartier Deuil-Montmagny (ASDM), créée en 2014 dans le cadre du précédent projet de suppression du passage à niveau. Ces rencontres ont eu pour objectif d'annoncer la concertation et d'initier le dialogue.

## ANNONCE DE LA CONCERTATION

La concertation a été précédée d'une phase de diffusion de l'information afin de mobiliser le plus largement possible l'ensemble des acteurs concernés par le projet.

Deuil-La Barre et Montmagny ont été au cœur de cette diffusion. Les villes de Groslay et Saint-Brice ont également été destinataires. Ces deux communes sont en effet particulièrement concernées par le projet de par la provenance de nombreux lycéens de ces communes vers le lycée Camille Saint-Saëns via la ligne H.

### Plusieurs actions ont été mises en place :

#### > Information aux comités de quartier

Les 6 comités de quartier de Deuil-La Barre qui avaient lieu en fin d'année 2016 ont été informés du lancement de la concertation et de son déroulé. De même à Montmagny, la concertation a été annoncée dans les réunions de quartier des 8, 15, 22 et 29 novembre 2016. Les deux villes ont également consacré un article à la concertation dans leurs journaux municipaux.

#### > Affichage

Les affiches annonçant les rencontres publiques et renvoyant vers la page Internet du projet ont été mises à disposition des quatre communes Deuil-La Barre, Montmagny, Groslay et Saint-Brice qui les ont affichées sur leurs réseaux de panneaux municipaux, à raison d'une trentaine par commune.

Une campagne d'affichage dans les commerces du quartier de Deuil-Montmagny a également été réalisée.

Au total, 250 affiches ont ainsi été diffusées.



> LA CAMPAGNE D’AFFICHAGE

### > Distribution du dépliant du projet dans les boîtes aux lettres

Un dépliant d’information sur le projet a été distribué dans l’intégralité des boîtes aux lettres de Deuil-La Barre et Montmagny, soit près de 16 000. Ces dépliants ont également été mis à disposition du public dans les quatre mairies et diffusés lors des rencontres publiques. Une version PDF était disponible sur le site du projet. Le dépliant contenait une carte T invitant à contribuer à la concertation. Au total, près de 18 000 dépliants ont été diffusés pendant toute la concertation.

### > Relations presse

Un dossier de presse a été envoyé en amont de la concertation aux médias locaux. La presse a été présente à chacune des rencontres de la concertation. Les retombées média sont recensées dans les annexes de ce bilan.

### > Diffusion des documents de la concertation aux partenaires

Un courrier et des dépliants ont été envoyés pour annonce et diffusion aux acteurs suivants : les quatre villes de Deuil-La Barre, Montmagny, Groslay et Saint-Brice, le SDIS du Val d’Oise, le lycée Camille Saint-Saëns, la gare Deuil-Montmagny, l’association Les Amis de la terre, l’Association pour la sauvegarde du quartier Deuil-Montmagny, l’association Bouge ta ville. Le blog de la ligne H a également annoncé la concertation.

### > Invitation des commerçants du quartier de la gare à l’atelier qui leur était dédié

Chaque commerçant du quartier de la gare a reçu en main propre une invitation à l’atelier dédié. Cette diffusion a été l’occasion de présenter le projet à chacun d’eux et de recueillir leurs premières réactions.

## SUPPORTS D’INFORMATION SUR LE PROJET

L’information sur la concertation et le projet a été assurée par trois supports clés : dépliant, site web et exposition.

Des supports spécifiques et évolutifs ont également été créés et diffusés au cours de la concertation en fonction de l’avancée des travaux en atelier.

# DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

## > Le dépliant d'information

Le dépliant réunit en 3 volets les éléments d'information clés sur le projet et la concertation. Une cartographie permet de situer les aménagements envisagés. Une carte T complète ce dépliant.



> LE DÉPLIANT D'INFORMATION

## > Le site Internet du projet

[pndeuilmontmagny.sncf-reseau.fr](http://pndeuilmontmagny.sncf-reseau.fr)

La page Internet du projet regroupe les éléments de présentation du projet, centralise les documents techniques (étude préliminaire de suppression du passage à niveau sur les communes de Deuil-La Barre et Montmagny, études trafic relatives à la fermeture du passage à niveau, document des caractéristiques techniques du passage à niveau) et a été enrichi au fur et à mesure de la concertation des supports de présentation utilisés en rencontre publique. Le site invitait enfin à contribuer par mail.



> LE SITE INTERNET DU PROJET

## > L'exposition sur le projet

Une exposition composée de deux panneaux a été conçue pour présenter le projet. Elle a été installée pendant toute la concertation à la mairie annexe de Deuil-La Barre et au centre social Saint-Exupéry de Montmagny. Les visiteurs de l'exposition étaient invités à déposer un avis sur le projet dans les urnes prévues à cet effet. Les panneaux d'exposition étaient aussi affichés lors de toutes les rencontres publiques.



> L'EXPOSITION





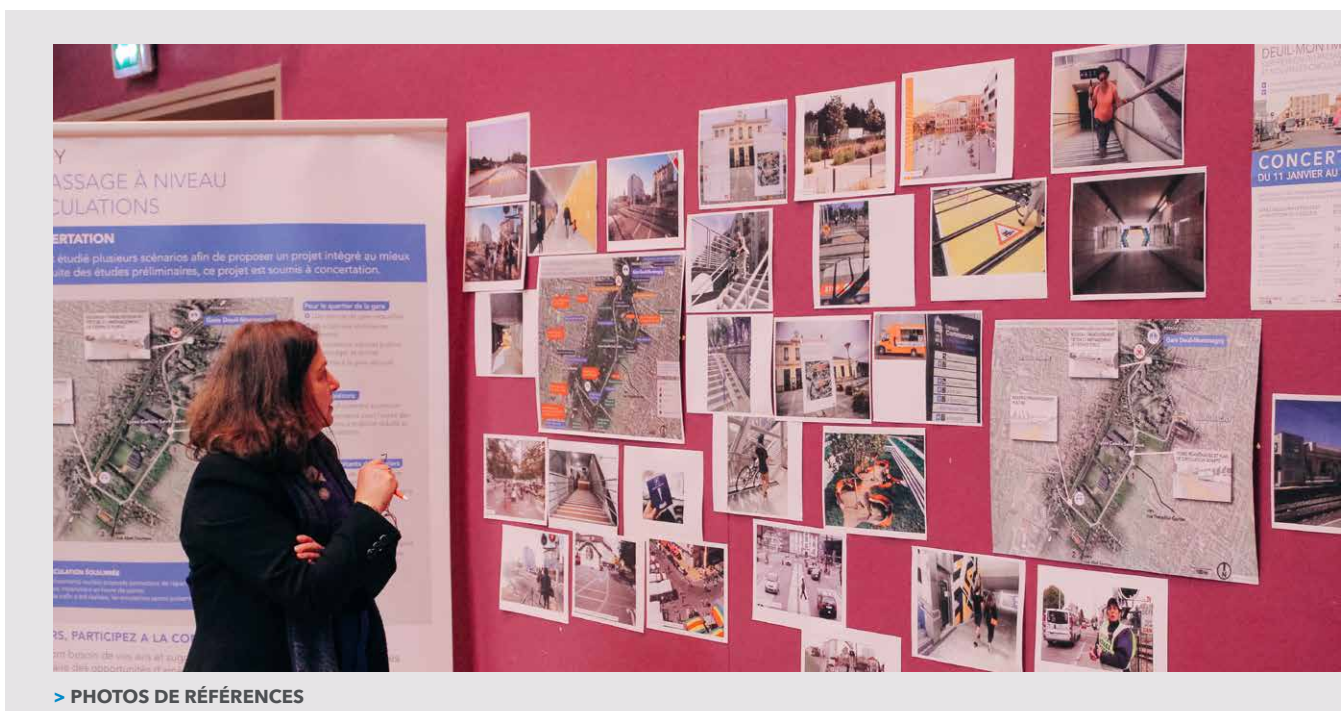
> URNE CONTENANT LES AVIS DES VISITEURS

### > La carte interactive du projet

La carte du projet a été intégrée sur Google Maps, ce qui a permis de faciliter les échanges au cours de la concertation. En direct lors des rencontres publiques, sur tablette ou sur grand écran, l'évocation d'une rue précise ou d'un secteur particulier était concrètement visible sur carte en ligne avec fond de photo satellite.

### > Un mur d'inspiration

En fonction des thèmes abordés lors des rencontres publiques, une exposition de photos était proposée pour servir de cadre de référence sur les solutions réalisées ailleurs et dans d'autres contextes. Les participants étaient invités à s'alimenter sur ces murs de références pour formuler leurs contributions pour le projet de suppression du passage à niveau.



> PHOTOS DE RÉFÉRENCES

## DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

DEUIL-MONTMAGNY - SUPPRESSION DU PASSAGE À NIVEAU  
ET NOUVELLES CIRCULATIONS

PROPOSITIONS FORMULÉES DEPUIS LE DÉBUT DE LA CONCERTATION



> LA CARTE DES CONTRIBUTIONS REÇUES PAR SNCF RÉSEAU AU 2 FÉVRIER 2017

### > La carte des contributions

Les contributions formulées étaient rassemblées et localisées sur une carte du projet pour l'atelier du 2 février et sur une carte du quartier de la gare pour l'atelier du 21 février. Ces cartes ont permis de visualiser la richesse et la diversité des contributions formulées. Elles ont aussi permis aux participants de constater que des contributions contradictoires étaient formulées (aucune sélection n'avait été effectuée pour la réalisation de ces cartes).

### > Les études et documents présentés au cours de la concertation

Après chaque rencontre publique, les documents support étaient mis en ligne sur le site du projet : l'étude préliminaire, l'étude trafic, les supports de présentation en réunion, etc.

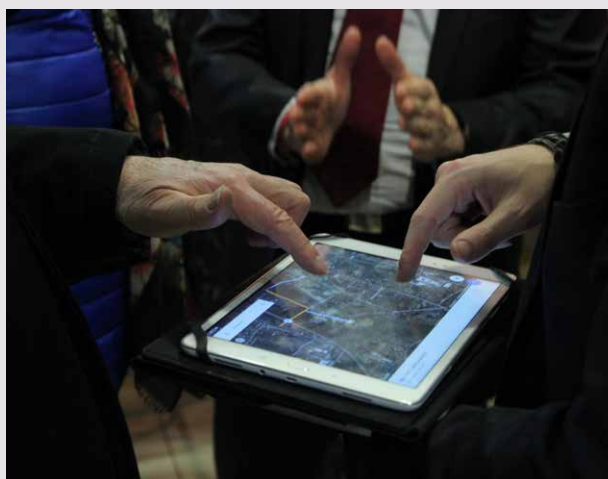
## SÉANCES D'ÉCHANGE ET DE TRAVAIL COLLECTIF SUR LE PROJET

Plusieurs rencontres ont été organisées pour, tout d'abord permettre au public de comprendre le projet proposé, puis ensuite, travailler sur des solutions d'amélioration.

### DÉCOUVRIR LE PROJET ET LES QUESTIONS QU'IL SOULÈVE

- ▣ **Le 11 janvier, une rencontre en mairie annexe de Deuil-La Barre** a rassemblé une centaine de participants.
- ▣ **Le 12 janvier, une rencontre au centre social Saint-Exupéry de Montmagny** a rassemblé une cinquantaine de participants.
- ▣ **Le 20 février, une rencontre en gare de Deuil-Montmagny** a permis de diffuser le dépliant et échanger avec près de 300 voyageurs.

Ces rencontres étaient organisées sur une durée de 3 heures. L'équipe SNCF Réseau et les deux villes étaient là pour présenter le projet et répondre aux premières questions. Les participants étaient aussi invités à contribuer dans les urnes et sur des murs d'idées. Ces premières rencontres ont permis de mobiliser pour les séances en atelier. Elles ont aussi permis aux participants de commencer à s'approprier le projet mis en concertation.



> LES RENCONTRES AUTOUR DU PROJET

# DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

## TRAVAILLER EN ATELIER ET SUR LE TERRAIN

### > Le 16 janvier, un atelier « Nouvelles circulations douces et routières »

Organisée dans la salle des fêtes de Deuil-La Barre, cette rencontre a réuni 105 participants. Les enjeux de sécurité du projet ont été rappelés, sous l'égide de Monsieur DOBO-SCHOENENBERG, sous-préfet de Sarcelles, et de Monsieur FAUSSURIER, directeur accès au réseau Île-de-France SNCF Réseau. Après une présentation du projet et des différents ouvrages envisagés, puis un temps d'échange collectif, les participants ont été invités à formuler leurs suggestions de manière collective sur des grandes cartes du projet.



> ATELIER "NOUVELLES CIRCULATIONS DOUCES ET ROUTIÈRES",  
LE 16 JANVIER 2017

### > Le 19 janvier, une réunion dédiée aux commerçants

Au Café Le Paris autour d'un buffet, cette rencontre avec une dizaine de commerçants a permis de présenter le projet à un public particulièrement concerné par le réaménagement du quartier de la gare que suppose la fermeture du passage à niveau. Les commerçants ont pu poser leurs questions, exprimer leurs craintes et échanger avec les élus et l'équipe SNCF Réseau.



> RÉUNION DÉDIÉE AUX COMMERÇANTS,  
LE 19 JANVIER 2017

### > Le 28 janvier, une « étude du projet en marchant »

Au départ du Café Le Paris situé à proximité du passage à niveau, cette étude du projet en marchant a rassemblé une cinquantaine de participants. Les trois groupes équipés d'audioguides et guidés par un membre de l'équipe projet ont parcouru le site du projet pendant plus de deux heures. Un guide du circuit identifiait 9 points d'arrêts thématiques. Cette étude en marchant a permis de favoriser la compréhension in situ du projet en localisant les différents aménagements, de nourrir la réflexion de la connaissance terrain des participants. Les deux villes étaient présentes dans chaque groupe pour répondre aux questions relatives à leurs champs de compétences.



> " ÉTUDE DU PROJET EN MARCHANT",  
LE 28 JANVIER 2017

## > Le 2 février, un atelier « Intégration du projet dans son environnement »

Organisée dans la salle des fêtes de Montmagny, cette rencontre a réuni 85 participants. Les enjeux de déplacement et de mobilité du projet ont été présentés par la RATP pour le volet bus et le bureau d'études CDVIA pour les études trafic. Après la présentation du projet et des simulations de trafic à horizon 2022, les participants ont travaillé en petits groupes par secteur géographique du projet pour s'exprimer sur les thèmes suivants : cohabitation des piétons, vélos, voitures, bus, stationnement, politique de circulation, aménagement de la voirie et de ses abords.



> ATELIER "INTÉGRATION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT", LE 2 FÉVRIER 2017

## DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

### > Le 21 février, un atelier « Aménagement et vitalité du quartier de la gare »

Organisée dans la salle des fêtes de Deuil-La Barre, cette rencontre a réuni 80 participants. Les enjeux liés au quartier de la gare ont été évoqués par l'équipe SNCF Réseau et les deux villes. Les participants ont travaillé en petits groupes sur les thèmes suivants : l'aménagement du franchissement,

la vitalité du quartier de la gare, les actions à conduire d'ici la fermeture. Une carte permettait de localiser les grands principes pour le quartier en 2022.

**Chaque rencontre a fait l'objet d'une synthèse des échanges publiée sur le site et envoyée par mail à l'ensemble des participants à la concertation qui avaient communiqué leurs coordonnées électroniques (140 destinataires en fin de concertation).**

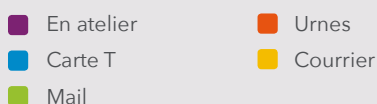
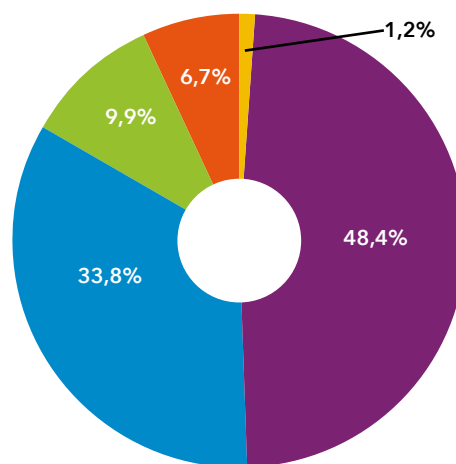


> ATELIER "AMÉNAGEMENT ET VITALITÉ DU QUARTIER DE LA GARE",  
LE 21 FÉVRIER 2017

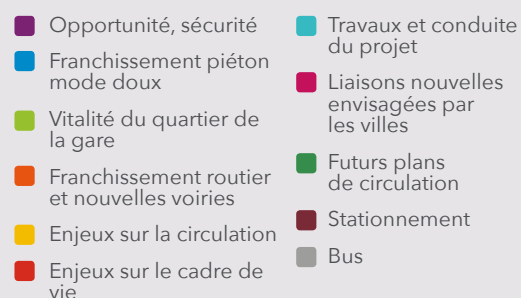
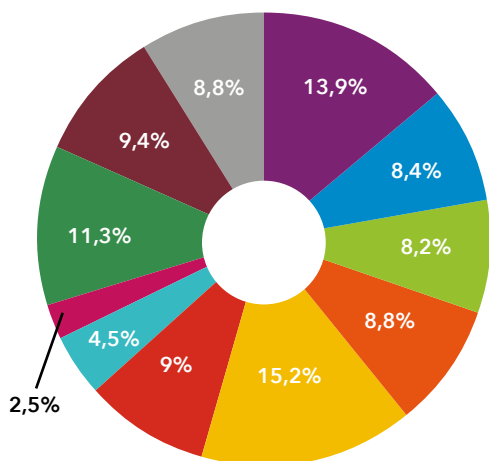
# DE NOMBREUSES CONTRIBUTIONS TOUT AU LONG DE LA CONCERTATION

Tout au long de la concertation, les participants ont pu donner leur avis et poser des questions par plusieurs moyens : prise de parole et contributions écrites lors des rencontres, cartes T, mail, urnes des expositions, courrier postal.

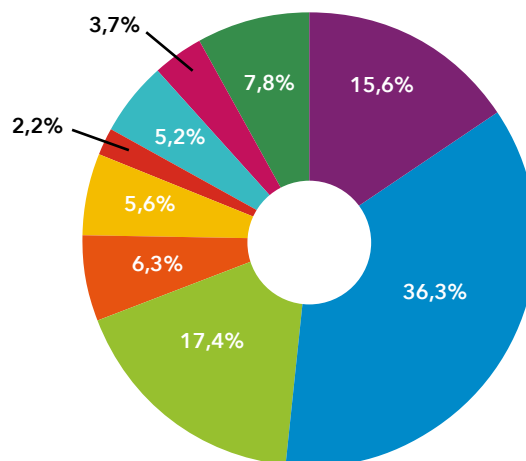
## > Modalités de contribution



## > Thèmes abordés dans les contributions



## > Secteurs géographiques concernés par les contenus des contributions



## DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

La participation a été soutenue et active du début à la fin de la concertation. Les participants se sont saisis du projet et de ses aspects techniques, apportant des contributions argumentées et des propositions alternatives pour alimenter le projet.

Plusieurs associations concernées par le projet et ses impacts sur les riverains, sur l'environnement et sur les usagers des transports se sont mobilisées : Les Amis de la Terre Val d'Oise, Val d'Oise Environnement, l'association des Usagers des Transports FNAUT Île-de-France, l'Association pour la sauvegarde du quartier Deuil-Montmagny.

La commission identité de la ville du Conseil communal consultatif de Deuil-La Barre s'est aussi prononcée sur le projet.

Toutes les contributions écrites et courriers reçus au cours de la concertation figurent en annexe de ce bilan.

Des réponses ont été dans la mesure du possible apportées en réunion ou par mail par l'équipe SNCF Réseau. Néanmoins, le projet étant au stade des études préliminaires, l'ensemble des questions n'ont pu être traitées. Les phases d'études ultérieures visent à affiner le projet et ses modalités et permettront de répondre aux questions plus finement.







# 2



# SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS ET DES RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE PENDANT LA CONCERTATION

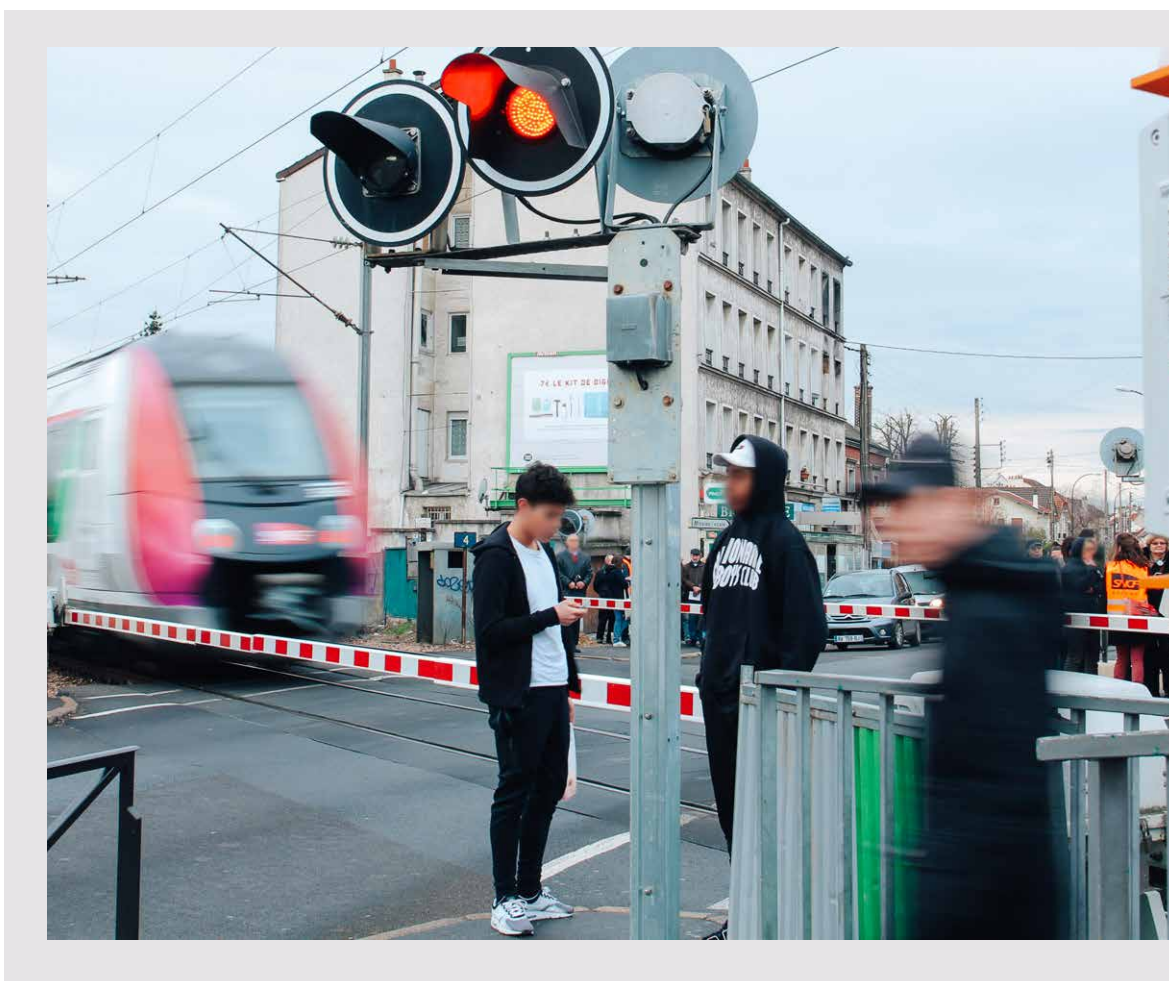


## SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS ET DES RÉPONSES APP

Le projet de suppression du passage à niveau porté par SNCF Réseau s'inscrit dans un contexte urbain dont il ne peut être dissocié. Il est en interface avec les questions de circulation, de stationnement, d'aménagement urbain, des commerces... Le maître d'ouvrage a donc travaillé avec l'ensemble des acteurs compétents pour concevoir un projet intégrant toutes ces problématiques. Le projet et ces sujets afférents ont suscité de nombreuses réactions et de nombreuses expressions ont été recueillies au cours de la concertation :

- ▶ Expressions sur le projet et relevant de la décision de SNCF Réseau (suppression, ouvrages de franchissement),
- ▶ Expressions sur le projet et relevant de la décision des villes (nouvelles voiries, plan de circulation et stationnements sur les nouvelles voiries, aménagement des voiries)
- ▶ Expressions en lien avec le projet et relevant de la décision des villes (plan de circulation sur l'ensemble du territoire des deux communes, stationnements, aménagement des voiries sur le reste du territoire, projets de nouvelles liaisons routières),
- ▶ Expressions en lien avec le projet et relevant de la décision du STIF, de la RATP et des deux communes (parcours des bus).

L'ensemble de ces contributions sont reprises par thématiques dans cette partie.



## L'OPPORTUNITÉ DU PROJET POUR GARANTIR LA SECURITE DE TOUS

### LA NÉCESSITÉ DE SUPPRIMER LE PASSAGE À NIVEAU EN VERTU DE LA SÉCURITÉ DE TOUS

Le thème de la sécurité a été un sujet central de la concertation. Le premier atelier de concertation du 16 janvier lui a été dédié. Il s'est tenu sous l'égide de M. DOBO-SCHOENENBERG, sous-préfet de Sarcelles. Celui-ci a réaffirmé l'engagement de l'Etat aux côtés de SNCF Réseau et de ses partenaires pour fermer le passage à niveau le plus dangereux de France et finaliser la solution de rétablissement la plus pertinente. Le dernier accident survenu le 3 janvier 2017 a rappelé que les nombreuses mesures de sécurisation et de sensibilisation ne suffisent pas à réduire de manière satisfaisante l'accidentologie du passage à niveau.

**Les deux communes ont également appelé à la fermeture du passage à niveau dans les délais annoncés par SNCF Réseau, arguant des nombreuses et quotidiennes situations dangereuses observées.**

La majorité des participants a fait écho à ces propos en témoignant du danger représenté par le passage à niveau et en appelant à sa suppression. De nombreuses expressions autour de la nécessité de fermeture et de sécurisation du quartier ont été recueillies :

▶ « Impératif de fermer ! »

« Très bonne décision car trop d'accidents »  
« Un matin en allant travailler, j'ai assisté à un accident de personne et je peux vous dire que l'on n'oublie pas ! »

« Je suis pour cette suppression, surtout en termes de sécurité »

« Il me paraît indispensable de supprimer ce passage à niveau - trop dangereux »

« Il n'est plus possible de maintenir ce dispositif et d'attendre des morts supplémentaires pour le supprimer. Le passage à niveau de la gare de Deuil-Montmagny fait partie des plus dangereux de France. »

Les participants ont également appelé le maître d'ouvrage et les partenaires à construire un projet sécurisé pour tous. La sécurité des piétons, et notamment des jeunes, lycéens, collégiens et écoliers des établissements scolaires du quartier (Lycée Camille Saint-Saëns, Collège Emile du Châtelet, Ecoles Pasteur, Centre social Saint-Exupéry) a particulièrement fait l'objet de l'attention des participants.

▶ « Quelles sont les mesures concrètes qui seront mises en place sur cette route (trottoirs pour protéger les piétons : lycéens, collégiens ?) »

« Il faut sécuriser l'école primaire de Montmagny »

« Quid de la protection des élèves des écoles Pasteur ? »

« Quelle sécurité routière pour protéger les élèves du lycée ? »



**La ville de Montmagny indique que la configuration des voies secondaires se raccordant à la D311 (rues Guynemer et Blancport, avenue du Commandant Manoukian) multiplie les occasions de blocage de véhicules sur la voie ferrée.**

SNCF Réseau indique que différentes mesures de sécurisation et de sensibilisation ont été mises en place sur le passage à niveau. En dépit de ces mesures, le nombre d'incidents reste élevé. La suppression est ainsi la seule solution pour garantir la sécurité de tous.

SNCF Réseau explique que cette situation est en partie imputable à l'emplacement du passage à niveau. Sa localisation en cœur

## SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS ET DES RÉPONSES APP

de ville à proximité des quais de la gare de Deuil-Montmagny et du lycée Camille Saint-Saëns et sa forte fréquentation multiplient en effet les comportements dangereux. Chaque jour, environ 7000 véhicules (dont 2 lignes de bus) et 188 trains l'empruntent. C'est le carrefour routier/ferroviaire le plus fréquenté d'Ile-de-France, avec des interruptions de trafic routier pouvant aller jusqu'à 20 minutes cumulées en heure de pointe. De surcroît, en moyenne en heure de pointe, 500 piétons traversent ce passage. On observe que le non respect des règles par les usagers est également l'une des raisons de l'accidentologie observée.

SNCF Réseau est mandaté par l'État pour supprimer le passage à niveau et sécuriser la traversée des voies ferroviaires pour tous les usagers. Assurer la sécurité de tous dans le futur projet est l'un des objectifs majeurs du maître d'ouvrage et de ses partenaires. SNCF Réseau travaille pour cela main dans la main avec les villes, car l'aménagement des voiries et les mesures favorisant la bonne cohabitation et la sécurisation des cheminements relèvent de leurs compétences.

## PAS DE SUPPRESSION SANS PENSER LE RÉTABLISSEMENT DES CIRCULATIONS

Dans le cadre de cette suppression, le principe de rétablissement des franchissements piétons et motorisés n'a pas été remis en cause au cours de la concertation. Il a même



été valorisé, du fait du volume actuel de circulation sur le passage à niveau et des difficultés de circulation notamment des bus rue de la Gare. Le rétablissement des circulations permettrait une meilleure répartition du trafic sur le territoire une fois le passage fermé.

► « La circulation des véhicules est importante ainsi que les transports en commun. Le rétablissement est donc nécessaire »

« Il y a actuellement beaucoup de circulation de véhicules et de piétons autour du PN donc le rétablissement des circulations est nécessaire (notamment passage souterrain). »

« Nous soutenons sans réserve le projet de fermeture du PN4 dans ses principes » a écrit le Conseil communal consultatif de Deuil-La Barre.

« Nous sommes d'accord sur le diagnostic, l'objectif premier du projet (...) et sur les principes d'un passage souterrain piétonnier, d'un aménagement, d'une prolongation de la rue Guynemer, et d'une traversée routière adaptée au sud » a écrit l'Association pour la sauvegarde du quartier Deuil-Montmagny.

Quelques participants ont néanmoins demandé davantage de précisions sur la solution d'un passage unique par l'ouvrage du Lac Marchais.

SNCF Réseau a pour mission le rétablissement des franchissements piétons et motorisés. SNCF Réseau a travaillé en partenariat avec l'État, la Région, le département du Val d'Oise, le STIF, la RATP, Plaine Vallée et les deux communes afin de concevoir un projet le mieux à-même de s'intégrer dans le contexte urbain de Deuil-La Barre et Montmagny. L'objectif est de fermer le passage à niveau à l'horizon 2022. L'étude circulation conduite par le bureau d'études CDVIA a démontré que si aucun franchissement n'était rétabli, la majorité du trafic se reporterait sur l'ouvrage du Lac Marchais.

Ne proposer qu'un seul passage au Lac Marchais pour les véhicules de tout gabarit impliquerait une importante augmentation de

la circulation sur l'ouvrage, mais également sur les voiries avoisinantes (rues Carnot, de Montmorency ou du Clos de Pontoise, etc.). Celles-ci ne sont pas dimensionnées pour accueillir un tel volume de trafic, ni les véhicules à gros gabarit tels que les bus et les véhicules utilitaires ou de secours. La ligne 256 ne peut pas emprunter cet ouvrage de manière pérenne et des aménagements importants de voiries seraient nécessaires (élargissement...). Cette option n'a ainsi pas été retenue.

La répartition des circulations sur plusieurs ouvrages tout gabarit à double sens est nécessaire au bon fonctionnement de la circulation de l'ensemble des usagers sur les communes de Deuil-La Barre et Montmagny.

## UNE REFONTE INDISPENSABLE DES PLANS DE CIRCULATION PAR LES DEUX VILLES

La plupart des participants ont exigé la refonte des plans de circulation des deux villes afin de gérer au mieux les impacts de l'augmentation ou de la diminution des circulations sur les voiries. Cette refonte a été posée comme une condition du bon déroulement du projet de suppression. Le Conseil communal consultatif de Deuil-La Barre et l'Association pour la sauvegarde du quartier Deuil-Montmagny ont demandé à ce que soit adoptée une vision globale sur le devenir des communes, incluant l'ensemble des projets urbains du territoire.

► « L'idée est prometteuse mais il faudra veiller à garantir la fluidité de la circulation. »

« (...) interrogation sur les projets d'aménagements des rues situées au-dessus du passage à niveau. En effet, au regard des plans du projet actuel, rien n'est explicité, et il serait sans doute intéressant d'y réfléchir afin d'améliorer la circulation et surtout pouvoir désengorger certaines rues. »

Les Amis de la Terre et Val d'Oise Environnement ont considéré que « le rétablissement

de liaison routière alternative doit s'accompagner d'une refonte générale du plan de déplacement des 2 communes concernées (Deuil et Montmagny) permettant une diminution générale du trafic routier source de pollutions et d'une promotion accrue des modes de déplacement alternatifs à la voiture dont le bus. »

L'Association pour la sauvegarde du quartier Deuil-Montmagny a estimé que « le projet de fermeture du PN4 s'inscrit dans un autre plus vaste de remise à plat des flux des villes de Deuil-La Barre et Montmagny, incluant les flux de bus en Ile-de-France ».



**Les élus de Deuil-La Barre et Montmagny ont assuré qu'ils s'en préoccupaient et ont précisé que la réflexion sur la refonte des plans de circulation des deux villes était initiée et qu'elle ferait l'objet d'une concertation avec les habitants.**

Des propositions concrètes pour réaménager les plans de circulation des deux villes ont été formulées au cours de la concertation, elles sont synthétisées dans ce document, partie III.f.

**SNCF Réseau est conscient que la refonte des plans de circulation est une condition d'acceptabilité du projet. Le bureau d'études CDVIA mandaté par SNCF Réseau a proposé des possibilités de gestion et d'aménagement de certains carrefours : carrefour entre la rue de la Fontaine du Gué et la rue Gallieni (place Jean Moulin), carrefour entre le prolongement de la rue Guynemer et la rue Achille Viez, carrefour entre la rue Carnot, la rue Théophile Gautier, la rue d'Épinay et la rue Jean Missout, carrefour entre la rue Carnot, l'avenue de la Gare et la rue de Montmorency (lire l'étude annexée à ce bilan). SNCF Réseau assure que tous ces éléments, ainsi que l'ensemble des contributions et suggestions reçues sur le sujet, ont été transmis aux villes à l'issue de la concertation.**

## SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS ET DES RÉPONSES APP

## QUELQUES PROPOSITIONS ALTERNATIVES À LA SUPPRESSION

Compte tenu des importantes modifications générées par le scénario de rétablissement, des participants ont formulé des propositions alternatives à la suppression :

### > Le passage des trains en aérien entre Groslay et Epinay Villetaneuse

La solution du passage des trains en aérien impliquerait 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, à environ 12 mètres. Cette solution ne peut être envisagée par SNCF Réseau en raison des impacts fonciers extrêmement importants qu'elle représente. Par ailleurs, la réalisation de tels travaux nécessiterait l'arrêt de la circulation des trains pendant plus d'un an.

### > La mise à sens unique de la circulation sur le passage à niveau pour réduire le flux de voitures et donc le risque d'accident

La mise à sens unique de la circulation sur le passage à niveau ne permettrait pas d'assurer la sécurité de tous les usagers. Si seule la circulation des véhicules motorisés est réorganisée, la sécurisation des piétons ne sera pas effective. Aujourd'hui, quelques 500 piétons, dont de nombreux lycéens, empruntent en heure de pointe le passage à niveau. Or le non-respect des règles par les usagers est une des raisons de l'accidentologie observée. Il faudrait par ailleurs proposer de nouveaux franchissements pour les véhicules circulant dans l'autre sens, en particulier pour les bus. La sécurité et le problème de circulation ne seraient ainsi pas réglés. La seule manière de rendre cette traversée sécurisée est de fermer le passage à niveau.

### > La conservation du passage à niveau pour le seul passage des bus

Pour la FNAUT, cette solution permettrait de conserver la qualité de l'offre de service bus si elle était accompagnée de mesures dissuasives de passage pour les autres usagers de la route (piétons, vélos, voitures et camions).

▶ « La piste proposée consiste à conserver le passage à niveau pour le seul passage des bus en y appliquant les mesures suivantes : déclassement du passage à niveau de 1ère catégorie en 4ème catégorie et signature d'une convention SNCF-RATP pour son franchissement par les bus (...), modification du régime d'ouverture du passage à niveau (...), suppression de toute possibilité de franchissement du passage à niveau par tout autre usager que les bus (...). »

Le STIF, la RATP et SNCF Réseau ont émis un avis défavorable à la proposition formulée par l'association des usagers des transports FNAUT Ile-de-France, car laisser ouvert le passage à niveau pour une seule catégorie d'usagers ne permet pas d'assurer la sécurité de l'ensemble des usagers.

Malgré les mesures dissuasives qui pourraient être mises en place, les piétons et les deux roues pourraient continuer à franchir le passage à niveau pendant les passages des bus. Or aujourd'hui, en heure de pointe, quelques 500 piétons empruntent chaque jour le passage à niveau dont de nombreux lycéens, et le non respect des règles est l'une des raisons de l'accidentologie observée.

Par ailleurs, la FNAUT suggère de déclasser le passage à niveau de la 1ère à la 4ème catégorie. Les passages à niveau de 4ème catégorie, sous convention, sont des passages à niveau très peu fréquentés souvent situés en zone de faible densité ou sur des sites industriels. Ils sont assez peu circulés au niveau ferroviaire. A Deuil-Montmagny, le passage à niveau est utilisé chaque jour par 188 trains ainsi que 228 bus qui transportent



environ 7000 voyageurs. Cette importante fréquentation n'est pas compatible avec ce type de classification, d'autant plus que la RATP qui serait signataire de la convention porterait la responsabilité civile d'un éventuel accident.

Enfin, l'utilisation d'un système embarqué, essentiel à la solution proposée, nécessiterait la coordination entre l'annonce d'un train et la demande d'ouverture par le bus. Ce système n'est aujourd'hui pas encore développé. Ce passage à niveau fortement fréquenté et localisé en centre urbain dense n'est pas propice à la mise en place d'expérimentations pour des raisons évidentes de sécurité.

Concernant la mise en place de bornes automatiques marquant l'entrée dans des sas dédiés, la RATP émet de vives réserves au vu du manque de garanties quant à la fiabilité du système. Des dysfonctionnements de ce type de bornes ont déjà été à l'origine de dom-

mages matériels et corporels, par exemple rue de Strasbourg à Saint-Denis le 11 mars 2005. Par ailleurs, la configuration urbaine autour du passage à niveau de Deuil-Montmagny ne permet pas l'installation de sas de part et d'autre de la voie ferrée.

Enfin, cette solution ne permet pas de régler la problématique de croisement des bus rue de la Gare.

## > L'interdiction de circulation sur le passage à niveau pour certains véhicules

SNCF Réseau a expliqué l'importance d'instaurer des solutions lisibles et compréhensibles. Or mettre en place des règles de circulation différentes en fonction des véhicules complexifierait la situation.

## > Le renforcement des sanctions pour les comportements dangereux.



## SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS ET DES RÉPONSES APP

## LE FRANCHISSEMENT PIÉTON / MODES DOUX AU DROIT DU PASSAGE À NIVEAU ACTUEL

Une des premières fonctionnalités du passage à niveau est de permettre aux piétons de franchir la voie ferrée. L'objectif du projet est de rétablir cette fonctionnalité. Ce franchissement piéton/modes doux a été l'un des sujets centraux de la concertation. Un atelier a été consacré le 21 février à l'aménagement et la vitalité du quartier de la gare, au cours duquel il a été plus précisément évoqué.

### UNE LOCALISATION ET UN PASSAGE EN SOUTERRAIN GLOBALEMENT ACCEPTÉS

Les participants se sont accordés sur la localisation de ce franchissement au niveau du passage actuel. Cet emplacement permet de limiter l'allongement de parcours et de maintenir les habitudes de déplacement. Le passage en souterrain, plutôt qu'un passage en passerelle au-dessus de la voie, a aussi été accepté par l'ensemble des participants.

De nombreuses contributions ont démontré la préoccupation des participants quant à la préservation du lien entre les deux côtés de la voie. Faire de ce nouveau passage piéton un point de liaison et non de rupture entre les deux villes a été formulé comme une condition d'acceptation du projet.

SNCF Réseau indique que le rétablissement des circulations piétonnes et modes doux doit se faire au droit du passage à niveau pour limiter l'allongement de parcours. Deux solutions de franchissement existent et ont été étudiées. La solution d'une passerelle a été rejetée par les deux communes

en raison de son impact visuel (la présence d'un réseau de gaz à haute pression et des caténaïres implique la création d'une passerelle de 7 mètres de haut et de 45 mètres de long). La solution en souterrain a donc été retenue et présentée en concertation. SNCF Réseau rappelle son objectif de maintenir la vitalité du quartier de la gare, et notamment les liaisons entre les deux villes. L'aménagement de ce passage souterrain et de l'espace libéré de part et d'autre de la voie doit donc être rassurant et de bonne qualité.

### QUELQUES DEMANDES EN FAVEUR D'UNE OUVERTURE DU PASSAGE SOUTERRAIN ACTUEL DE LA GARE POUR LES LIAISONS VILLE-VILLE

Certains participants ont souhaité que le passage souterrain actuel puisse être utilisé pour les liaisons ville-ville, et non pas seulement quai à quai comme cela est prévu à l'horizon de la fermeture du passage à niveau.

▶ « Préserver le passage souterrain actuel en accès public pour le quartier »

SNCF Réseau explique qu'à l'horizon de la fermeture du passage à niveau, la gare serait possiblement fermée et mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Les accès aux quais, et donc le passage souterrain existant en gare, seraient équipés de portiques de contrôle. Ce projet va être coordonné avec la construction du nouveau passage souterrain au droit du passage à niveau. Ce dernier sera dédié aux flux ville à ville et celui de la gare aux flux quai à quai. Par ailleurs, le passage en gare existant n'est pas assez large pour accueillir ces deux flux distincts.

## DES MODALITÉS D'ACCÈS AU SOUTERRAIN EN DÉBAT, UNE FORTE ATTENTE DE RAMPES

Si la localisation et le passage en souterrain n'ont pas fait débat, le mode d'accès au passage souterrain a fait l'objet de nombreuses contributions.

De manière unanime, les participants ont souhaité que soit privilégiée la solution d'accès par rampe. Certains ont demandé à ce qu'un accès par escaliers complète ces rampes.

La préoccupation principale a été le maintien du lien entre les deux villes. La mise en place d'une liaison lisible, facile et sécurisante entre les deux côtés de la voie a été demandée. La continuité des cheminements en vélo a aussi été un argument clé des participants en faveur d'une solution rampe, et notamment des associations Les Amis de la Terre et Val d'Oise Environnement. Certains ont demandé à ce qu'aucun ascenseur ne soit créé, craignant des problèmes de maintenance répétés et s'inquiétant du coût représenté pour les villes.

► « Il faut une pente douce pour les véhicules handicapés et cyclistes. »

« Des rampes pas des ascenseurs »

« Une rampe piétonne plutôt qu'un ascenseur »

« Le système rampe doit absolument être adopté et doublé par des escaliers. La rampe est une nécessité pour les PMR, vélos, poussettes mais limitant pour les personnes valides. D'où l'indispensable présence d'escaliers. Ces deux moyens conjugués optimiseront la continuité entre les deux côtés. »

« Construire une double rampe d'accès piétons et vélos au passage souterrain. Les ascenseurs seront souvent en panne. »

Le positionnement d'une rampe de part et d'autre de la voie n'étant pas évident techniquement, les contraintes présentes en souterrain ont été évoquées à plusieurs reprises. Des participants se sont interrogés sur l'évolution des règles de la servitude de part et d'autre de la canalisation de gaz.

Des participants, dont le Conseil communal consultatif de Deuil-La Barre, ont proposé de reculer la tête de quai d'environ 35 mètres pour positionner un passage souterrain côté nord du passage à niveau actuel, accessible avec des rampes PMR.

**SNCF Réseau indique que la préservation du cadre de vie des riverains et la réduction au maximum des potentielles nuisances engendrées par le projet sont des priorités. La création d'une traversée piétonne/mode doux qui s'insère au mieux dans l'environnement urbain et répond au besoin des habitants des deux communes est un des objectifs du projet.**

Cependant, l'environnement dans lequel s'inscrit le nouveau franchissement est très contraint. SNCF Réseau fait état de ses contacts avec GRDF qui a signalé une servitude de 5 mètres de part et d'autre de la canalisation. Le maître d'ouvrage détaille les nombreux réseaux présents sous le passage à niveau (réseau d'assainissement, réseau d'eau, réseau téléphone...) comme autant de contraintes à prendre en compte pour étudier l'insertion du souterrain et de ses accès (lire l'étude annexée à ce bilan).

SNCF Réseau rappelle que les contraintes d'insertion des rampes accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) sont nombreuses. 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 85-90 mètres de long. Cette solution semble incompatible avec la servitude imposée par la présence du réseau de gaz à haute pression et ne paraît ainsi pas réalisable. Par ailleurs, le déplacement des quais de 35 m impliquerait le déplacement de la gare et donc de tout le système de signalisation pour les trains, un chantier qu'SNCF Mobilités n'est pas en mesure de conduire à ce jour.

En ce qui concerne l'insertion de rampes non PMR, une étude de faisabilité est à réaliser.

## SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS ET DES RÉPONSES APP

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

A la vue des nombreuses demandes au cours de la concertation, SNCF Réseau s'engage à réétudier les solutions de rampes et à prendre en compte les propositions émises lors de la concertation. Un cabinet d'architectes va être missionné sur le sujet.

## UNE ATTENTION FORTE À L'AMÉNAGEMENT DU SOUTERRAIN ET DE SES ACCÈS

La majorité des participants a demandé à ce que les liens entre les deux côtés de la voie ferrée soient garantis pour que la suppression ne crée pas une coupure urbaine. L'attention des participants s'est portée sur l'aménagement intérieur du passage souterrain 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 a été aussi proposé de solliciter des artistes locaux pour le revêtement des parois du passage (céramique, peinture, etc.). Des craintes ont été exprimées à l'égard de la sécurité et de la salubrité du passage souterrain et de ses accès.

▶ « Ce passage piétons remodelera de facto une porte d'entrée majeure de la ville. Il doit donc être l'objet dans sa conception d'une recherche de qualité et de confort à la hauteur de cet enjeu. » a écrit la Conseil communal consultatif de Deuil-La Barre.

« Il est impératif à nos yeux que le passage souterrain prévu pour la circulation douce soit très large et ouvert pour des raisons de sécurité (luminosité, etc.) »

« Crainte de la salubrité et sécurité dans le passage souterrain »

« Dans le souterrain : éclairage LEDS (lumières apaisantes), résistances aux dégradations, écrans d'informations »

« Passage souterrain : revêtement clairs, lumineux, anti tags, anti dégradations, diffuseurs d'odeurs, prévoir des WC et urinoirs à proximité, miroirs pour meilleure visibilité, vidéo-surveillance. »

SNCF Réseau indique que les escaliers mesureront 2,4 mètres de large et le souterrain 3,5 mètres de large. 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). SNCF Réseau explique que les détails de l'aménagement du souterrain et de ses accès seront travaillés dans les phases ultérieures du projet. Les premières suggestions émises en concertation seront intégrées à la réflexion et des séances de travail avec les riverains pourront être organisées sur le sujet.

## LA VITALITÉ DU QUARTIER DE GARE ET LE MAINTIEN DU LIEN ENTRE LES CENTRES VILLES

### L'IMPORTANCE DE GARANTIR L'ACTIVITÉ DES COMMERCES DE PROXIMITÉ

Les participants ont de manière unanime appelé à la préservation de la vitalité du quartier de la gare. Beaucoup d'entre eux ont souligné l'importance de garantir l'activité des commerces de proximité dans le cadre du projet, pendant les travaux et une fois le passage à niveau supprimé. Certains ont évoqué la création de nouveaux commerces à l'est de la voie ferrée sur l'espace public libéré.

▶ « *Oui à cet aménagement, j'espère que ça va permettre plus d'activité et dynamiser les commerces autour de la gare.* »

« *Il faut le supprimer tout en assurant la possibilité pour ceux qui vivent côté Montmagny d'accéder agréablement et confortablement aux commerces et services municipaux de Deuil.* »

Lors d'une rencontre dédiée, les commerçants du quartier de la gare ont rappelé que leur activité était correcte aujourd'hui mais pas suffisamment solide pour absorber les impacts que pourraient générer les travaux. Ils ont observé que les impacts du projet dépendaient des types d'activité et des zones de chalandise de chacun. Les commerçants ont expliqué qu'ils envisageaient de se réunir en association pour pouvoir porter de manière collective des actions de communication notamment pour consolider leur activité en préparation des travaux. Pour eux, la création de places de stationnement côté est de la voie est un impératif pour maintenir le lien avec les clients. Les commerçants ont enfin demandé un soutien des villes et de

SNCF Réseau en matière de communication pour appuyer le changement des habitudes de déplacement qu'impliquerait le projet. Certains participants ont demandé à ce que les modalités de livraison des commerçants soient étudiées dans le cadre du projet.

SNCF Réseau explique que la fermeture du passage à niveau permettra une diminution des circulations de passage et une sécurisation du quartier de la gare. L'aménagement des placettes de part et d'autre de la voie est l'occasion de créer des espaces publics qualitatifs et conviviaux adaptés aux besoins des habitants. La pacification et la piétonisation partielle du quartier pourraient ainsi contribuer à créer une nouvelle centralité autour de la gare et des commerces.

Des mesures d'accompagnement, notamment en communication, pourront être étudiées pour faciliter la lisibilité du quartier et la bonne information de tous pendant les travaux. SNCF Réseau précise que la vitalité commerciale du quartier est une des conditions de réussite du projet.

 **Les élus de Deuil-La Barre en charge du développement économique et du commerce ont débuté le dialogue avec les commerçants. Ils ont entendu le besoin des commerçants concernant la création de places de parking à l'est, SNCF Réseau leur a également transmis ces contributions.**

## LES GRANDS PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DES PLACETTES CRÉÉES

De nombreuses suggestions ont été faites quant à l'aménagement et les futurs usages de l'espace public libéré par la suppression du passage à niveau : potagers urbains, bancs, tables de pique-nique, poubelles, fontaines, kiosque à journaux, parc à vélos, terrasse de café... Il a également été suggéré d'y prévoir des animations éphémères ou des activités associatives telles que « La Ruche qui dit Oui ».

## SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS ET DES RÉPONSES APP

Certains participants ont demandé l'installation de nouveaux commerces et la création de places de stationnement côté est de la voie.

▶ « Trop de bruit pour mettre des bancs »  
 « Créer des commerces côté Montmagny »  
 « En profiter pour améliorer la signalisation / poteaux devant l'immeuble 9 rue Guynemer »

SNCF Réseau indique que le projet de suppression du passage à niveau est l'occasion de créer un espace qualitatif et attractif autour de la gare de Deuil-Montmagny. L'ensemble des propositions et suggestions recueillies au cours de la concertation ont été transmises aux communes de Deuil-La Barre et Montmagny.

## LE NOUVEAU FRANCHISSEMENT ROUTIER AU SUD DU PASSAGE À NIVEAU

Une des fonctionnalités du passage à niveau actuel est le franchissement de la voie ferrée par les voitures, bus, véhicules de secours et véhicules de livraison, qu'il s'agit de rétablir dans le cadre de la suppression du passage

à niveau. Ce franchissement routier a été l'un des sujets centraux de la concertation. Un atelier a été consacré le 2 février à l'intégration du projet dans son environnement, au cours duquel il a été plus précisément évoqué.

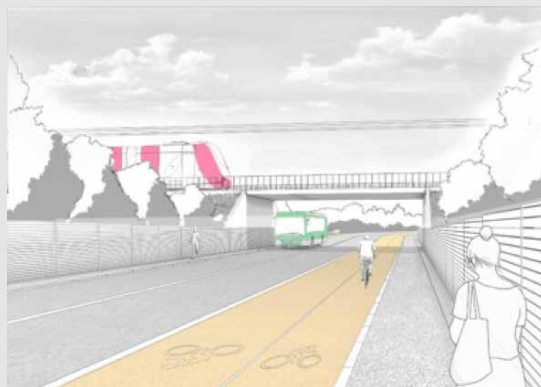
## LA CRÉATION D'UN NOUVEL OUVRAGE DE FRANCHISSEMENT DANS LE QUARTIER DE LA PLANTE DES CHAMPS GLOBALEMENT ACCEPTÉE

La répartition des circulations motorisées entre le nouveau franchissement et les franchissements existants de la voie ferrée a été acceptée par la plupart des participants. Pour une majorité des participants, le positionnement du pont rail, envisagé par SNCF Réseau dans le quartier de la Plante des Champs, est satisfaisant notamment car il s'insère dans des espaces peu urbanisés, au plus près du passage à niveau actuel. Les deux associations Les Amis de la Terre et Val d'Oise Environnement ont appuyé cette solution car elle permet de maintenir la desserte de la gare et du centre-ville par les lignes de bus 256 et 337 sans allonger les temps de parcours de manière significative.

Des interrogations ont été formulées sur les critères de choix de cette solution.



> DESSINS DE PRINCIPE



SNCF Réseau explique le cheminement qui a permis d'aboutir à une localisation du nouveau franchissement routier dans le quartier de la Plante des Champs.

Dans le cadre d'un comité de pilotage réunissant l'État, la région Île-de-France, le département du Val-d'Oise, Plaine Vallée, les villes, le STIF et la RATP, plusieurs scénarios de rétablissement ont été étudiés : un passage au-dessus ou sous la voie ferrée au niveau de l'actuel passage à niveau, la création d'un ouvrage au niveau de l'ouvrage existant rue Gallieni, l'élargissement de l'ouvrage existant rue de la Plante des Champs et la création d'un nouvel ouvrage dans le quartier de la Plante des Champs.

Cette dernière solution a été retenue par le comité de pilotage selon les critères de choix suivants : le moindre impact sur l'environnement, la faisabilité technique, le coût, la restitution des fonctionnalités du PN actuel et les impacts sur la circulation notamment des bus.

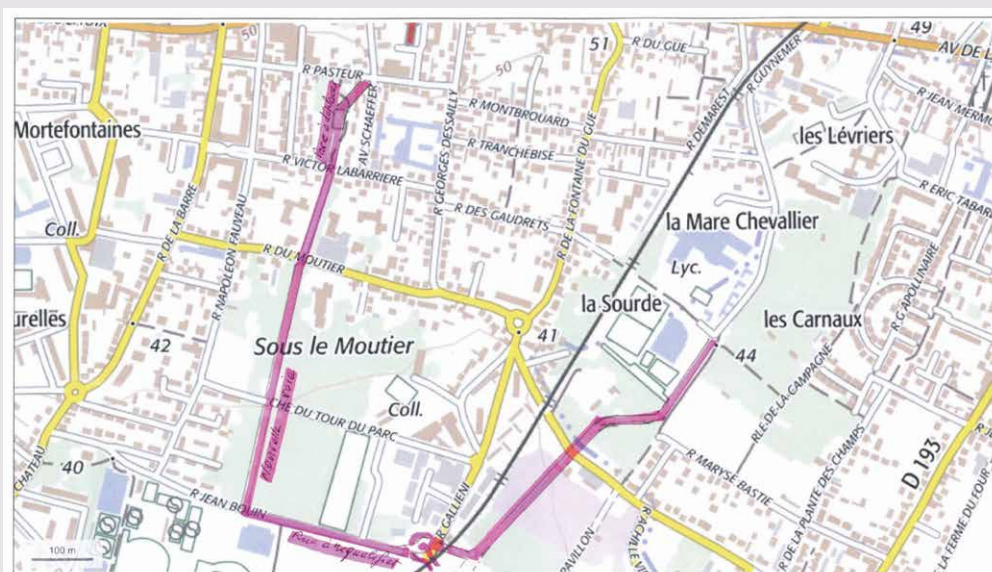
L'ouvrage de franchissement voiture, bus, piétons et mode doux tel qu'il est prévu au niveau du quartier de la Plante des Champs permet la création d'une voirie à double sens avec des trottoirs larges et une piste cyclable. Ce positionnement permet également une

répartition équilibrée du trafic entre ce nouvel ouvrage et l'ouvrage du Lac Marchais au nord, mais également le passage des bus et des véhicules de secours.

## DES PROPOSITIONS ALTERNATIVES DE POSITIONNEMENT DU FRANCHISSEMENT

Pour certains participants, et notamment des habitants du quartier du Moutier, l'Association pour la sauvegarde du quartier Deuil-Montmagny et le Conseil communal consultatif de Deuil-La Barre, la localisation du pont rail envisagée dans le projet mis en concertation suscite des interrogations. Ils ont exprimé des inquiétudes au sujet de l'augmentation de la circulation dans le quartier du Moutier, situé en entrée/sortie du nouvel ouvrage, et sur la sécurité des collégiens d'Emile de Châtelet.

Ces participants ont formulé une proposition alternative. Cette solution consisterait à positionner le pont rail plus au sud, dans le secteur de Gallieni, et à le relier, d'un côté à la rue Guynemer par une nouvelle voirie, et de l'autre côté à la rue Jean Bouin. Un plan a été réalisé et transmis à SNCF Réseau :



> PROPOSITION ALTERNATIVE REÇUE PENDANT LA CONCERTATION

## SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS ET DES RÉPONSES APP

Cette proposition a été appuyée par ces participants sur plusieurs arguments : le moindre impact sur le quartier du Moutier, le moindre impact sur le collège et l'allègement de la circulation dans le centre-ville de Deuil-La Barre.

► « Dans cette solution « sud Gallieni », les usagers ne pratiqueront le centre-ville que s'ils en ont réellement le besoin. »

« Nous proposons que le souterrain de voie passe par le terrain des services techniques Gallieni et rue Jean Bouin. »

« Cette configuration permettrait d'épargner certaines zones déjà engorgées et de répartir de manière plus sécurisée et sécurisante ce flux. »

Bien que cette proposition ait peu été évoquée en réunion publique car présentée par des contributions écrites à destination du maître d'ouvrage et de ses partenaires, des oppositions et inquiétudes se sont exprimées, arguant du fait qu'un passage plus au sud du quartier de la Plante des Champs risquerait de détériorer le lien entre les deux centres villes, pénalisant ainsi notamment les habitants de Montmagny et les commerçants. Cette proposition alternative est venue en contradiction avec la demande des commerçants de maintenir la circulation dans le centre-ville pour garantir la pérennité de leur activité. Certains commerçants du quartier de la gare ont par ailleurs exprimé leur crainte à l'égard de l'allongement du temps de parcours pour rejoindre leurs boutiques.

► « Beaucoup de mes clients viennent de l'autre côté de la voie ferrée en voiture. Plus on rallonge le chemin pour venir, plus ils vont passer devant des concurrents à moi, plus je risque de perdre ces clients... »

L'Association pour la sauvegarde du quartier Deuil-Montmagny a par ailleurs suggéré de « renforcer l'utilisation du pont-route du Lac Marchais pour des flux pouvant se reporter sur des zones moins urbanisées comme la rue de Verdun par exemple, continuant par la rue Bourgeois vers, ou, depuis le centre-ville. ».

Cette proposition nécessiterait des aménagements de voirie en conséquence.

**SNCF Réseau apporte des précisions sur la solution alternative qui a émergé au cours de la concertation et explique pourquoi la solution d'un nouvel ouvrage dans le quartier Gallieni n'avait pas été retenue lors des études préliminaires en précisant les désavantages qu'elle représente par rapport à une création d'ouvrage dans le secteur de la Plante des Champs :**

► **Un impact foncier plus important :**

- Le remblai supportant la plateforme ferroviaire étant plus bas à Gallieni qu'à la Plante des Champs, la construction d'un ouvrage tout gabarit et le passage des bus nécessitent de creuser plus profondément sous la voie. La construction d'une trémie d'un peu plus de 50 mètres de chaque côté de la voie est ainsi nécessaire.

- Cela implique la construction de deux ronds-points de part et d'autre de la voie pour raccorder la nouvelle voirie au réseau viaire existant :

- A l'ouest de la voie, le rond-point serait localisé sur la zone d'activité du Moutier. Les rues Jean Bouin et Gallieni seraient déviées pour être raccordées au rond-point, ce qui impliquerait, de nouveau, l'utilisation du foncier de la zone d'activité du Moutier.

- A l'est de la voie, un rond-point serait nécessaire pour sécuriser l'ouvrage Gallieni existant aujourd'hui à sens alterné et relier directement le quartier de la Galathée à la nouvelle voirie en prolongeant la rue Gallieni. L'ouvrage existant serait consacré aux piétons et mode doux.

► **Une répartition moins équilibrée de la circulation entre le nord et le sud :** l'emplacement plus au sud de l'ouvrage de franchissement des voies entraînerait un report de trafic plus important vers



l'ouvrage du lac Marchais. Le risque est alors de surcharger le quartier autour de cet ouvrage.

- ▶ **Une coupure accentuée entre les deux villes** : ce déplacement au sud se ferait au détriment des habitants de Montmagny souhaitant se rendre dans le centre-ville de Deuil-La Barre, ce qui pourrait avoir des conséquences sur l'activité des commerçants du quartier de la gare du fait de l'allongement du rétablissement.
- ▶ **Une amélioration très incertaine sur le carrefour Jean Moulin** : l'ouvrage Plante des Champs actuel serait laissé ouvert afin de ne pas couper la rue Achille Viez du centre de Deuil-La Barre. Au-delà des enjeux de sécurité sur cet ouvrage existant, les flux irrigueraient toujours le carrefour Jean Moulin, ne solutionnant donc pas le problème sur ce carrefour.
- ▶ **Un allongement de l'itinéraire des bus** : la localisation plus au sud de l'ouvrage allongerait davantage le temps de parcours des usagers. Le STIF s'est prononcé en défaveur de cette solution et a annoncé que si elle était mise en place, le centre de Deuil-La Barre ne serait plus desservi et seul le côté ouest de la voie pourrait continuer à l'être.
- ▶ **Un surcoût d'au moins 8 millions d'euros, dont les principaux postes sont** :
  - 1,5 million d'euros pour l'ouvrage,
  - 3 millions d'euros pour les deux giratoires,
  - 1,5 million d'euros pour la voirie de raccordement de la ruelle de la Plante des Champs au nouvel ouvrage,
  - 1,6 million d'euros pour la requalification de la rue Jean Bouin.

Cette somme ne prend pas en compte la question foncière et les dédommagements éventuels des entreprises. Enfin, l'impact budgétaire pour la ville de Deuil-La Barre serait important car elle devrait réaliser l'élargissement de la rue Jean Bouin et une voirie de raccordement pour rejoindre la rue du Moutier.

**La commune a expliqué qu'elle n'était pas en mesure de supporter un tel investissement.** Aujourd'hui, le projet Plante des Champs est financé, il y a un risque non-négligeable que ce surcoût ne soit pas financé par les différents partenaires.

- ▶ **Un retard à minima de deux ans sur le planning** : cette solution nécessiterait la réalisation de nouvelles études préliminaires et d'une nouvelle concertation.

SNCF Réseau entend l'inquiétude des riverains habitant dans le secteur du Moutier quant à l'augmentation de la circulation. Les deux mairies travaillent en ce sens à trouver des solutions afin de réduire ces nuisances et répartir au mieux la circulation. SNCF Réseau explique qu'a été transmis aux villes la suggestion de requalifier la rue Jean Bouin pour accompagner le projet. Cette action permettrait d'alléger la circulation dans le quartier du Moutier pour les circulations souhaitant rejoindre le nord de la ville.

SNCF Réseau rappelle que le réaménagement du carrefour Jean Moulin, prévu dans le cadre du projet, contribuera à la fluidification de la circulation et à la sécurisation des piétons, notamment des collégiens d'Emile de Châtelet (lire l'étude annexée à ce bilan).

## LES NOUVELLES VOIRIES

Le nouvel ouvrage de franchissement doit être relié au réseau viaire. De nouvelles voies sont donc prévues : 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.

Ce projet de liaison proposé par SNCF Réseau est celui qui, issu des études préliminaires, a été validé par le comité de pilotage. Il répond

## SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS ET DES RÉPONSES APP

aux critères de choix qui ont prévalu sur le projet : la sécurité de tous, le moindre impact sur l'environnement, la faisabilité technique, le coût, la restitution des fonctionnalités du passage à niveau actuel et les impacts sur la circulation, et notamment celle des bus et véhicules prioritaires. Ces nouvelles voiries ont été évoquées à toutes les rencontres de la concertation, et plus précisément lors de l'atelier du 2 février.

### DES DEMANDES DE PRÉCISIONS SUR LES TRACÉS DES NOUVELLES VOIRIES

Les participants ont demandé à ce que les nouvelles voiries soient éloignées autant que possible des habitations, pour réduire au maximum les nuisances sonores et pour préserver un accès facilité à leur domicile :

- ▶ Les riverains de la ruelle des Pavillons et de la rue Maryse Bastié ont demandé à ce que la voirie reliant le nouvel ouvrage à la ruelle des Pavillons soit éloignée au maximum de leurs logements.
- ▶ Au niveau du Lycée Camille Saint-Saëns, il a été demandé à ce que le rond-point soit décalé afin que les cheminements des lycéens en soient dissociés au maximum.
- ▶ Un participant résidant entre le futur pont rail et la place Jean Moulin a alerté le maître d'ouvrage sur les difficultés d'interface pouvant exister entre la nouvelle voirie et les entrées/sorties des domiciles.
- ▶ Les habitants de la résidence des Lévriers ont demandé à ce que le passage de la voirie reliant la rue Guynemer à la rue des Lévriers soit plus éloigné de leurs immeubles.



► « Il faut éloigner la route de la zone pavillonnaire à la Plante des Champs afin de limiter les nuisances sonores pour les habitants. »  
« Il est nécessaire qu'une solution puisse être trouvée pour permettre l'entrée et la sortie de la Résidence des Lévriers. »

« Ce projet propose la création d'une route derrière mon habitation et cela engendrera des nuisances sonores ainsi que des problèmes de sécurité puisque l'accès aux propriétés sera moins sécurisé. »

SNCF Réseau indique que la prise en compte de l'environnement est une préoccupation majeure dans la conception du projet. Lors de l'étude préliminaire, le tracé a été éloigné autant que possible des habitations. Si cela est techniquement possible, il le sera encore plus lors des phases d'études ultérieures. De la même façon, les situations particulières d'entrée et sortie de parcelles seront étudiées au cas par cas dans les prochaines phases du projet.

## DES AMÉNAGEMENTS NÉCESSAIRES POUR GARANTIR LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS DANS LE PROJET ET UNE BONNE COHABITATION DES CIRCULATIONS

La sécurité des piétons et mode doux dans le projet a été un sujet central tout au long de la concertation. Le passage rue Guynemer est considéré par certains comme risqué au regard de la proximité du lycée et des aires de jeux. La vitesse de circulation sur cette rue et sur les nouvelles voiries a été évoquée à plusieurs reprises, plusieurs participants ayant demandé la mise en zone 30 du secteur de projet. Certains participants ont demandé à ce qu'une piste ou une voie cyclable soit créée rue Guynemer.



► « La ligne droite rue Guynemer : vitesse !! » « Quelle sécurité routière pour protéger les élèves du lycée ? » « Il est indispensable qu'il y ait un contre sens cyclable rue Guynemer. » « Mettre Guynemer en sens unique et la dédier aux riverains et bus et piste cyclable »

« Il serait intéressant d'étudier la possibilité de délimiter une zone à trafic automobile "lent" ("doux") sur la zone du centre-ville délimitée par ces itinéraires nord et sud. Cette zone se trouvant ainsi ceinturée par des voies à circulation fluide et sécurisée pourrait être valorisée sur le plan sociétal et commercial. »

L'aménagement de la place Jean Moulin a été évoqué lors de l'atelier du 2 février suite à la présentation par le bureau d'études CDVIA de scénarios d'aménagement (lire l'étude annexée à ce bilan). Plusieurs participants ont exprimé leur soutien à la proposition n°2 par fonctionnement à feux, qui leur a semblé être la plus sécurisante pour les piétons. D'autres participants ont souhaité que la solution n°3 soit retenue afin de ne pas gêner la sortie/entrée de leur domicile avec l'installation de feux rouges.

# SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS ET DES RÉPONSES APP

SNCF Réseau rappelle que la sécurité et la cohabitation des différents usagers de la route ont été une des données d'entrée du projet.

Des trottoirs larges ainsi qu'une piste cyclable permettront le cheminement des piétons et vélos, et notamment des lycéens en toute sécurité. Rue Guynemer, les lycéens pourront rallier la gare au lycée sans traverser la voie. Pour cela, les places de stationnement seront installées de l'autre côté de la rue en préservant les entrées/sorties de parking des résidences de la rue Guynemer.

Le projet prévoit l'installation de pistes cyclables sur le prolongement de la rue

Guynemer. La largeur actuelle du haut de la rue Guynemer ne permet pas l'installation d'une piste cyclable, d'un trottoir et de places de parking. Cependant, si le choix est fait par les mairies de limiter la vitesse à 30 km/h rue Guynemer, les cyclistes pourront emprunter cette voie en toute sécurité.

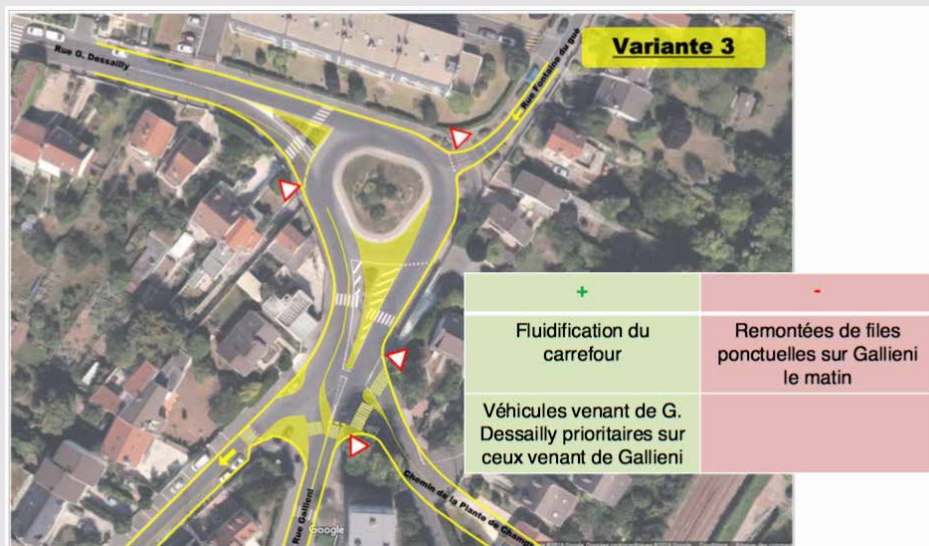
SNCF Réseau a précisé que, le carrefour Jean Moulin, aujourd'hui dangereux, sera réaménagé afin d'assurer la sécurité des piétons, et notamment des collégiens, et la fluidité de la circulation. Au cours de la concertation, trois propositions d'aménagement étudiées par CDVIA ont été faites :

**Variante 1**

+	-
Fluidification du carrefour	Giration des bus difficile
Véhicules venant de G. Dessailly prioritaires sur ceux venant de Gallieni	Remontées de files ponctuelles sur Gallieni

**Variante 2**

+	-
Fluidification du carrefour	Temps d'attente sur toutes les entrées (feux rouges)
Traversées piétonnes protégées	Remontées de files susceptibles de perturber le fonctionnement du giratoire place Jean Moulin



Le choix de la solution sera déterminé dans les phases d'études ultérieures par les collectivités locales.

Enfin, des mesures d'accompagnement telles que des ralentisseurs de vitesse, des passages cloutés, des barrières ou de la

signalétique pourront également être mises en place. Elles seront déterminées par les communes de Deuil-La Barre et Montmagny dans les phases d'études ultérieures du projet.

## LA QUESTION DES SENS DE CIRCULATION SUR CES VOIRIES

Le sens unique envisagé sur la rue Guynemer du passage souterrain piéton au lycée est globalement accepté par les participants comme une solution visant à réduire les circulations devant le lycée.

Plusieurs participants ont évoqué la pertinence de prévoir un double sens de circulation sur la nouvelle liaison entre la rue Guynemer et la rue des Lévriers pour décharger la rue Guynemer qui ne serait empruntée plus que par les bus, piétons et vélos.

 **La ville de Montmagny a apporté son soutien à la proposition de mise à double sens du prolongement de la rue des Lévriers.**

▶ « Nouveau barreau Lévriers et rue des Lévriers : double sens avec parking »

« 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. »

SNCF Réseau indique que, dans sa configuration actuelle, la rue Guynemer ne permet pas le passage des bus dans les deux sens de circulation, le cheminement piéton et le stationnement. C'est la raison pour laquelle le projet prévoit de mettre en sens unique la rue Guynemer. SNCF Réseau annonce que la mise à double sens de la nouvelle voirie vers la rue des Lévriers sera étudiée afin d'en déterminer la pertinence, la décision sera prise en concertation avec les deux mairies.

## LES EFFETS DU PROJET SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE DES DEUX COMMUNES

### DES INTERROGATIONS SUR LES ENJEUX DU PROJET EN MATIÈRE D'ÉVOLUTION DE LA CIRCULATION

Le bureau d'études CDVIA, spécialiste des questions de déplacements et de circulation, a assisté l'équipe SNCF Réseau tout au long de la concertation pour répondre aux interrogations des participants. L'étude trafic réalisée dans le cadre du projet a été présentée lors de l'atelier de travail du 2 février 2017 et mise à disposition de tous sur le site Internet du projet.

Des participants ont demandé des précisions sur l'évaporation de 20% du flux de trafic correspondant à des flux de grand transit et sur la répartition des flux restant sur les communes de Deuil-La Barre et Montmagny.

Les interrogations formulées par les participants sur les enjeux du projet en matière d'augmentation de la circulation ont été nombreuses et se sont essentiellement concentrées sur les quartiers du Moutier, des Lévriers et du Lac Marchais :

- ▶ Dans le quartier du Moutier :
  - « Comment est réaménagé le quartier du Moutier qui va subir une augmentation de trafic ? »
  - « Je suis interrogatif quant à l'augmentation importante de la circulation rue du Moutier que va engendrer la fermeture du PN. La circulation y est déjà dangereuse aux heures de pointe (densité de circulation et vitesse des véhicules). »

« La circulation rue du Moutier et rue Georges Dessailly va-t-elle augmenter ? Comment est-il prévu de gérer l'augmentation du flux routier ? »

« Risque d'engorgement rue du Moutier »

- ▶ Aux alentours de la résidence des Lévriers :
  - « Comment se ferait la circulation au carrefour rue Tabarly et rue des Lévriers ? »
  - « Nuisance sonore et circulation intensifiée dans un quartier calme > si l'axe qui conduit à Epinay n'est pas fluidifié, l'ensemble du quartier sera paralysé »
- ▶ Quartier du Lac Marchais :
  - « Au Lac Marchais, il faut permettre la fluidité du trafic »
  - « Protéger la rue Carnot à Deuil qui arrive rue du Lac Marchais »
  - « La circulation risque d'être plus dense rue du Clos de Pontoise et dans la résidence Kauffmann rue Georges Pompidou »

A l'inverse, certains participants ont exprimé leur satisfaction à l'égard de l'allègement des circulations dans la rue de la Gare.

Dans le cadre du projet de suppression, CDVIA a réalisé une étude de circulation. Cette étude permet d'avoir une vision sur la future répartition du trafic, les carrefours à réaménager et les accompagnements nécessaires à prévoir à l'horizon du projet. Elle constitue pour les communes de Deuil-La Barre et Montmagny une première étape pour bâtir une solution globale de circulation et dimensionner les mesures d'accompagnement.

SNCF Réseau indique que la méthodologie d'étude de CDVIA est à la fois quantitative (comptages réalisés sur le terrain) et qualitative (entretiens et observation) pour identifier les parcours et itinéraires empruntés et comprendre les comportements des usagers de la route.

Plusieurs situations ont été étudiées : la situation actuelle (2016) et trois situations pour 2022 à l'horizon de la fermeture du passage à niveau : celle au fil de l'eau (si rien n'est fait et que le passage à niveau reste ouvert), 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. L'étude de ces trois situations permet de modéliser la situation future.

Aujourd'hui, environ 7 000 véhicules empruntent le passage à niveau chaque jour. A l'horizon du projet, il y en aura 7 600 en raison de l'augmentation naturelle du trafic et des projets d'urbanisation du territoire. A la fermeture du passage à niveau, 20 % de ce trafic, qui est un trafic de transit, ne passera plus par les communes de Deuil-La Barre et Montmagny. Les 80 % restant se répartiront de manière équilibrée entre le nouvel ouvrage de la Plante des Champs et l'ouvrage au nord, rue du Lac Marchais.

SNCF Réseau rappelle également que la concertation s'est déroulée en fin d'études préliminaires : l'étude de circulation présentée ne répond par conséquent pas à toutes les interrogations des riverains. Cependant, elle permet d'avoir une première vision sur la répartition du trafic et constitue une première étape à la construction d'une solution.

## DES PROPOSITIONS POUR LES FUTURS PLANS DE CIRCULATION


Comme évoqué tout au long de la concertation, la refonte des plans de circulation par les communes est indispensable pour l'acceptabilité du projet.

Il s'agit de revoir les sens et vitesses de circulation sur l'ensemble des voiries des deux communes, de définir le fonctionnement des carrefours, de favoriser la bonne cohabitation des usagers de la route et d'adopter une vision globale des déplacements sur l'ensemble du territoire.


De nombreuses propositions concrètes ont été formulées à ces sujets. Les voici ci-après synthétisées par zone géographique.

### > Quartier de la gare et centres villes

Il a été demandé à ce que les sens uniques soient multipliés pour éviter les situations de congestion constatées dans les rues trop étroites à double sens (rue de la Gare, rue du Château, etc.).


 **La ville de Deuil-La Barre a précisé qu'elle envisageait de favoriser le sens unique dans certaines rues, et notamment rue de la Gare et rue de la Station pour privilégier les cheminements piétons, fluidifier la circulation routière autour de la gare et faciliter l'accès aux commerces. La rue Blancport va également changer de sens afin, notamment, de permettre le passage du bus 337, depuis le nouvel arrêt à la gare vers le nord de la commune de Deuil-La Barre.**

La question de la vitesse de circulation a été évoquée à plusieurs reprises dans la concertation : la vitesse excessive de certains automobilistes souvent constatée actuellement a incité les participants à demander l'instauration d'une zone 30.

 « Il serait intéressant d'étudier la possibilité de délimiter une zone à trafic automobile "lent" ("doux") sur la zone du centre-ville délimitée par ces itinéraires nord et sud. Cette zone se trouvant ainsi ceinturée par des voies à circulation fluide et sécurisée pourrait être valorisée sur le plan sociétal et commercial. »

« Mettre les rues proches de la gare (exemple rue Descartes) en zone bleue (sauf pour les riverains) »

La sécurité aux abords de la gare a été évoquée à plusieurs reprises, certains riverains demandant à ce que soient installées des caméras de vidéosurveillance dans les rues des Lévriers, Mermoz, etc.

 **Les villes ont rappelé que le parc de caméras de surveillance était géré par Plaine Vallée.**

## SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS ET DES RÉPONSES APP

**> Ruelle du Pavillon / rue Maryse Bastié**

La sécurisation de la ruelle du Pavillon et l'aménagement d'une voie cyclable le long des nouvelles voiries ont été demandé par Les Amis de la Terre et Val d'Oise Environnement.


L'aménagement de la rue Maryse Bastié a fait l'objet de propositions contradictoires : pour certains, elle doit rester en impasse afin de limiter les nuisances dans le secteur pavillonnaire voisin, pour d'autres, elle doit permettre de rejoindre le nouvel ouvrage tout en restant une voirie de desserte locale.

▶ « Prévoir des ralentisseurs au niveau du virage de la rue Maryse Bastié »

« Favoriser le trafic par la rue Théophile Gautier après rue Jean Missout et rue Jules Ferry ou en face direction nationale N1. La rue des Poiriers devrait rester en double sens et la rue Maryse Bastié en impasse. »

**> Rues Jean Bouin / Gallieni**

La requalification de la rue Jean Bouin a été demandée à plusieurs reprises.

 **Les villes ont évoqué le fait que cette mesure permettrait de fluidifier la circulation sur la rue du Moutier.**

La concertation a été l'occasion pour les riverains d'évoquer le réaménagement de la rue Gallieni, et notamment la sécurisation du pont rail pour les piétons (amélioration de l'éclairage).

▶ « Penser à utiliser la rue Jean Bouin et à la rénover. Une telle rue défoncée devant des établissements sportifs et desservant des installations ... est inadmissible. »

**> Rue de la Fontaine du Gué**

Des riverains ont demandé l'installation de ralentisseurs rue de la Fontaine du Gué. Les participants ont exprimé leurs inquiétudes à l'égard de la sécurité du public scolaire dans les rues Pasteur, Dessailly, Labarrière et Schaeffer. Certains ont suggéré pour cela d'inverser le sens de circulation dans la rue de la Fontaine du Gué.

▶ « Il serait bon à l'heure actuelle d'ailleurs d'ajouter un dos d'âne au début de la rue de la Fontaine au Gué au niveau du virage car les voitures vont beaucoup trop vite. »

« Changer le sens de la rue de la Fontaine au Gué pour accéder facilement au centre de Deuil depuis le nouveau franchissement routier. »


« Il faudrait inverser le sens de la rue de la Fontaine du Gué afin d'éviter le passage devant les écoles Pasteur. De même, un sens interdit pour la rue du Moutier est à prévoir. »

**> À Montmagny**

L'aménagement du carrefour rue d'Épinay / rue Carnot / rue Missout / rue Gautier a été évoqué.

▶ « Accompagner la création de nouvelles voiries par la reconfiguration des carrefours (RD193, rue J Ferry). »

De manière globale, certains participants, et en premier lieu l'Association pour la sauvegarde du quartier Deuil-Montmagny, Les Amis de la Terre et Val d'Oise Environnement, ont souhaité que les plans de circulation à venir donnent la priorité aux modes doux de déplacement et aux transports en commun afin de favoriser une mobilité durable et sans rupture sur le territoire.

 **Les villes ont exprimé leur projet de dédier l'ouvrage actuel de la Plante des Champs aux circulations douces. La ville de Montmagny affirme que le nombre actuel de places de stationnement sera conservé, et que des places supplémentaires pourront être créées dans la mesure du possible. Les maires de Deuil-La Barre et Montmagny approuvent et affirment leur engagement dans ce travail à l'échelle du territoire des deux communes.**

Des premières mesures concrètes d'adaptation des plans de circulation ont été évoquées pendant la concertation. L'ensemble des questions et des points d'attention reçus au cours de la concertation ont été transmis aux mairies.



## LES QUESTIONS LIÉES AU STATIONNEMENT

Le sujet du stationnement a aussi été abordé à l'occasion des différentes rencontres de la concertation.


D'une part, le stationnement avenue et rue de la Gare a été pointé du doigt comme une des causes des engorgements actuels au niveau du passage à niveau. Plusieurs participants ont demandé à ce que le stationnement y soit, soit mieux réglementé, soit supprimé, d'ici la fermeture.

D'autre part, l'aménagement du stationnement à l'est de la gare a été évoqué comme une solution pouvant faciliter le lien entre les deux côtés de la voie ferrée, et notamment l'accès par les habitants de Montmagny aux commerces de Deuil-La Barre. Des participants ont formulé plusieurs propositions :

- ▶ Privilégier le stationnement en épi rue Blancport et sur l'espace public libéré par la suppression du passage à niveau
- ▶ Mettre en zone bleue les rues proches de la gare
- ▶ Créer un parking rue des Lévriers dans la continuité du parking du centre social Saint-Exupéry

▶ « Il y aura forcément si rien n'est prévu un gros problème de stationnement aux abords de la gare »

« Quartier gare : mettre des stationnements en biais (épi) sur l'espace libéré. »

 **La ville de Montmagny affirme que le nombre actuel de places de stationnement sera conservé, et que des places supplémentaires pourront être créées dans la mesure du possible.**

SNCF Réseau, en accord avec les villes, précise que des stationnements pourraient être créés le long de la nouvelle voirie rue des Lévriers.

## LES QUESTIONS LIÉES À LA CIRCULATION DES BUS

La suppression du passage à niveau impacte les itinéraires des lignes 256 et 337 de bus qu'il s'agit donc de faire évoluer. Une étude a été réalisée par la RATP afin de proposer des solutions d'évolution. Les itinéraires présentés en concertation ont fait l'objet d'échanges entre le STIF, la RATP et les deux villes. L'objectif a été, d'une part, de maintenir la desserte des centres villes et l'équilibre entre temps de parcours et desserte et, d'autre part, de desservir le nord des communes. Lors de l'atelier du 2 février, la RATP a présenté les parcours envisagés.

De nombreux participants ont exprimé leur inquiétude à l'égard des solutions proposées, estimant que certaines rues ne pouvaient accueillir la circulation de bus du fait de leur configuration et de la médiocre qualité de la voirie.

Les deux associations Les Amis de la Terre et Val d'Oise Environnement ont demandé à ce que les bus n'empruntent pas les rues Georges Dessailly, Victor Labarrière et avenue Schaeffer à proximité des écoles du groupe Pasteur. Elles ont proposé un passage par les rues du Moutier, Napoléon Fauveau, Charles de Gaulle, Cauchois et Chazotte, qui permettrait de desservir la résidence de personnes âgées Victor Collet, le centre-ville et le marché.

La FNAUT a estimé que les parcours proposés par la RATP n'étaient pas satisfaisants au regard de l'allongement de temps de parcours généré, du manque de lisibilité des itinéraires et des contraintes de circulation dans le réseau viaire des deux villes (lire le courrier de la FNAUT annexé à ce bilan comme annexe avis 261) :

« L'allongement des itinéraires génère une augmentation substantielle des temps de parcours. (...), Le choix d'itinéraires différents pour les deux lignes parallèles 256 et 337 accroît encore leur illisibilité. (...) Les parcours

## SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS ET DES RÉPONSES APP



*(...) induisent une dégradation de la desserte de la gare de Deuil-Montmagny (...), imposent aux bus de négocier plusieurs virages à angle droit (...) Les aléas de circulation (voiture mal garée dans une rue étroite) seront inmanquablement la cause de blocages de tout le trafic routier du secteur concerné. »*

Plusieurs participants, dont le Conseil communal consultatif de Deuil-La Barre, ont estimé que la circulation des bus ne devait pas être une contrainte dans le projet et pouvait faire l'objet de souplesse dans la réflexion (gabarit des bus, circuits envisagés, lieux des-servis, etc.).

Enfin, plusieurs riverains se sont inquiétés de la giration des bus au croisement de la rue des Lévriers et de la rue de la Gare.

Les participants ont unanimement demandé à ce que les arrêts de bus soient positionnés au plus près de la gare afin de faciliter l'inter-modalité avec le train.

▶ « Dans la direction St Denis -> Enghien les bains, une fois le bus 256 passant le futur nouveau pont, il va ensuite passer par la rue Georges Dessailly. Cette rue est à double sens et également à stationnement alterné. (...) il ne sera pas évident pour un bus de passer facilement par cette rue pas très large (2 voitures ne peuvent passer de front avec une voiture en stationnement). »

**SNCF Réseau indique qu'un dialogue est engagé avec le STIF, la RATP et les communes de Deuil-La Barre et Montmagny sur les questions de l'évolution des trajets des bus. Les partenaires sont conscients de la gêne**

que pourront occasionner les déviations sur les usagers des lignes 256 et 337 et des inquiétudes qu'elles suscitent. Les itinéraires présentés en concertation feront l'objet d'études plus approfondies de la part de la RATP et de discussions avec les communes de Deuil-La Barre et Montmagny. Les parcours ne sont aujourd'hui pas encore aboutis et nécessitent des mesures d'accompagnement, dont l'aménagement des plans de circulation par les deux communes.

Il est aujourd'hui prévu qu'un arrêt soit installé rue Guynemer afin de desservir le lycée et les équipements sportifs Mimoun. La desserte du nord des communes par la ligne 337 est également programmée.

## LES EFFETS DU PROJET SUR LE CADRE DE VIE

### DES INQUIÉTUDES QUANT AUX POTENTIELLES NUISANCES SONORES

À plusieurs reprises, les riverains des futures voiries se sont inquiétés de l'augmentation du niveau sonore dans le quartier et ont demandé à ce que des mesures de protection soient prises. Se sont mobilisés à ce sujet les habitants du quartier pavillonnaire à proximité de la rue Maryse Bastié, de la ruelle du Pavillon, de la rue Baudelaire à Montmagny, et les habitants de la cité des Lévriers.

► « Vu les troubles apportés, la SNCF ne pourrait pas installer un mur anti-bruit pour le quartier du Moutier (résidence Gallieni + îlot pavillonnaire) - mur antibruit sur 300 mètres maximum ? »

« Quelles nuisances sonores dans le secteur de la Plante des Champs ? »

« Rue Maryse Bastié, installer des structures antibruit efficaces qui permettront de diminuer les nuisances sonores. »

« Mur antibruit derrière le lotissement des Lévriers »

« Beaucoup de nuisances sonores à venir. La construction d'un mur antibruit le long des pavillons rue Baudelaire ».

SNCF Réseau explique que des études acoustiques réalisées par un bureau d'études spécialisé sont prévues. Elles visent à évaluer le niveau sonore actuel et simuler le futur niveau sonore du projet. Ces études permettront de déterminer, le cas échéant et dans le cadre de la réglementation, les potentielles mesures d'accompagnement à mettre en place.

SNCF Réseau indique également qu'une partie du territoire des deux communes se trouve dans le périmètre du Plan de Gêne Sonore (PGS) de l'aéroport de Paris et qu'à ce titre, certains riverains peuvent bénéficier d'isolations de façade.

### DES INTERROGATIONS SUR LES IMPACTS DU PROJET EN TERMES DE POLLUTION

Dans une contribution commune, les associations Les Amis de La Terre et Val d'Oise Environnement ont rappelé que le Plan de déplacement urbain d'Ile-de-France (PDUIF) visait une baisse de 2% de la circulation automobile d'ici 2020 pour des raisons essentiellement liées à la pollution qu'elle produit et ses effets néfastes sur la santé. Elles ont demandé à ce que le projet de rétablissement des circulations n'engendre pas davantage de circulation dans le quartier.

Le maître d'ouvrage rappelle que les études trafic réalisées par CDVIA démontrent que le projet a tendance à diminuer la circulation sur le quartier puisque la fermeture du passage à niveau incite 20% de ces usagers automobilistes à ne plus passer par les communes de Deuil-La Barre et Montmagny et

## SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS ET DES RÉPONSES APP

à emprunter d'autres itinéraires (lire l'étude annexée à ce bilan). Un diagnostic environnemental sera également réalisé dans le cadre du projet.

## UN APPEL À PRÉSERVER LES ESPACES NATURELS DU SECTEUR

Un participant a souligné la diversité des espèces vivant dans les espaces verts situés à proximité du lycée et demandé à ce que faune et flore soient préservées.

L'association des Amis de la Terre a rappelé que cette zone était classée au SDRIF comme « espace vert et espace de loisir d'intérêt régional à créer » et suggéré qu'une partie pourrait être « convertie en zone maraîchère destinée à alimenter les écoles des communes en produits frais et locaux ou en jardins potagers au service des habitants. ».

SNCF Réseau confirme qu'une étude faune/flore est prévue afin de recenser les espèces évoluant dans ces espaces verts. Cette étude permettra de déterminer, le cas échéant et dans la cadre de la réglementation, les potentielles mesures d'accompagnement à mettre en place.

SNCF Réseau a également transmis aux mairies, compétentes en la matière, les propositions émises par l'association des Amis de la Terre.

## DES CRAINTES SUR LA DÉVALUATION DE L'IMMOBILIER ET LA MAÎTRISE FONCIÈRE

Quelques participants ont exprimé leur crainte à l'égard de la dévaluation des biens immobiliers aux abords du projet. Certains ont également exprimé leurs inquiétudes

concernant les impacts fonciers que pourrait impliquer le projet.

SNCF Réseau indique qu'il est aujourd'hui difficile d'évaluer l'effet du projet sur l'évolution des prix immobiliers à venir. S'il peut faire craindre une augmentation de nuisances liées au bruit routier pour certaines habitations, le projet de suppression du passage à niveau ne devrait pas dégrader l'environnement global des riverains. Il permettra d'améliorer la sécurité sur les deux communes et de faciliter la circulation, notamment des piétons et des modes doux. Le projet pourrait au contraire présenter un intérêt pour la valeur des biens immobiliers, notamment dans le quartier de la gare grâce à la création d'une attractivité nouvelle. Aussi il est difficile d'évaluer aujourd'hui si le projet va avoir un effet positif ou négatif sur les prix de l'immobilier.

Par ailleurs, SNCF Réseau indique que pour réaliser le projet de rétablissement des circulations, il doit acquérir des emprises foncières situées dans le périmètre du projet. Au stade amont des études, il n'est pas possible de définir avec précision les impacts fonciers. Cependant, au cours des études préliminaires, il a été déterminé qu'un seul bâtiment ferait l'objet d'une acquisition. Ce cas est traité en direct avec le propriétaire du pavillon et étudié finement afin de trouver la meilleure solution. SNCF Réseau explique souhaiter procéder de façon concertée et partagée en privilégiant autant que possible les acquisitions à l'amiable.

C'est l'enquête parcellaire qui déterminera les emprises du projet et permettra d'identifier les propriétaires concernés. Conduite sous la responsabilité du préfet de département, cette enquête donne lieu à une enquête publique spécifique qui permet à tous de consulter un dossier déposé en mairie. Un commissaire enquêteur est désigné par le tribunal administratif. Les procédures d'acquisitions démarrent après la Déclaration d'utilité publique.

## LES TRAVAUX

Des participants, et notamment les commerçants, ont demandé des précisions quant à la durée et la nature des impacts des travaux.

▶ « *Habitant au début de la rue Guynemer, quels seront les impacts des travaux pour moi ? La rue sera-t-elle fermée ?* »

« *Vous annoncez deux ans de travaux, pouvons-nous avoir des informations sur l'organisation des travaux prévus et les conséquences sur le quartier et l'activité des commerçants ?* »

« *Informez-nous sur les travaux.* »

SNCF Réseau répond qu'à ce stade il est trop tôt pour prévoir précisément le planning des travaux. Les riverains, et notamment les commerçants, seront informés au fur et à mesure de l'avancée du projet. Des dispositions spécifiques seront définies dans les phases d'études ultérieures afin de réduire au maximum les nuisances. SNCF Réseau rappelle que les travaux seront réalisés avec un double objectif : garantir l'exploitation et limiter les nuisances. Ils seront conduits par phases et nécessiteront 2 à 3 interruptions de circulation ferroviaire généralement sur des week-ends. Ces interruptions étant programmées trois ans à l'avance, des moyens de substitution seront mis en place. Les travaux de suppression du passage à niveau devraient être menés conjointement avec ceux de mise en accessibilité de la gare de Deuil-Montmagny afin de limiter les impacts sur le quartier et sur la circulation des trains.

## LE CALENDRIER, LE FINANCEMENT ET LA CONDUITE DU PROJET

Certains participants, dont l'Association pour la sauvegarde du quartier Deuil-Montmagny, ont demandé à ce que le projet avance le plus vite possible pour une fermeture si possible avant 2022.

▶ « *Ne serait-il pas possible d'accélérer le calendrier des travaux vers le milieu 2018 que 2020 ?* »

SNCF Réseau explique que la concertation s'est tenue à la fin des études préliminaires, dont le but est de démontrer la faisabilité du projet. Dans un deuxième temps, des études plus précises seront réalisées, elles conduisent aux consultations des entreprises pour réaliser les travaux. Et dans un troisième temps, les travaux sont réalisés. En parallèle des études techniques, différentes procédures administratives sont menées avec des temps d'instruction plus ou moins longs. Ces différentes étapes expliquent le temps long des projets ferroviaires. La suppression est annoncée à horizon 2022.

Certains participants ont demandé si le BIP (Avenue du Paris) était pris en compte dans les études car il sera en service en 2022.

SNCF Réseau précise que l'arrivée du BIP à Groslay a été prise en compte dans les études circulation, tout comme les principaux projets d'aménagement du territoire. Le bureau d'études CDVIA explique que 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 Paris, etc). Cette situation modélisée sert de référence pour calculer les reports de trafic à prévoir lors de la fermeture du passage à niveau.

## SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS ET DES RÉPONSES APP

En ce qui concerne le budget du projet, un participant a souhaité savoir si une révision du coût du projet sera faite ultérieurement. Par ailleurs, un participant a demandé en début de concertation des précisions sur les marges de manœuvre du projet.

**SNCF Réseau précise que l'enveloppe de 13,3 millions d'euros annoncée aujourd'hui est une estimation. Le coût sera précisé ensuite en fonction des phases d'études suivantes.**

**Le maître d'ouvrage explique que 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 tracés de rétablissement routier présentés sont ceux qui ont émergé comme les plus pertinents de ces études préliminaires, tout le reste étant à définir.**

L'Association pour la sauvegarde du quartier Deuil-Montmagny a demandé à ce que soit mise en place une structure de gouvernance légère pour piloter la cohérence globale des projets (suppression du passage à niveau, refonte des plans de circulation, restructuration des parcours des bus).

**SNCF Réseau explique que le travail engagé depuis deux ans de collaboration avec les partenaires et notamment les deux communes continuera jusqu'à la livraison du projet. Par ailleurs, un groupe de suivi devrait être créé pour pérenniser le dialogue entre le maître d'ouvrage et les riverains et garantir la continuité de l'information.**

## DES DEMANDES À L'ÉGARD DE MESURES RENFORCÉES DE SÉCURISATION ET SENSIBILISATION D'ICI LA FERMETURE

Plusieurs participants ont demandé à ce que de nouvelles mesures de sécurisation et sensibilisation soient expérimentées d'ici la fermeture, telles que la suppression du stationnement à proximité du passage à niveau, la mise à sens unique de la rue de la Gare, la mise en place d'un dispositif d'alerte en cas de détection de la présence d'un véhicule sur le passage à niveau avant le passage d'un train ou l'installation d'un système de régulation de la circulation routière par feux tricolores. Il a également été demandé à ce que l'action de la police municipale présente quotidiennement sur le passage à niveau soit renforcée.

▶ *« D'ici la fermeture, refaire la peinture au sol sur le PN, et FERMER le PN. Supprimer les très gros poids lourds, les routes ne sont pas du tout adaptées. »*

*« En attendant la fermeture : supprimer temporairement les places de parking côté Deuil. »*


*« D'ici la fermeture : vitesse 30 + radars pédagogiques + intervention de la police municipale auprès des lycéens + coussins berlinois. »*

**SNCF Réseau indique que des mesures de sensibilisation et de sécurisation pourraient être pérennisées d'ici la fermeture. Les propositions reçues en concertation ont été transmises aux deux villes. Un groupe de travail pourrait être mis en place sur le sujet et étudier les nouvelles mesures évoquées.**

## LES NOUVELLES LIAISONS ENVISAGÉES PAR LES VILLES POUR FLUIDIFIER LA CIRCULATION SUR LES COMMUNES

La concertation a été l'occasion d'évoquer les liaisons routières à l'état de projet des deux villes :

- ▣ **La liaison de la rue Théophile Gautier à la rue Guynemer a été présentée par le Maire de Montmagny comme permettant d'alléger la circulation devant le lycée, dans les centres villes et dans les rues des Lévriers et d'Epinay.**
- ▣ **La liaison de la rue de la Plante des Champs à la rue Abel Fauveau a été présentée par la Maire de Deuil-La Barre comme permettant de désenclaver le quartier de la Galathée, de faciliter l'accès au lycée et aux équipements sportifs et de rendre possible un aménagement futur du quartier de la Plante des Champs.**

 **Les deux élus ont rappelé que ces projets restaient à définir en concertation avec les habitants ultérieurement.**

Les avis sur ces deux projets ont divergé :

L'Association pour la sauvegarde du quartier Deuil-Montmagny a souhaité que soient réalisées ces deux liaisons en complément du projet, considérant qu'elles permettraient une meilleure répartition des flux routiers. Certains participants ont indiqué qu'ils avaient conscience que l'emprise pour la liaison vers la rue Théophile Gautier était déjà réservée à cet effet.

▣ *« Tronçon vers la rue Théophile Gautier est pertinent et devrait être intégré dans le projet de base. »*

*« Création de voies de liaison (à charge des communes après) vers les rues Théophile Gautier puis rue d'Epinay et Jules Ferry (pour Montmagny) et vers la rue Abel Fauveau (pour Deuil), désenclaver la Galathée. »*


*« Le projet rue Théophile Gautier puis rue Jean Missout permet de prendre à droite la rue Jules Ferry et tout droit de regagner la nationale 1. »*

Les Amis de la Terre et Val d'Oise Environnement ont, dans leur contribution commune, exprimé leur désaccord sur les deux projets de liaisons en arguant du fait que ces projets auraient pour résultat de favoriser l'usage de la voiture et l'aménagement de zones qui ont vocation à rester naturelles selon elles.

Certains participants ont également exprimé leurs inquiétudes :

▣ *« Attention aux barreaux : Abel Fauveau comporte des difficultés de circulation. Merci Madame le Maire de nous tenir informés de l'évolution de ce projet qui paraît très complexe. »*

*« Rejet total de la liaison vers Abel Fauveau. »*

 **A la demande des participants sur le financement de ces deux liaisons, la ville de Montmagny a expliqué son souhait de voir le projet de liaison vers la rue Théophile Gautier intégré dans le projet SNCF Réseau.**

**SNCF Réseau a rappelé que le budget annoncé concernait le projet de rétablissement de SNCF Réseau qui n'est pas légitime et compétent pour porter la réalisation de voiries complémentaires.**

# 3





# LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION



## LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

### UN LARGE CONSENSUS SUR LA SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU, UNE ATTENTE FORTE DU RESPECT DU PLANNING VOIRE DE SON ACCÉLÉRATION

Le principe de suppression du passage à niveau est largement partagé par les participants, qu'il s'agisse des représentants de l'État, des élus du territoire, de responsables associatifs, de commerçants ou de riverains. Plusieurs riverains ont souhaité que les délais de réalisation soient même accélérés.

### UNE ATTENTION PORTÉE AU MAINTIEN DES LIENS ENTRE LES DEUX VILLES (COMMERCES, BUS, STATIONNEMENT, PLACETTES, ...)

Dans les ateliers de travail, mais aussi lors de la visite sur le terrain et de la réunion avec les commerçants, les participants ont attiré l'attention de la maîtrise d'ouvrage sur le maintien des liens entre les deux villes. L'effet de coupure que pourrait entraîner la suppression du passage à niveau doit être limité :

- ▶ par un passage lisible et accessible en circulation douce au droit du passage à niveau actuel,
- ▶ par un report équilibré en temps et en distance des circulations routières de part et d'autre du passage à niveau actuel.

### UNE EXPRESSION EN FAVEUR D'UN FRANCHISSEMENT PIÉTON PAR RAMPES

De manière à faciliter les liaisons piétonnes et cyclistes, la création d'une rampe est préférée au projet présenté en concertation qui prévoyait des escaliers et des ascenseurs. Selon les participants, la solution avec des ascenseurs entraînerait un risque trop important de panne et de dégradation de ceux-ci et les coûts d'entretien à la charge des communes sont jugés trop élevés.

### DES DEMANDES D'AMÉNAGEMENT DU TRACÉ DES NOUVELLES VOIRIES

Les tracés des nouvelles voiries devront s'éloigner le plus possible des maisons de la ruelle du Pavillon ainsi que du lycée Camille Saint-Saëns et des immeubles des Lévriers. Cette demande, formulée à plusieurs reprises, a été entendue par SNCF Réseau qui étudiera dans les phases ultérieures du projet la possibilité de les aménager au plus loin des habitations.

### UNE ATTENTION PARTICULIÈRE À LA BONNE COHABITATION DES USAGERS DE LA ROUTE ET TOUT PARTICULIÈREMENT À LA SÉCURITÉ DES LYCÉENS ET DES COLLÉGIENS

Le projet présenté par la maîtrise d'ouvrage prévoit la création de nouvelles voies de circulation routière et douce. Les participants à la concertation ont insisté pour que les trottoirs, les pistes cyclables, les voies routières permettent une bonne cohabitation des différents usagers et notamment avec les jeunes collégiens et lycéens. Plusieurs intervenants ont demandé une limitation des vitesses à 30 km/h sur certaines portions des voies.

## DES DEMANDES CONCERNANT L'ADAPTATION DES PLANS DE CIRCULATION SUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU VIAIRE DES DEUX VILLES

Les études du trafic présentées en concertation ont montré des reports équilibrés de circulation entre l'ouvrage du Lac Marchais au nord et le nouvel ouvrage de la Plante des Champs au sud. Cependant, il est apparu que l'adaptation des plans de circulation des deux communes était nécessaire afin de garantir cette répartition des flux.

La refonte des plans de circulation permettra de réorganiser et fluidifier les circulations notamment aux heures de pointe et de sorties scolaires. De nombreux intervenants ont manifesté la volonté d'être associés à cette démarche portée par les deux communes.

## DES DEMANDES DE PRÉCISIONS SUR LA PROPOSITION ALTERNATIVE GALLIENI AVANCÉE DURANT LA CONCERTATION

Plusieurs participants ont manifesté leur crainte d'une augmentation des circulations sur les rues du Moutier et Georges Dessailly. Ils ont suggéré de déplacer vers la rue Gallieni le nouveau franchissement des voies en vue de pallier cette situation et de développer le secteur Jean Bouin peu urbanisé. Une réponse plus approfondie justifiant l'abandon de cette solution au cours des études préliminaires doit être apportée. Les impacts fonciers, les enjeux de sécurité, et les reports de circulation sur d'autres quartiers qu'implique cette solution alternative n'ont en effet pu être discutés de façon approfondie en séance.

Dans le cadre de la solution Plante des Champs, la refonte du plan de circulation et des aménagements, tels que le stationne-

ment, doivent être réalisés dans le secteur afin de permettre une meilleure répartition de la circulation. L'aménagement de la rue Jean Bouin en complément de celle du Moutier a été une solution évoquée par la commune de Deuil-La Barre en concertation.

## UNE DEMANDE DE RÉAMÉNAGEMENT DU CARREFOUR JEAN MOULIN

De nombreux participants ont demandé le réaménagement du carrefour Jean Moulin, aujourd'hui encombré en heure de pointe du matin et dangereux pour les piétons.

En vue de fluidifier le trafic et d'assurer la sécurité de l'ensemble des usagers, des solutions d'aménagement de la place Jean Moulin ont été proposées par SNCF Réseau. Deux d'entre elles ont reçu l'approbation des participants à la concertation.

Ce réaménagement sera intégré dans le cadre du plan de circulation. La maîtrise d'ouvrage routière devra statuer sur le choix de la solution d'aménagement dans les études ultérieures.

## UNE DEMANDE DE CLARIFICATION DE L'ÉVOLUTION DES TRAJETS DES BUS

De nombreux participants ont exprimé leurs inquiétudes au sujet de l'évolution des trajets des bus. Ils ont alerté la maîtrise d'ouvrage sur l'étroitesse des rues et des virages. L'association des usagers de transports FNAUT Ile-de-France a exprimé son désaccord sur la solution présentée en concertation.

## LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

### UNE ATTENTION PORTÉE À LA PRÉSERVATION DU CADRE DE VIE

L'intégration des nouvelles voiries a suscité certaines craintes chez les riverains quant à l'impact sur leur cadre de vie (bruit, paysage...). Plusieurs participants ont également rappelé la présence d'espaces naturels sur les communes et demandé leur préservation.

### UNE ATTENTION SUR LES MESURES À CONDUIRE D'ICI LA FERMETURE

À de nombreuses reprises, des participants ont alerté sur la nécessité de prendre des mesures pour limiter la dangerosité du passage à niveau dans l'attente de sa fermeture. La suppression de certains stationnements ou la restriction des circulations plus en amont du passage à niveau ont ainsi été suggérées. Des campagnes de sensibilisation et de prévention sont également demandées.

### DES AVIS CONTRASTÉS SUR LES NOUVELLES LIAISONS ROUTIÈRES ENVISAGÉES PAR LES VILLES

Les liaisons routières complémentaires Théophile Gautier et Abel Fauveau présentées par les mairies ont été bien accueillies par une partie des participants à la concertation. Elles participeraient à une meilleure répartition de la circulation sur les communes.

Principalement en raison de leurs inquiétudes quant à l'augmentation du trafic et à la préservation des espaces naturels sur les communes, d'autres participants dont les Amis de la Terre et Val-d'Oise Environnement ont signifié leur opposition à la réalisation de ces deux liaisons routières.

L'étude de ces liaisons doit être approfondie et intégrée aux réflexions sur le plan de circulation. Des précisions doivent être apportées quant à l'intégration des projets urbains dans ces secteurs aujourd'hui arborés.

### DES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE CONCERTATION APPRÉCIÉES

Les participants ont globalement salué le travail de concertation engagé. Plusieurs d'entre eux ont estimé que l'information sur la concertation avait permis une bonne participation du public et que l'organisation et l'animation des réunions facilitaient l'expression de chacun.



# 4



# LES ENGAGEMENTS DE SNCF RÉSEAU



## LES ENGAGEMENTS DE SNCF RÉSEAU

### > Dès à présent, SNCF Réseau s'engage à :

- ▶ Etudier la faisabilité de rampes au droit du passage à niveau actuel
- ▶ Transmettre aux différents partenaires les contributions et avis recueillis relevant de leurs champs de compétences :
  - pour les communes de Deuil et Montmagny en particulier les contributions relatives aux modifications des plans de circulation et au stationnement,
  - pour la RATP et le STIF, celles relatives au trajet des bus.
- ▶ Etudier la mise en place de nouvelles sécurisations sur le PN4 d'ici la fermeture

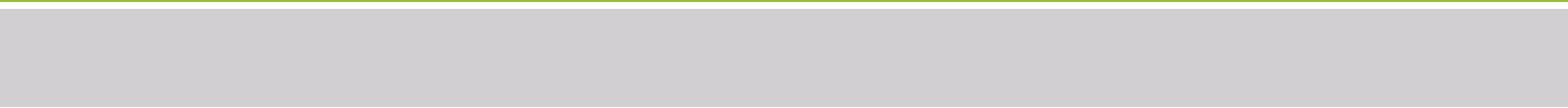
### > En études avant-projet, SNCF Réseau maintient et renforce son engagement à trouver des solutions de moindre impact sur l'environnement des habitants. En lien avec les communes de Deuil-La Barre et Montmagny, SNCF Réseau s'engage ainsi à :

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

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

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









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



[pndeuilmontmagny.sncf-reseau.fr](http://pndeuilmontmagny.sncf-reseau.fr)

