

ENQUETE UNIQUE
préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de
suppression du passage à niveau n° 4, à la mise en
compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune
de Montmagny avec le projet et à la cessibilité des terrains
nécessaires à la réalisation du projet

réalisée du 10 décembre 2021 au 19 janvier 2022



Passage à niveau actuel

Février 2022

Annie LE FEUVRE
Commissaire enquêteur

Le code de l'environnement précise que « *lorsque la réalisation d'un projet est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L 123-2 du code de l'environnement, il est procédé à une enquête unique.* »

A cet effet, la présente enquête unique comprend plusieurs documents :

1/ LES DOCUMENTS RELATIFS A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET ET A LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE MONTMAGNY :

- le rapport du commissaire enquêteur qui résume et analyse l'enquête
- les conclusions motivées et l'avis du commissaire enquêteur sur l'utilité publique du projet ;
- les conclusions motivées et l'avis du commissaire enquêteur sur la mise en compatibilité du PLU de Montmagny ;

2/ LES DOCUMENTS RELATIFS A L'ENQUETE PARCELLAIRE :

- le procès-verbal des opérations ;
- l'avis du commissaire enquêteur pour la commune de Deuil-la-Barre ;
- l'avis du commissaire enquêteur pour la commune de Montmagny.

Ces documents sont indépendants et font l'objet de présentations séparées.

SOMMAIRE

Préambule	6
CHAPITRE 1 – PRESENTATION DE L'ENQUETE	
1. Objet de l'enquête	8
2. La maîtrise d'ouvrage du projet	8
3. Cadre juridique de l'enquête	9
4. Désignation du commissaire enquêteur	9
5. Opérations relatives à l'enquête	10
. rencontres avec les Services de l'Etat et SNCF Réseau	
visite du site	10
. modalités de l'enquête	10
6. Publicité de l'enquête	11
7. La concertation	12
8. documents mis à la disposition du public	12
CHAPITRE 2 - DEROULEMENT DE L'ENQUETE	
1. Climat général de l'enquête	15
2. Permanences	15
3. Recueil des registres	15
CHAPITRE 3 – LES OBSERVATIONS	
3.1 Les observations du public	17
. les registres d'enquête	17
. communication des observations au maître d'ouvrage	17
. mémoire en réponse et commentaires du commissaire-enquêteur	18
. remarques générales et analyse des observations par le commissaire-enquêteur	28
CHAPITRE 4 – APPRECIATION DU PROJET	
1. Cadre général dans lequel s'inscrit le projet	31
2. Examen de la procédure	31
3. Le projet de suppression du PN N° 4	32
. Historique du projet	32
. Etat des lieux	32
. Les objectifs du projet	32
. Les aménagements du projet	33
4. Examen du dossier	34
5. Examen du mémoire en réponse	34

CHAPITRE 5 – EVALUATION DU PROJET

1. Evaluation du projet au titre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique	36
. l'opération présente t'elle concrètement un caractère d'intérêt général	36
. l'expropriation envisagée est-elle nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération	37
. le coût financier et la rentabilité socio-économique	37
. Impacts d'ordre social et portée du projet sur d'autres intérêts publics :	38
- le phasage du projet	39
- la phase travaux	38
- la phase mise en service	39
- la compatibilité avec les documents d'urbanisme existants	39
- la justification du choix du projet	40
2. Evaluation du projet au titre de l'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Montmagny	40
. les objectifs de la mise en compatibilité du PLU de Montmagny	40
. zones concernées par le projet	41
- le règlement	42
- la liste des emplacements réservés	42
- le plan de zonage	43



RAPPORT

Enquête unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de suppression du passage à niveau n° 4, à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Montmagny avec le projet et à la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation du projet

PREAMBULE

Le passage à niveau n° 4 se situe à cheval sur les communes de Deuil-la-Barre et Montmagny, dans le département du Val-d'Oise.

La ligne fut progressivement ouverte au trafic de 1872 à 1877 et a constitué un des principaux axes des trains de Paris à la mer.



Passage à niveau n° 4 (SNCF Réseau)

Aujourd'hui, le trafic s'est intensifié et la ligne assure des dessertes journalières au travers du Transilien Ligne H, en direction, notamment, de Paris-Nord et du TER Hauts de France, de Persan à Beauvais.

C'est un passage à niveau qui est traversé par 188 trains et par 7000 véhicules routiers à moteur en moyenne par jour, dont 245 poids lourds. Ce qui en fait le carrefour ferroviaire/routier le plus fréquenté d'Ile-de-France, avec des interruptions de trafic routier pouvant aller jusqu'à 20 minutes cumulées en heure de pointe.

Le passage à niveau a, en outre, la particularité d'être traversé par un grand nombre de piétons : en heure de pointe, en moyenne 500 piétons le traversent. Il s'inscrit, en effet, dans un contexte urbain dense, à proximité d'un lycée et en limite des quais de la gare de Deuil-Montmagny.

Depuis 15 ans, on y recense 60 incidents et 7 accidents ayant entraîné la mort d'une personne. Aussi, l'Etat, SNCF Réseau, le Conseil départemental du Val-d'Oise ainsi que les communes de Deuil-la-Barre et Montmagny ont mis en œuvre, ces dernières années, des mesures de sécurisation mais, en dépit de ces mesures, le nombre d'incidents/accidents reste élevé.

Il est ainsi classé en première position sur la liste des passages à niveau à supprimer en priorité établie par le Ministère des Transports et SNCF Réseau a reçu pour mission de l'Etat de supprimer ce passage à niveau et de rétablir ses fonctions actuelles



PRESENTATION DE L'ENQUETE

Enquête unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de suppression du passage à niveau n° 4, à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Montmagny avec le projet et à la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation du projet

CHAPITRE 1 – PRESENTATION DE L'ENQUETE

1 – OBJET DE L'ENQUETE

La présente enquête est préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de suppression du passage à niveau n° 4, à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Montmagny avec le projet et à la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation du projet.

Le projet porte sur la suppression de ce passage à niveau, situé à la limite des communes de Deuil-la-Barre et de Montmagny. Pour ce faire, des aménagements sont nécessaires afin de rétablir le franchissement des voies ferrées après la fermeture de ce passage à niveau.

A cet effet, de nouveaux ouvrages sont prévus :

- Un passage souterrain à l'emplacement du passage à niveau actuel qui sera équipé d'escaliers et de rampes accessibles aux personnes à mobilité réduite. Les abords de la gare seront également réaménagés.



- Dans le secteur de la Plante des Champs, un nouveau pont ferroviaire (appelé aussi pont-rail) permettra aux automobilistes, aux bus et aux véhicules de secours de franchir la voie ferrée. Le pont-rail actuel sera fermé à la circulation automobile au profit des modes actifs (piétons, cycliste, etc...).



Enquête unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de suppression du passage à niveau n° 4, à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Montmagny avec le projet et à la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation du projet

➤ Et pour raccorder le pont-rail aux voies de circulation existantes, SNCF Réseau prévoit :

- le réaménagement de la rue Guynemer,
- la création d'une rue dans la continuité de la rue Guynemer, le long du lycée,
- la création d'une rue pour relier la rue Guynemer à la rue des Lévriers,
- l'aménagement d'un giratoire et d'une rue de desserte locale pour raccorder la rue Guynemer prolongée aux rues de la Plante des Champs, Maryse Bastié et Achille Viez

La création de ces nouvelles voies implique la création d'un bassin de rétention des eaux pluviales, positionné à proximité du chemin de la Plante des Champs.

Toutes ces voies seront équipées d'itinéraires cyclables.



2. LA MAITRISE D'OUVRAGE DU PROJET

Les travaux projetés seront conduits sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental du Val-d'Oise, pour la partie routière, et SNCF Réseau, pour la partie ferroviaire. SNCF Réseau sera le maître d'ouvrage coordonnateur du projet conformément à un courrier du 25 août 2021 adressé à la Préfecture du Val-d'Oise.



3 – CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE

Le code de l'environnement ;
Le code de l'urbanisme ;
Le code des transports ;
Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
Les plans locaux d'urbanisme des communes concernées par le projet ;
La décision du CGEDD du 28 mars 2021 sur la nécessité de réaliser une étude d'impact sur l'environnement du projet ;
L'avis délibéré de l'autorité environnementale adopté lors de la séance du 18 mars 2020 ;
L'arrêté préfectoral du 22 novembre 2021
Les instructions du Conseil d'Etat du 20 janvier 2022 sur la conduite de l'enquête publique.



4 – DESIGNATION DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

Par une décision du 23 septembre 2021, Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise m'a désignée en qualité de commissaire-enquêteur pour cette enquête publique (**pièce jointe n° 1**).

Enquête unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de suppression du passage à niveau n° 4, à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Montmagny avec le projet et à la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation du projet

5 – OPERATIONS RELATIVES A L'ENQUETE

➤ **Rencontre avec les Services de l'Etat et SNCF Réseau – Visite du site du projet**

J'ai rencontré, le 18 octobre 2021 SNCF Réseau et les services de l'Etat en charge de l'enquête.

A cette occasion m'a été présenté le projet de suppression du passage à niveau n° 4, sur les communes de Deuil-la-Barre et Montmagny (Val-d'Oise) et l'organisation de l'enquête a été précisée, et en particulier :

- les conditions matérielles de déroulement de l'enquête (dates et lieu des permanences, etc...) ;
- les conditions réglementaires (procédure) de déroulement de l'enquête (publicité dans les journaux, affichage, rédaction de l'arrêté, les conditions de consultation des dossiers et de dépôt des observations, etc...

Une visite du site du projet a été organisée lors de cette rencontre.

J'ai ainsi pu voir les difficultés de circulation lors des fermetures fréquentes du passage à niveau.

Le projet m'a ainsi été expliqué dans ses différentes étapes nécessaires pour rétablir le franchissement des voies ferrées ainsi que les conditions matérielles de la réalisation du projet qu'il est plus facile d'apprécier sur le terrain.

Une réunion complémentaire avec SNCF Réseau, le 10 novembre 2021 a permis de finaliser l'organisation de l'enquête ainsi que la publicité prévue par le maître d'ouvrage. Une réunion, en marge de la deuxième permanence, le 20 décembre 2022, a été l'occasion de faire un premier point sur l'enquête et examiner, au regard de l'affluence du public lors de la première permanence, l'opportunité d'une réunion publique, d'une prolongation de l'enquête ou de l'organisation d'une permanence supplémentaire.

➤ **Modalités de l'enquête**

Le code de l'environnement précise que « *lorsque la réalisation d'un projet est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L 123-2 du code de l'environnement, il est procédé à une enquête unique.* »

A cet effet, le projet de suppression du passage à niveau n° 4 se déclinant en plusieurs modalités, une enquête unique a été choisie :

- préalablement à la déclaration d'utilité publique de projet, à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Montmagny,
- à la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation du projet.

Par arrêté n° 2021/16553 du 22 novembre 2021, Le Préfet du Val-d'Oise a prescrit les modalités de l'enquête en conformité avec les lois et décrets en vigueur, à savoir :

- l'enquête se déroulera du vendredi 10 décembre 2021 au mercredi 19 janvier 2022 ;

Enquête unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de suppression du passage à niveau n° 4, à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Montmagny avec le projet et à la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation du projet

- les pièces des dossiers ainsi que les registres d'enquêtes, seront déposés et consultables aux mairies de Deuil-la-Barre et de Montmagny pendant la durée de l'enquête, aux heures d'ouverture au public ; des observations pourront être déposées sur ce registre ou la possibilité d'adresser une correspondance au commissaire-enquêteur ;
- le dossier sera également consultable sur le site internet prévu à cet effet : <http://rsuppressionpassageaniveau-deuilmontmagny.enquetepublique.net> et des observations pourront également y être déposées ;
- l'accès au dossier est aussi garanti à partir d'un poste informatique installé dans chacune des mairies ;
- le commissaire-enquêteur se tiendra à la disposition du public, lors des permanences suivantes :
 - Mairie de Deuil-la-Barre :**
 - vendredi 10 décembre 2021 de 14h00 à 17h00 (en mairie principale)
 - samedi-8 janvier 2022 de 9h00 à 1200 (en mairie annexe) ;
 - Mairie de Montmagny :**
 - lundi 20 décembre 2021 de 14h30 à 17h30
 - samedi 15 janvier 2022 de 9H00 à 12H00
 - mercredi 19 janvier 2022 de 14h30 à 17h30
- un avis au public sera publié dans deux journaux locaux diffusés dans le département de Val-d'Oise ;
- ainsi qu'un affichage dans les communes de Deuil-la-Barre et de Montmagny.

L'arrêté du Préfet du Val-d'Oise figure en **pièce jointe n° 2**.



6 – PUBLICITE DE L'ENQUETE

- **les avis de publicité** de l'enquête ont été publiés par les soins de la préfecture le mercredi 24 novembre 2021 dans « L'Echo Régional » et « La Gazette du Val-d'Oise ».

Ces publications ont été répétées dans ces deux mêmes journaux dans les huit jours du début de l'enquête publique, à savoir le mercredi 15 décembre 2021.

Une copie de ces publications est annexée à ce rapport (**pièce jointe n° 3**).

- **des affiches** annonçant l'enquête publique ont été mises en place sur les panneaux administratifs des communes de Deuil-la-Barre et Montmagny jusqu'à la fin de l'enquête.

Les certificats attestant de cet affichage m'ont été adressés, à la fin de l'enquête.

Par ailleurs, SNCF Réseau a fait procéder à des vérifications de cet affichage dans les mairies par l'intermédiaire de Publilégal les 10 décembre 2021, 22 décembre 2021, 10 janvier 2022 et un contrôle final avec le retrait des affiches le 20 janvier 2022, à la fin de l'enquête. Une copie des procès-verbaux de ces constats m'a été communiquée.

J'ai moi-même constaté, lors de mes déplacements pour les permanences, que l'affichage était maintenu tout au long de l'enquête.

En dehors de la procédure réglementaire, SNCF a communiqué sur l'enquête en effectuant un dépôt de flyer dans les boîtes à lettre des habitants et au travers de plaquettes déposées dans les mairies. **(pièce jointe n° 4)**

Les communes de Deuil-la-Barre et de Montmagny ont également publié une information dans leur bulletin municipal respectif et sur leur site internet informant de l'enquête.

Des communes de proximité ont également communiqué sur le projet sur leur site internet.



7- LA CONCERTATION

La concertation publique, organisée par SNCF Réseau, s'est déroulée du 11 janvier au 11 mars 2017.

Cette concertation a permis au public de prendre connaissance du projet et d'exprimer ses 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.

A l'issue de la concertation, un bilan a été réalisé sur la base des contributions exprimées. Ce bilan présente, en conclusion les enseignements de la concertation ainsi que les engagements de SNCF Réseau pour la suite du projet et a été approuvé par le comité de pilotage, avec les partenaires, le 10 mai 2017 et signé par le président de SNCF Réseau le 22 juin 2017.

Une réunion publique de restitution du bilan a été organisée le 14 septembre 2017.

Suite à la concertation, et avant lancement des études d'avant-projet, des études complémentaires ont été faites qui ont permis d'aboutir au projet présenté à la présente enquête.



8- DOCUMENTS MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC

Préalablement à l'enquête, des plaquettes informatives ont été mises à la disposition du public, dans chacune des mairies. Une distribution de flyers a été faite dans les boîtes à lettres des habitants des deux communes. **(pièce jointe n° 4)**

L'ensemble du dossier a été mis à la disposition du public accompagné d'un registre d'enquête à l'accueil des mairies de Deuil-la-Barre et Montmagny pendant toute la durée de l'enquête.

Sa version numérique était également consultable et téléchargeable sur le site internet prévu dans l'arrêté.

Un exemplaire du dossier m'a également été remis et j'ai pu ainsi en prendre connaissance bien avant le début de l'enquête.

- **Des documents généraux** s'appliquant à l'enquête ouvrent le dossier :
- L'arrêté préfectoral du 22 novembre 2021 prescrivant l'ouverture et les modalités de l'enquête,
 - l'affiche placardée dans chacune des communes ;
 - les registres d'enquête à feuillets non mobiles, côtés et paraphés ;
 - les courriers des communes ;
- **Le dossier d'enquête** comprenait 13 pièces, en format A3, détaillant les diverses informations relatives à chacune des enquêtes requises : déclaration d'utilité publique du projet, mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Montmagny ainsi que les enquêtes parcellaires :

Pièce A : Mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'identification de la façon dont cette enquête s'insère dans les procédures administratives relatives à l'opération considérée ainsi que mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet ;

Pièce B : Plan de situation ;

Pièce C : Notice explicative ;

Pièce D : Plan Général des Travaux ;

Pièce E : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;

Pièce F : Etude d'impact sur l'Environnement, qui comportait également, en début de Dossier, le résumé non technique du projet ;

Pièce G : Appréciation sommaire des dépenses ;

Pièce H : Bilan de la concertation L103-2 ;

Pièce I : Avis de l'AE sur l'étude d'impact et mémoire en réponse ;

Pièce J : Avis émis dans le cadre de la CIA ;

Pièce K : Dossier de Mise en Compatibilité du PLU de Montmagny ;

Pièce L : Dossier d'enquête parcellaire ;

Pièce M : Evaluation socio-économique.

Ces documents ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête, aux lieux, jours et heures prévus par l'arrêté du 22 novembre 2021.

L'ensemble de ces documents était également disponible sur le site internet mentionné ci-dessus.

Les dossiers soumis à l'enquête sont conformes aux exigences de la réglementation et répond à ses prescriptions.

Par ailleurs, le flyer communiqué par boitage dans les communes et la plaquette du projet mise à disposition dans les mairies figuraient dans le dossier.



DEROULEMENT DE L'ENQUETE

Enquête unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de suppression du passage à niveau n° 4, à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Montmagny avec le projet et à la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation du projet

CHAPITRE 2 – DEROULEMENT DE L'ENQUETE

1 – CLIMAT GENERAL DE L'ENQUETE

Le projet a suscité beaucoup d'intérêt des habitants. Il s'agit d'un projet qui est envisagé, voire souhaité, depuis plusieurs années. Aussi, le public est venu nombreux aux permanences.

L'importance du dossier présenté à l'enquête a nécessité des explications, des repérages sur les plans.

Les locaux mis à disposition par les communes ont permis d'accueillir le public dans de bonnes conditions et si l'attente a pu sembler un peu longue, les personnes l'ont acceptée avec courtoisie.

Les permanences ont toutefois débordé sur l'horaire prévu mais ce choix a permis d'accueillir toutes les personnes sans devoir envisager de permanence supplémentaire.



2 – PERMANENCES

Les permanences du commissaire enquêteur ont été effectuées aux dates et heures prévues par l'arrêté préfectoral du 22 novembre 2021, à savoir :

❖ **A la mairie de Deuil-la-Barre :**

- . le vendredi 10 décembre 2021 de 14h00 à 17h00
- . le samedi 8 janvier 2022 de 9h00 à 12h00 (à la mairie annexe)

❖ **A la mairie de Montmagny**

- . le lundi 20 décembre 2021 de 14h30 à 17h30
- . le samedi 15 janvier 2022, de 9h00 à 12h00
- . le mercredi 19 janvier 2022 de 14h30 à 17h30



3 – RECUEIL DES REGISTRES

L'enquête s'est terminée le 19 janvier 2022. A l'issue de la dernière permanence, j'ai récupéré les registres à Montmagny mais également à Deuil-la-Barre. Ces registres sont joints au présent rapport où ils figurent en **pièce jointe n° 5** (Les registres relatifs à l'enquête parcellaire sont joints à celle-ci, dans un document séparé).

Le registre électronique figure en **pièce jointe n° 6**.



LES OBSERVATIONS

CHAPITRE 3 – LES OBSERVATIONS

3.1 - LES OBSERVATIONS DU PUBLIC

➤ *Les registres d'enquête*

Il a été prévu par l'arrêté préfectoral du 22 novembre 2021 que les observations du public pouvaient être déposées sur des registres mis à la disposition du public dans les mairies de Deuil-la-Barre et Montmagny, par courrier adressé au commissaire enquêteur mais, également, par la possibilité de porter ces observations sur un registre électronique.

Les registres mis à disposition du public à la mairie de Deuil-la-Barre ont recueilli :

- 12 observations sur le registre d'enquête publique,
- aucune observation sur le registre d'enquête parcellaire.

Les registres mis à la disposition du public à la mairie de Montmagny ont recueilli :

- 11 observations sur le registre d'enquête publique,
- 1 observation sur le registre d'enquête parcellaire.

Les courriers et notes déposés dans les mairies ont été annexés aux registres.

Le registre électronique a recueilli 56 observations accompagnées de 14 documents ou dossiers.

Ces observations ont également fait l'objet de pétitions signées par près de 200 personnes.

Il convient de noter que certaines observations déposées sur le registre électronique sont des réitérations d'observations déposées sur les registres déposés en mairies, et inversement.

De même, certaines observations portées sur le registre électronique ont été répétées à plusieurs reprises.



➤ *Communication des observations au maître d'ouvrage*

Le 1^{er} février 2022, le commissaire-enquêteur a transmis le procès-verbal des observations recueillies au cours de l'enquête.

Ces observations figurent dans le registre électronique joint ainsi que dans les copies des registres déposés dans les mairies de Deuil-la-Barre et de Montmagny.

Elles ont également été déployées dans un document classant ces observations au travers des principaux thèmes.
Ce procès-verbal est en **pièce jointe n° 7**.



➤ **Mémoire en réponse du maître d'ouvrage**

Afin d'en faciliter l'appréciation, les observations ont été regroupées suivant les thèmes suivants :

1. **Le projet de fermeture du passage à niveau, son acceptation par les habitants**
2. **Les ouvrages projetés**
3. **La création de voies nouvelles**
4. **Les impacts du projet :**
 - 4.1 **sur la circulation dans les deux communes : routière, les circulations douces, la desserte des bus, le stationnement**
 - 4.2 **sur les commerces**
 - 4.3 **sur l'environnement**
5. **Les travaux nécessaires à la réalisation des ouvrages : leur durée, leur coût**
6. **La procédure d'enquête**
7. **Les contrepropositions**
8. **La mise en compatibilité des documents d'urbanisme**
9. **L'enquête parcellaire**
10. **Les questions particulières**



1. LE PROJET DE FERMETURE DU PASSAGE A NIVEAU

Le projet est, globalement, bien accepté par les habitants et même salué avec enthousiasme par la sécurité qu'il apporte.

Mais le projet a aussi été contesté eu égard à son coût et résultant d'un non-respect des règles. La frontière urbaine entre les deux communes est également évoquée.

Réponse MOA :

Le passage à niveau n°4 de Deuil-Montmagny est l'un des plus dangereux de France et sa sécurisation est considérée comme prioritaire par l'Etat. Lors de la concertation publique de 2017, l'ensemble des participants se sont accordés sur le danger qu'il représente et sur la nécessité de le supprimer. En attendant les travaux de suppression, des mesures de prévention et de sensibilisation ont été mises en œuvre, en complément de mesures de sécurisation déjà appliquées. En dépit de toutes ces mesures, le nombre d'incidents reste élevé et le risque d'accident, fort.

Par ailleurs, l'évaluation socio-économique montre que le projet est bénéficiaire autant pour les usagers que pour la puissance publique. Un travail collaboratif a été mené avec les partenaires du projet afin de trouver des pistes d'optimisation pour réduire son coût.

2. LES OUVRAGES PROJETES

La réalisation des ouvrages a suscité beaucoup d'intérêt des habitants qui les ont appréciés, commentés, complétés ou contestés.

➤ 2.1 L'aménagement de la gare et le passage souterrain

Cet aménagement a suscité beaucoup de propositions pour l'améliorer, notamment par un élargissement permettant un accès facilité lors de croisements des usagers.

Réponse MOA :

Le passage souterrain permettra le rétablissement des circulations piétonnes, cyclistes ainsi que d'autres modes de déplacement personnel (trotinettes) et sera accessible aux personnes à mobilité réduite avec la mise en œuvre de rampes respectant les normes PMR en vigueur.

La conception du passage souterrain a été étudiée en prenant en compte les différentes contraintes suivantes du site :

- La présence de nombreux réseaux souterrains au droit du passage à niveau actuel, notamment des réseaux sensibles (Transport de gaz haute-pressure, ligne électrique haute tension B (HTB), ovoïde d'assainissement) dont le déplacement n'est pas envisageable compte tenu la complexité, du délai, du coût, et des impacts sur l'environnement urbain de ces opérations,
- La présence des voies publiques, des places de stationnement existantes, des quais de la gare de Deuil-Montmagny, à conserver, limitant ainsi l'emprise disponible restante,
- La présence de la nappe phréatique en sous-sol réduisant les possibilités d'aménagement en profondeur.

Le choix de privilégier des rampes accessibles aux personnes à mobilité réduite plutôt qu'un accès par des ascenseurs, a également conduit à optimiser les dimensions des différents accès.

Le maître d'ouvrage a pris bonne note des demandes visant à améliorer l'accessibilité des cyclistes, et éviter les conflits lors de croisements entre usagers : des solutions d'aménagement seront étudiées, et si leur faisabilité est avérée, elles pourront être mises en œuvre.

L'accès aux quais de la gare de Deuil-Montmagny sera sécurisé, du fait de la suppression du risque que représente actuellement la traversée des voies ferrées pour les piétons.

L'aménagement des abords du passage souterrain sera réalisé par les communes de Deuil-la-Barre et Montmagny, et pourra permettre de renforcer l'attractivité de ce point central d'échanges et d'activités reliant les deux communes.

➤ 2.2 Le pont-rail

L'emplacement du pont-rail fait l'objet de contre-propositions. En effet, un certain nombre d'observations portent sur des propositions de positionnement du pont rail au sud de la rue Galliéni ainsi qu'il avait été envisagé précédemment.

Ce choix apparaît plus judicieux pour ces personnes au regard, notamment, de la circulation qu'elles estimeraient facilitée et ce qui éviterait également l'expulsion d'un pavillon.

Ces observations sont à examiner dans le cadre des contre-propositions.

Réponses MOA :

Les différents scénarii de rétablissement des circulations routières et bus étudiés ont fait l'objet d'analyses et de comparaisons multicritères dès les études préliminaires menées à partir de 2014. Ces différents scénarii incluaient parmi eux plusieurs solutions avec un franchissement au niveau de la rue Gallieni au sud.

Ces études ont permis de mettre en évidence des contraintes majeures s'agissant des différentes solutions « Gallieni », parmi lesquelles :

- **Un impact foncier plus important** : La hauteur du talus ferroviaire au nord de la rue Gallieni s'élève à environ 3,50 m, comparée à celle du talus situé au nord du Chemin de la Plante des Champs d'environ 4 m, la construction d'un nouvel ouvrage de rétablissement routier nécessite un approfondissement plus important sous la voie ferrée et la construction d'une trémie de 50 mètres de part et d'autre de celle-ci. Cela implique l'aménagement de deux ronds-points de part et d'autre afin de raccorder la nouvelle voirie au réseau viaire ;
- De plus, la solution de franchissement au sud de Gallieni nécessiterait des emprises plus importantes et contribuerait plus fortement à l'imperméabilisation de surfaces dans un secteur aujourd'hui non-imperméabilisé et à préserver (parc du centre d'accueil et d'animation Jesse Owens) ;
- **Une solution non satisfaisante pour une partie des usagers** : Le nouvel ouvrage de franchissement « Gallieni », implanté à plus de 1300 mètres du passage à niveau actuel ne permet pas de répondre à certains besoins de rétablissement car trop éloigné du Lycée Camille Saint-Saëns et de la gare de Deuil-Montmagny, et n'est pas non plus retenu par la RATP pour le nouvel itinéraire de la ligne de bus n°256 ;
- **Un surcoût d'au moins 8 millions d'euros** : Les coûts des solutions de franchissement « Gallieni » sont globalement plus élevés que celui de toutes les autres solutions étudiées (franchissement de la Plante des Champs et suppression sans aménagement), notamment du fait de la configuration en biais de l'ouvrage, augmentant le coût de sa construction, des aménagements routiers supplémentaires, sans compter le surcoût lié à l'acquisition de foncier supplémentaire ;
- **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 ferrées entraînerait un report de trafic plus important vers l'ouvrage du lac Marchais en surchargeant le quartier autour de cet ouvrage ;
- **L'impact d'un poste de détente de gaz** : situé au niveau de la ruelle des Pavillons, le poste serait impacté par le rétablissement routier d'accès au franchissement au sud de Gallieni, contrairement à la solution de franchissement de la Plante des Champs, qui l'évite.

Lors de la concertation publique de 2017, des oppositions et des inquiétudes se sont exprimées concernant la solution de franchissement dans le secteur de Gallieni. Celles-ci concernaient le 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 les habitants de Montmagny et les commerçants.

Enfin, cette solution qui apporterait une modification substantielle du projet, nécessiterait de nouvelles études techniques, ainsi qu'une nouvelle enquête publique, et reporterait la suppression du PN n°4 de 2 ans *a minima*. SNCF entend l'inquiétude des riverains du quartier du Moutier, exprimée lors de la concertation de 2017, et réitérée lors de cette enquête publique. Les deux mairies de Deuil-la-Barre et de Montmagny se sont engagées à trouver des solutions afin de réduire les nuisances et répartir au mieux les circulations sur les deux communes.

3. LA CREATION DE VOIES NOUVELLES

C'est globalement que se pose le problème de la circulation routière pour les habitants qui ne dissocient pas les nouveaux aménagements des modifications à apporter au plan de circulation dans chacune des communes.

Aussi, les observations se concentrent dans le point 4 relatif à la circulation routière, la desserte des bus mais aussi des vélos et piétons.

4. LES TRAVAUX CONSECUTIFS A LA REALISATION DU PROJET DE FERMETURE DU PASSAGE A NIVEAU

➤ 4.1 Sur la circulation dans chacune des communes (voitures, bus, vélos, piétons, le stationnement...)

Il s'agit du plus grand nombre de d'observations portées sur les registres. C'est LA préoccupation essentielle pour les habitants qui, à ce sujet, n'ont pas trouvé les éléments nécessaires à son appréciation dans le dossier d'enquête.

Le public regrette que n'aient pas été annexés au dossier des plans de circulation proposés par les communes et reste dans le questionnement sur l'organisation des circuits de bus.

La place des vélos et piétons dans ce projet qui modifie la structure des deux communes est également questionnée.

A cet effet, des propositions ont été faites avec diverses hypothèses.

Dans l'attente de la réalisation de la suppression du passage à niveau, des propositions sont faites au regard de l'arrêt des bus afin d'en améliorer la circulation et la sécurité.

Réponse MOA :

Les plans de circulation routière, les limitations de vitesse, le stationnement et les plans de déplacement cyclable relèvent de la compétence des communes et de l'agglomération. Les communes s'étaient engagées, en février 2018, par courrier à l'attention de l'Autorité Environnementale, lors de la demande d'examen au cas par cas préalable à l'étude d'impact, à mettre en œuvre toutes les mesures de réduction de bruit qui seraient nécessaires avec des solutions adaptées aux circonstances et aux lieux (limitations de vitesses, aménagements de voiries, contrôles ponctuels de vitesse), suite à la suppression du passage à niveau n°4. Les maîtres d'ouvrage

transmettront les avis et propositions en lien avec ces thématiques aux collectivités concernées.

A propos de l'étude trafic : SNCF Réseau propose de fournir l'ensemble des éléments à sa disposition (modèles, études...) aux collectivités locales et aménageurs de la zone. Cela permettra d'actualiser ces études au regard des projets d'aménagement en cours et des nouveaux plans de circulation qui seront établis par les communes. L'étude de trafic réalisée montre que les 7000 véhicules en moyenne empruntant actuellement le passage à niveau n°4 au quotidien se répartiront à terme sur les axes situés au nord et au sud du PN. Par ailleurs, la mise à sens unique de la rue Guynemer limite le flux de véhicules sur cet axe. Enfin, du fait de la fermeture du PN, une évaporation naturelle est à prévoir, la circulation de transit se déportant vers d'autres axes structurants.

A propos des barreaux en cours d'étude (barreaux Abel Fauveau et Théophile Gautier notamment) : les maîtres d'ouvrage précisent que les échanges avec les communes ont permis de s'assurer que le projet de fermeture du PN4 et les nouvelles voies créées n'empêchent pas la réalisation ultérieure de ces projets routiers, le cas échéant, par les collectivités locales.

A propos des bus, les itinéraires en projet des lignes de bus 256 et 337 figurent dans le dossier d'étude d'impact et ont été élaborés par la RATP. Les propositions relatives à l'emplacement des arrêts de bus à proximité de la gare de Deuil-Montmagny et celles relatives au tracé seront transmises aux communes, à la RATP et à Île-de-France Mobilités.

A propos des aménagements piétons rue Guynemer : les contraintes géométriques de cette rue sont fortes. Ainsi, suite à la concertation, SNCF Réseau a étudié l'élargissement du trottoir ouest (côté voie ferrée) : la largeur de ce trottoir sera supérieure à 1,50 m, sauf à quelques endroits où la configuration du site et l'intégration d'un itinéraire cyclable bidirectionnel ne le permettent pas. La réalisation des éclairages publics est bien prévue dans le projet, le transfert sera formalisé au futur gestionnaire (communes ou CAPV)

A propos des aménagements cyclables : les pistes seront positionnées à hauteur de trottoir et seront ainsi physiquement séparées de la chaussée par la bordure. Par ailleurs, aucun stationnement n'est prévu du côté de la piste cyclable au niveau des rues Guynemer (actuelle et prolongée) et des Lévriers.

➤ 4.2 Sur les commerces

Le passage à niveau est un point central entre les communes de Deuil-la-Barre et de Montmagny. Les échanges sont naturels : le marché est à Deuil, un médecin est à Montmagny.

Aussi, la fermeture du passage à niveau va engendrer une adaptation nécessaire dans les habitudes relationnelles des deux communes : les voitures déviées, un passage souterrain favorisant les circulations douces.

Cette adaptation devra être évaluée notamment au regard des commerces dans chacune des deux communes.

C'est cette interrogation qui a été traduite par un certain nombre d'observations.

Réponse MOA :

La fermeture du passage à niveau constitue une opportunité pour requalifier ce secteur et en faire une zone apaisée, plus sécurisée et donc moins anxiogène. SNCF Réseau a conçu le passage souterrain tant d'un point de vue fonctionnel que paysager de telle sorte que le franchissement de la voie ferrée soit le plus naturel et fluide possible.

➤ 4.3 Sur l'environnement

Des observations portent sur un projet tourné vers un environnement plus protégé, du bruit, des conséquences de la circulation avec la nécessaire prise en compte de l'orientation vers des transports en commun, des circulations douces et non en favorisant la voiture en ville.

Réponse MOA :

Plusieurs études environnementales ont été engagées par la MOA afin d'évaluer l'état initial de l'environnement, notamment des études air, acoustiques, écologiques et de circulations. Les aménagements projetés ont intégré, dès leur conception, des mesures contribuant à éviter ou réduire l'impact de ceux-ci sur les différentes composantes de cet environnement : éloignement de la voirie des habitations pour limiter les nuisances sonores, pistes cyclables bidirectionnelles dissociées de la route pour favoriser le mode cyclable, intégration de giratoires pour limiter les vitesses et fluidifier les circulations, notamment des bus, et renforcer la sécurité pour les usagers des modes doux et piéton, maintien du pont de la Plante des Champs actuel pour le dédier exclusivement aux modes doux et piéton, intégration de noues paysagères et d'un bassin à ciel ouvert pour recueillir les eaux pluviales tout en permettant la reconquête par les espèces faunistiques et floristiques de ces nouveaux espaces naturels.

5. LES TRAVAUX NECESSAIRES A LA REALISATION DES OUVRAGES

Les travaux nécessaires à la réalisation des ouvrages ont suscité quelques observations quant au coût de ces travaux, à la gêne pour les habitants, les commerces mais aussi une inquiétude sur les mouvements de terrain pouvant impacter des bâtiments de proximité.

La nécessité de coordonner les travaux afin d'en réduire l'impact a été évoqué.

Réponse MOA :

A propos des nuisances liées au chantier, pour les riverains et les commerces : les commerces pourront rester ouverts pendant toute la durée des travaux. Par ailleurs, les travaux de mise en accessibilité de la gare de Deuil-Montmagny seront terminés lorsque les travaux pour l'aménagement du passage souterrain débuteront : ainsi, les commerces resteront accessibles, y compris pour les personnes à mobilité réduite. Enfin, les maîtres d'ouvrage pourront accompagner les commerçants situés de part et d'autre des voies ferrées dans leur communication, avec par exemple la pose d'une bâche indiquant que les commerces restent ouverts pendant toute la durée du chantier. Les riverains seront informés par les maîtres d'ouvrage des avancées du chantier, et des périodes susceptibles d'occasionner des nuisances, *via* des dépliants diffusés dans les boîtes aux lettres des riverains. Par ailleurs, une adresse e-mail sera mise en place afin de répondre aux situations particulières. Le site internet du projet sera également régulièrement actualisé afin de délivrer une information en temps réel de l'avancement du chantier.

A propos des risques géotechniques : SNCF Réseau confirme que le projet ne prévoit pas la démolition de bâtiments à proximité de la gare de Deuil-Montmagny. Par ailleurs, dans le cadre de la réalisation d'études géotechniques, aucun risque n'a été identifié.

A propos du phasage des travaux : les travaux liés à la suppression du passage à niveau se dérouleront de la manière suivante :

- Pont-rail (préparation du chantier, préfabrication de l'ouvrage et intégration du nouveau pont-rail : 8 mois de travaux, comprenant : préparation, terrassement, dépose des voies ferrées, préfabrication de l'ouvrage, mise en place, repose des voies ferrées, aménagement des accès routiers, finitions.
- Routes (eaux pluviales, terrassement, aménagement des voiries) : les travaux à charge du CD95 se déroulent en partie de manière concomitante avec les travaux de SNCF Réseau.
- Passage souterrain : 10 mois de travaux comprenant : préparation, terrassement, dépose des voies ferrées, mise en place du nouvel ouvrage, création des rampes et assainissement, repose des voies ferrées, et finitions.

SNCF Réseau et le Conseil Départemental du Val d'Oise travaillent en partenariat avec l'ensemble des acteurs du secteur, et notamment les villes de Deuil-la Barre et Montmagny ainsi que Grand Paris Aménagement pour coordonner les différents projets et les durées des chantiers afin de limiter ainsi la gêne pour les riverains.

6. LA PROCEDURE D'ENQUETE

Diverses observations ont interrogé la durée de l'enquête, sa période, en fin et début d'année, période jugée peu propice à l'expression des habitants. Les préoccupations sanitaires sont également évoquées.

A cet effet, une prolongation de l'enquête a été demandée ainsi qu'une réunion publique, notamment, pour actualiser le projet dont la concertation date de 2017 et le faire connaître à de nouveaux habitants qui ne le connaissent pas et discuter de l'interrogation principale des habitants : le plan de circulation.

En ce qui concerne le dossier d'enquête, il est apparu trop conséquent pour en avoir une lecture aisée et toutefois incomplet au niveau de plans de circulation.

Un report de l'enquête a, à cet effet, demandé pour apporter ces éléments.

Réponse MOA :

Les modalités d'enquête ont été concertées avec les villes de Deuil-la Barre et de Montmagny. La durée de l'enquête publique, dont le délai minimal réglementaire est fixé à 1 mois, a été prolongée de 12 jours, afin de prendre en compte les fêtes de fin d'année.

Par ailleurs, une information large a été mise en place : en plus des modalités réglementaires d'information (affichage en mairies et sur site, encarts dans la presse), les habitants de Deuil-la Barre et de Montmagny ont reçu un dépliant dans leur boîte aux lettres, donnant une information actualisée du projet et présentant les modalités de participation à l'enquête publique. Une exposition a également été mise en place dans les mairies de Deuil-la Barre et de Montmagny. Enfin, un kit de communication numérique a été envoyé aux villes de Deuil-la Barre, Montmagny, Saint-Brice-sous-Forêt et Groslay afin qu'elles puissent informer les habitants de la tenue de l'enquête publique.

L'organisation d'une réunion publique au cours de l'enquête publique n'a pas été retenue après concertation entre le Commissaire-enquêteur, les communes et les maitrises d'ouvrage, notamment au regard des conditions sanitaires, et du fait qu'une grande partie des interrogations et remarques des participants portaient sur les plans de circulation, sujets relevant des prérogatives des communes et non des maîtres d'ouvrage. Toutefois, SNCF Réseau s'engage à transmettre aux communes, suite à l'enquête publique, l'ensemble des observations les concernant.

Le contenu du dossier d'enquête publique est encadré par la réglementation. Le résumé non technique (pièce F) vise à synthétiser le contenu du dossier d'enquête.

7. LES CONTRE-PROPOSITIONS

Le projet de fermeture du passage à niveau, et surtout certains des ouvrages nécessaires à cette fermeture, ont fait l'objet de remarques visant à proposer d'autres choix ou aménagements différents ou complémentaires.

Il s'agit plus particulièrement de l'emplacement du pont-rail avec des propositions au Sud Galliéni ainsi que l'aménagement du « petit pont rail » ainsi que du passage souterrain qui, s'il n'est pas remis en cause, a fait l'objet de plusieurs suggestions, notamment de l'élargissement et de l'aménagement.

Ces observations concernant plusieurs thèmes : la circulation routière, les cyclistes, les piétons, ont déjà été détaillées dans les thèmes correspondants.

Réponse MOA :

Des éléments de réponses ont été apportés dans les différents thèmes correspondants.

8. LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE MONTMAGNY

Une observation a demandé que soit étendue la mise en compatibilité avec l'apport de précisions sur d'autres secteurs à proximité du projet de nouvelle voie.

Réponse MOA :

La mise en compatibilité du PLU de Montmagny, réalisée dans le cadre du projet de suppression du PN4, vise à inscrire un emplacement réservé au droit de l'emprise du projet. Toute autre modification du PLU de Montmagny relève d'une procédure de révision des documents qui le constitue, indépendante du projet de suppression du PN4.

9. L'ENQUETE PARCELLAIRE

Aucune observation n'a été portée sur le registre électronique.

Une seule observation a été recueillie sur le registre mis à disposition à la mairie de Montmagny.

Réponse MOA :

Cette demande fera l'objet de discussion entre le maître d'ouvrage et le propriétaire de la parcelle concernée.

10. LES QUESTIONS PARTICULIERES

Le projet de fermeture du PN4 implique des impacts particuliers sur des biens et des habitants :

. l'observation n° 53 porte sur les conséquences directes sur l'habitat de personnes étant à proximité immédiate des aménagements, conséquences qui vont engendrer des modifications de leur vie au quotidien au regard des diverses nuisances à subir mais également une dépréciation certaine de leur bien.

Ces personnes demandent à être écoutées et que leurs inquiétudes soient prises en compte.

Réponse MOA :

Les conséquences sur le cadre de vie des habitants situés à proximité des nouvelles voiries de rétablissement des circulations routières ont été évaluées dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement.

Des solutions pour réduire ces incidences, comme la mise en sens unique de la rue Guynemer et du raccordement des Lévriers ou l'éloignement des voiries créées des zones d'habitation ont été intégrées directement dans la conception du projet.

Dans les zones où les niveaux sonores augmentent, à terme, des protections acoustiques sont envisagées au niveau des habitations concernées, conformément à la réglementation.

La limitation de vitesse à 30 km/h sur la partie actuelle de la rue Guynemer a été validée par les communes de Montmagny et de Deuil-la-Barre et participera également à réduire l'impact sonore des circulations routières.

Les habitants du quartier autour de la gare ainsi que des voies de desserte directe, qui sont des secteurs globalement plus densément peuplés, vont en revanche bénéficier d'une amélioration globale de leur cadre de vie du fait d'une diminution significative des nuisances générées par la circulation routière.

. l'observation n° 12 portée sur le registre déposé à la mairie de Deuil-la-Barre, du Syndicat Intercommunal du Lycée Camille Saint-Saëns à Deuil-la-Barre. Le Syndicat constate que l'emprise envisagée pour la création d'une voie routière ampute les équipements sportifs d'une partie de leur surface.

Le Syndicat interroge également sur l'accès pompier puisse permettre de garantir la sécurité du gymnase.

Aussi, la demande consiste à revoir les emprises de la DUP et du projet routier.

Réponse MOA :

La demande émise par le Syndicat Intercommunal du Lycée Camille Saint-Saëns de revoir à la marge la limite d'acquisition foncière aux surfaces exclusivement nécessaires au projet sera prise en compte dans la mesure du possible par les MOA dans la suite des études.

La voie d'accès pompier au gymnase du complexe sportif Alain Mimoun ne sera pas impactée.
L'empiètement du projet sur la propriété du lycée Camille Saint-Saëns fera l'objet d'une étude plus précise et conjointe avec les services techniques de la commune afin de minimiser l'impact relevé.



Le commissaire-enquêteur a également souhaité formuler des observations.

1. La concertation date de 2017 et les habitants trouvent que cette information s'est un peu ternie au fil du temps, d'autant que de nouveaux habitants sont arrivés depuis et découvrent le projet.

Comment envisagez-vous une communication actualisée, en synergie avec les communes, sur les principales interrogations : circulation routière, cycliste, piétonne, l'impact environnemental ?

Réponse MOA :

Depuis la concertation de 2017, SNCF Réseau a régulièrement communiqué auprès des habitants de Deuil-la Barre et de Montmagny sur les avancées du projet, *via* des articles dans les journaux municipaux (juillet 2018, février 2019, septembre 2020...). SNCF Réseau a par ailleurs rencontré l'Association de Sauvegarde du Quartier Deuil-Montmagny en octobre 2020, pour une présentation actualisée du projet. Au printemps 2021, SNCF Réseau et le CD95 ont tous deux assisté à la concertation organisée par Grand Paris Aménagement sur le projet d'aménagement d'un écoquartier à la Plante des champs, qui a été l'occasion de répondre à quelques questions de riverains portant sur le projet de suppression du PN4.

Enfin, un dépliant sur le projet et l'enquête publique a été envoyé à tous les habitants de Deuil-la Barre et de Montmagny avant le démarrage de l'enquête publique afin de donner une information actualisée sur le projet et indiquer les modalités d'information et de participation. Par ailleurs, des articles annonçant l'enquête publique ont été publiés dans les journaux de Deuil-la Barre et Montmagny.

D'ici au démarrage des travaux, SNCF Réseau et le CD95 prévoient de :

- Mettre en ligne sur le site internet du projet une foire aux questions permettant de répondre aux questions suivantes :
 - o Comment les cyclistes pourront-ils franchir les voies ferrées ?
 - o Les déplacements cyclistes seront-ils sécurisés ?
 - o Comment les piétons, y compris les personnes à mobilité réduite pourront franchir les voies ?
 - o Quelles sera la largeur des trottoirs rue Guynemer ?
- Transmettre aux Villes de Deuil-la Barre et Montmagny l'ensemble des études de circulations réalisées dans le cadre du projet de suppression du PN4 afin d'alimenter l'évolution de leur plan de circulation.
- S'appuyer sur les journaux municipaux et le site internet du projet pour informer des éventuelles évolutions du projet, de son calendrier et indiquer les grandes étapes du projet (obtention de la déclaration d'utilité publique, obtention de financements...)

- Communiquer suffisamment en amont sur le démarrage des travaux et détailler le phasage précis sur chaque secteur d'intervention (pont-rail, passage souterrain, route)
- Transmettre aux communes de Deuil-la Barre et de Montmagny l'ensemble des observations déposées dans le cadre de l'enquête publique qui ne relèvent pas des compétences des maîtres d'ouvrage (plans de circulation routiers, plan de déplacement cyclable).

2. Les travaux sont prévus pour débuter en 2023. Une organisation prévisionnelle est indispensable pour appréhender les conséquences de ces travaux sur le quotidien des habitants :

- . la modification de la circulation, l'afflux de camions nécessaires à l'acheminement des matériaux, à l'évacuation des déchets ;
- . les nuisances dues au bruit, à la poussière ;
- . des accès modifiés à l'habitat, aux services, aux commerces aux alentours des projets.

Comment va s'organiser cette communication auprès des habitants au fur et à mesure de l'avancement des travaux ?

Réponse MOA :

Pendant la phase des travaux, et dans la continuité des éléments qui seront communiqués durant la phase de préparation, SNCF Réseau et le CD95 prévoient de :

- Accompagner au quotidien les commerçants ainsi que les riverains, par des échanges privilégiés et la mise en place d'une adresse e-mail et d'un accompagnement si nécessaire,
- Organiser des permanences d'information,
- S'appuyer sur une communication papier pour informer des grandes étapes du chantier, de son calendrier et de leurs avancées,
- S'appuyer sur les journaux municipaux et le site internet du projet pour informer des éventuelles évolutions, du calendrier, ainsi que des grandes étapes du chantier (pont-rail, passage souterrain, route).



4 – REMARQUES GENERALES ET ANALYSE DES OBSERVATIONS PAR LE COMMISSAIRE-ENQUETEUR

Les observations émanent de particuliers mais les associations locales se sont beaucoup manifestées en organisant, notamment, des pétitions.

Les permanences ont eu une grande fréquentation qui concernaient, pour beaucoup, des demandes d'informations mais qui ont été suivies également par le dépôt d'observations sur le registre électronique.

A cet effet, les observations interrogent plus particulièrement sur l'organisation de la circulation routière après la réalisation du projet et ses conséquences sur la vie des habitants. Ce point a mobilisé les interrogations du public, le projet en lui-même ayant peu eu de contradiction.

Cet aspect devra être rapidement examiné par les deux communes afin que la réalisation du projet de suppression du passage à niveau n° 4 se fasse dans de bonnes conditions.



3.2 LES OBSERVATIONS DES PPA

Suite au dépôt de dossier de demande de déclaration d'utilité publique du projet :

. L'Agence régionale de santé (ARS) a émis un avis favorable avec des observations qui ont été détaillées dans une annexe.

. La Direction départementale des territoires a également émis des observations et demandé que les rectifications et compléments soient apportés au dossier d'enquête.

Par ailleurs, les communes de Deuil-la-Barre et de Montmagny ont émis un avis favorable au projet en demandant, pour la commune de Montmagny, des modifications quant à la mise en compatibilité de son plan d'urbanisme.

Ces demandes ont été intégrées dans le dossier soumis à l'enquête.



APPRECIATION DU PROJET

CHAPITRE 4 – APPRECIATION DU PROJET

1 – CADRE GENERAL DANS LEQUEL S'INSCRIT LE PROJET

Le projet de suppression du passage à niveau n° 4 sur les communes de Deuil-la-Barre et Montmagny porte essentiellement sur l'étude d'impact du projet de suppression du passage à niveau n° 4 ainsi que :

- Sur la mise en compatibilité du PLU de Montmagny (article I153-55 du code de l'urbanisme) ;
-
- Sur la nécessité d'expropriation (article L110-1 du code de l'expropriation) – enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Le projet a été soumis à examen pour l'évaluation environnementale au titre du code de l'environnement.

1/ Par une décision du 26 mai 2020, la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale d'Ile-de-France a, après examen au cas par cas, dispensé de la réalisation d'une évaluation environnementale la mise en compatibilité du PLU de la commune de Montmagny avec le projet,

2/ Par un avis délibéré n° 2019-125, dans sa séance du 18 mars 2020, l'Autorité environnementale a émis des recommandations quant au dossier soumis à l'enquête.

Le maître d'ouvrage a apporté des réponses à ces recommandations en complétant le dossier chaque fois que c'était nécessaire, en actualisant des données, en justifiant des choix. (pièce I du dossier)

L'ensemble des réponses ont été reprises dans le corps du texte de l'étude d'impact sur Environnement (pièce F du dossier) et répercutées dans le résumé non technique.



2 – EXAMEN DE LA PROCEDURE

L'ensemble de ce dossier semble correctement traité du point de vue du respect de la législation en vigueur.

A la lumière des différents paragraphes ci-dessus, et par comparaison avec les dispositions prévues par l'arrêté préfectoral du 22 novembre 2021, notamment en ce qui concerne les formalités de publicité relatives à l'enquête, il semble que la procédure ait été bien respectée, ainsi qu'en attestent les différents documents produits dans ce rapport.

Enquête unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de suppression du passage à niveau n° 4, à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Montmagny avec le projet et à la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation du projet

Il n'est bien entendu pas de la responsabilité du commissaire enquêteur de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif. Cela est et reste du ressort du Tribunal Administratif compétent. Il n'est donc pas du ressort du commissaire enquêteur de dire le droit, mais simplement il peut dire s'il lui semble que la procédure décrite ci-dessus est légale et s'il lui semble qu'elle a été respectée.

C'est le cas en ce qui concerne l'enquête objet du présent rapport.



3 – LE PROJET DE SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU N° 4

➤ **HISTORIQUE DU PROJET**

Une solution de suppression est attendue et débattue depuis plus de dix ans. En 2013, un premier projet avait été présenté au public sans emporter l'adhésion territoire.

De nouvelles études ont été lancées en 2015 et 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 Ile-de-France, le département du Val-d'Oise, Ile-de-France Mobilité, la RATP, la communauté d'agglomération Plaine Vallée et les communes de Deuil-la-Barre et Montmagny un scénario de rétablissement consensuel a émergé.

➤ **ETAT DES LIEUX**

Le passage à niveau se situe à cheval sur les communes de Deuil-la-Barre et Montmagny, dans le département du Val-d'Oise.

Il est traversé par 188 trains et par 7000 véhicules routiers à moteur en moyenne par jour, dont 245 poids lourds.

Ce qui en fait le carrefour ferroviaire/routier le plus fréquenté d'Ile-de-France, avec des interruptions de trafic routier pouvant aller jusqu'à 20 minutes cumulées en heure de pointe.

Le passage à niveau a, en outre, la particularité d'être traversé par un grand nombre de piétons : en moyenne 500 piétons le traversent.

Il s'inscrit en effet dans un contexte urbain dense, à proximité d'un lycée et en limite des quais de la gare de Deuil-Montmagny.

➤ **LES OBJECTIFS DU PROJET**

Le principal objectif est la sécurité apportée par la suppression du passage à niveau avec le rétablissement de ses fonctions actuelles circulation des véhicules, des bus, des piétons, des cyclistes ...

Cette fermeture permettra également de créer un espace qualitatif et attractif autour de la gare préservant la vitalité du quartier.

Par ailleurs, le projet de rétablissement est l'occasion, pour les collectivités territoriales, de réfléchir à la refonte de leur plan de circulation afin de gérer la nouvelle répartition des circulations sur leurs communes.

Le projet comporte ainsi des éléments d'amélioration du cadre de vie qui seront bénéfiques pour le territoire et ses habitants tels que pistes cyclables, des abords de gare requalifiés, un cheminement sécurisé pour les lycées.

➤ **LES AMENAGEMENTS DU PROJET**

La suppression du passage à niveau n° 4 nécessite plusieurs aménagements :

- . 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 actuel ;
- . le réaménagement de l'espace public libéré par la suppression du passage à niveau ;
- . un ouvrage « pont-rail » pour la circulation des véhicules, bus, piétons ;
- . le réaménagement de la voirie existante et son prolongement pour raccorder le nouvel ouvrage de franchissement routier à la D 311 qui franchit actuellement le passage à niveau n° 4 ;
- . un bassin de rétention sera créé. L'ensemble des modalités de gestion des eaux pluviales sera évalué plus précisément dans le cadre de la procédure d'Autorisation au titre du code de l'environnement.



Plan général des travaux



Enquête unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de suppression du passage à niveau n° 4, à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Montmagny avec le projet et à la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation du projet

4 – EXAMEN DU DOSSIER

Le dossier, tel que soumis à l'enquête publique, comprend l'ensemble des pièces exigées. Il a été conçu pour être le plus exhaustif possible à travers la justification du projet après diverses variantes du projet étudiées et d'études approfondies sur l'impact du projet.

Une note de présentation non technique permettait un accès facilité au dossier.

Ont également été précisés les différentes étapes, un planning de la réalisation du projet ainsi que le coût du projet et sa prise en charge.

Le public pouvait, grâce à l'ensemble de ces documents, trouver les éléments nécessaires pour s'approprier le projet.

De plus, sa disponibilité sur internet permettait l'approfondissement suivant la disponibilité des personnes.



5- EXAMEN DU MEMOIRE EN REPONSE

SNCF Réseau a, le 15 février 2022, communiqué au commissaire enquêteur un mémoire en réponse aux observations formulées.

L'ensemble des réponses du maître d'ouvrage ont été intégrées, pour une lecture simplifiée, au procès-verbal des observations établi par le commissaire enquêteur.

Ainsi, ce mémoire a pu apporter les éclairages nécessaires aux observations formulées.

Il convient de préciser que les observations ont été regroupées par thèmes afin d'en faciliter leur présentation. L'ensemble des observations a ainsi été étudié et une réponse a été donnée et commentée à chaque problématique. Les réponses sont particulièrement détaillées et précises.

Ce dont le commissaire enquêteur a pris acte.



EVALUATION DU PROJET

Enquête unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de suppression du passage à niveau n° 4, à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Montmagny avec le projet et à la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation du projet

CHAPITRE 5 – EVALUATION DU PROJET

1. EVALUATION DU PROJET AU TITRE DE L'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Le projet de suppression du passage à niveau n° 4 est soumis à enquête publique pour permettre au préfet du Val-d'Oise de se prononcer sur l'utilité publique de l'opération permettant d'exproprier les terrains nécessaires à sa réalisation.

Le projet de suppression du passage à niveau n° 4, à cheval sur les communes de Deuil-la-Barre et Montmagny, est justifié par :

- le fait que ce passage à niveau est le plus accidentogène d'Ile-de-France et est classé premier sur la liste des passages à niveaux inscrits au PSN et publiée par le Ministère des transport ;
- SNCF Réseau a pour mission de supprimer ce passage à niveau et de rétablir ses fonctions actuelles : les circulations des piétons, modes doux et automobilistes.

Selon la « *théorie du bilan* », une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, éventuellement, les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente. Il convient donc d'examiner, sans empiéter sur les prérogatives du juge administratif qui dit le droit :

- Si l'opération présente concrètement un caractère d'utilité publique ;
- Si l'expropriation envisagée est nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ;
- Si le bilan coûts-avantages penche en faveur de l'opération, à savoir les atteintes à la propriété privée, le coût financier.

Mais aussi d'examiner les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics, notamment la santé publique et l'environnement ainsi que la nécessité du choix des terrains, la compatibilité avec les documents d'urbanismes existants.

A l'issue de l'examen de chacun de ces critères et de l'analyse bilancielle menée, on aboutit alors à une appréciation finale sur l'utilité du projet soumis à l'enquête.

⇒ **L'opération présente t'elle concrètement un caractère d'intérêt général ?**

Il convient de préciser que la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire indique qu'une évaluation sociale et économique est obligatoire pour un montant d'investissement du projet unitaire de SNCF Réseau supérieur à 23 M€.

L'Etat a, par ailleurs, réaffirmé que « les projets de transports doivent répondre au mieux aux besoins de déplacements en tenant compte des enjeux de

Enquête unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de suppression du passage à niveau n° 4, à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Montmagny avec le projet et à la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation du projet

développement durable, de la transition écologique et énergétique et des contraintes budgétaires. Le besoin d'évaluation couvrant l'ensemble des effets sociaux, environnementaux et économiques en est renforcé ».

Au regard du caractère accidentogène du passage à niveau ainsi qu'aux difficultés de franchissement du passage à niveau par les véhicules et les piétons, le projet de suppression est pertinent au regard des objectifs attendus.

Les usagers routiers en seront les principaux bénéficiaires du fait du gain de temps important car les temps d'attente au passage à niveau sont plutôt élevés. La suppression du PN4 bénéficie également à la puissance publique grâce aux gains de sécurité qui sont la motivation principale de ce projet. C'est pourquoi, on peut considérer que le projet est d'intérêt général.

⇒ **L'expropriation envisagée est-elle nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ?**

La majorité du foncier nécessaire au projet appartient à des acteurs publics.

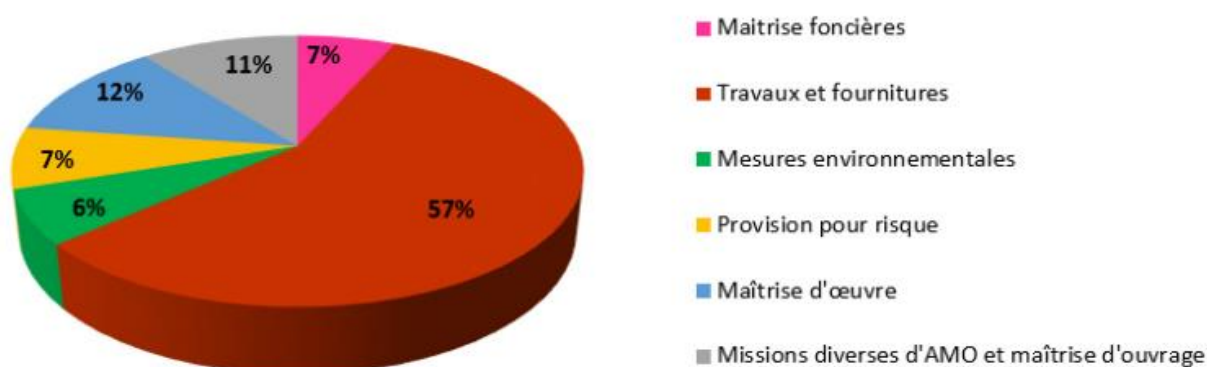
Les différentes hypothèses du projet ont été étudiées afin d'éviter au maximum que ne soient concernées des parcelles appartenant à des propriétaires privés. Toutefois, il n'a pas été possible de les exclure en totalité, seul un habitat est concerné, les autres parcelles consistent en des terrains non cultivés.

Compte tenu des objectifs poursuivis, l'opération justifie, pour le commissaire enquêteur, cette atteinte à la propriété privée limitée qui n'est pas estimée excessive.

⇒ **Le coût financier du projet et la rentabilité socio-économique**

La pièce G du dossier d'enquête fait état d'une appréciation sommaire des dépenses.

Elle évalue le montant du coût du projet, à 46,4 millions d'euros HT qui se décompose comme suit :



Le financement du projet sera assuré par : l'Etat, la Région Ile-de-France et le Département du Val-d'Oise

Au niveau socio-économique, la fermeture du passage à niveau constitue une opportunité pour requalifier ce secteur et en faire une zone apaisée, plus sécurisée et donc moins anxiogène. SNCF Réseau a conçu le passage souterrain tant d'un point de vue fonctionnel que paysager de telle sorte que le franchissement de la voie ferrée soit le plus naturel et fluide possible

A cet effet, les commerces devraient bénéficier de cette nouvelle dynamique, après une période de travaux qui sera plus sensible mais l'accompagnement prévu devrait en réduire les inconvénients.

Rappelons que le projet de suppression du passage à niveau n° 4 fait suite à une demande de l'Etat, qui a participé à sa conception, en a analysé les différents éléments et qui par ailleurs, participe à son financement. Aussi, l'engagement financier a été analysé au plus près des objectifs visés et des avantages attendus. Ce projet devrait être également bénéfique pour les communes et favorable aux commerces compte tenu des aménagements réalisés, notamment à proximité de la gare.

⇒ **Impacts d'ordre social et portée du projet sur d'autres intérêts publics (dont la santé publique et les intérêts de l'environnement)**

La suppression du passage à niveau va avoir un impact différent suivant les différentes étapes du projet.

• **Le phasage du projet**

Les études complémentaires réalisées suite aux suggestions et demandes issues de la concertation en 2017, les arbitrages relatifs au coût du projet, la crise sanitaire et le report des élections municipales ont contribué au décalage de calendrier par rapport aux dates présentées en 2017.

En conséquence, le maître d'ouvrage a actualisé le phasage des travaux liés à la suppression du passage à niveau :

- Pont-rail (préparation du chantier, préfabrication de l'ouvrage et intégration du nouveau pont-rail : 8 mois de travaux, comprenant : préparation, terrassement, dépose des voies ferrées, préfabrication de l'ouvrage, mise en place, repose des voies ferrées, aménagement des accès routiers, finitions.
- Routes (eaux pluviales, terrassement, aménagement des voiries) : les travaux à charge du CD95 se déroulent en partie de manière concomitante avec les travaux de SNCF Réseau.
- Passage souterrain : 10 mois de travaux comprenant : préparation, terrassement, dépose des voies ferrées, mise en place du nouvel ouvrage, création des rampes et assainissement, repose des voies ferrées, et finitions.

La suppression définitive du passage à niveau aura lieu en 2025.

• **La phase travaux**

La réalisation de ce projet passe, inévitablement, par une période de travaux.

Il est prévu qu'un certain nombre de mesures soient mises en place pendant les travaux afin de réduire l'impact sur l'environnement ainsi que des démarches de communication et d'information des riverains et usagers.

A cet effet, SNCF Réseau a apporté des compléments d'information dans son mémoire en réponse.

- **La phase mise en service**, le projet va induire :
 - une réorganisation des flux de véhicules dans la zone d'étude,
 - un réaménagement de l'espace public libéré par la suppression du passage à niveau,
 - une amélioration de la circulation des piétons et des cycles,
 - une réduction de l'émission des gaz à effet serre par une fluidité apportée à la circulation routière,
 - un assainissement amélioré avec la création d'un bassin de rétention.

La réduction de l'émission des gaz à effet de serre et une amélioration de la qualité de l'air devraient, particulièrement aux abords de la gare, être ressenties.

Par ailleurs, il est permis de penser que le flux actuel de véhicules qui franchissent le passage à niveau est issu de transit ; le réaménagement routier modifiera probablement le parcours de certains véhicules dont le parcours sera ainsi, en partie, reporté sur des axes routiers différents.

Toutefois, de nouvelles voies vont être créées desservant des quartiers jusqu'à présent peu impactés par la circulation.

A cet effet, des aménagements cyclistes et piétons ont été étudiés et une réduction de la vitesse envisagée.

S'agissant du respect de l'environnement, l'étude d'impact (pièce F du dossier) a traité tous les aspects environnementaux et fait état des ajustements nécessaires pour y parvenir.

Le commissaire enquêteur estime que ces engagements témoignent de la volonté du maître d'ouvrage de préserver au mieux l'environnement, voire l'améliorer, plus particulièrement aux abords de la gare.

Le projet comporte des éléments positifs quant au cadre de vie qui seront bénéfiques pour le territoire et ses habitants : quartier de gare pacifié, de nouvelles pistes cyclables, un accès facilité aux transports en commun, la réduction des retards sur les lignes, un cheminement sécurisé pour les lycées.

La création des plans de circulation par les communes devra être envisagée comme un complément à cette amélioration et ainsi conforter la qualité de vie des habitants.

⇒ **Le principe de précaution**

La présence d'un réseau RTE devra faire l'objet de précautions particulières, notamment lors des travaux de création du tunnel.

⇒ **La compatibilité avec les documents d'urbanisme existants**

D'après le SDRIF, l'aire d'étude est localisée dans un « quartier à densifier à proximité d'une gare ». Les zonages concernés correspondent à des zonages urbains.

La compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Deuil-la-Barre et de Montmagny a été examinée. Le Plan Local d'Urbanisme de Deuil-la-Barre, récemment révisé, a intégré le projet de suppression du passage à niveau dans ses documents. La commune de Montmagny devra mettre ses documents d'urbanisme en compatibilité avec le projet.

⇒ **La justification du choix du projet**

Une première étude réalisée en 2009 nécessitant une réorganisation du quartier de la gare et avait un impact fort sur le foncier et sur les installations ferroviaires.

Les habitants se sont fortement opposés et cette solution a été abandonnée.

Une nouvelle étude préliminaire du projet a été engagée en 2015 suite à un accident. En fonction des ouvrages existants, des contraintes du site et des potentiels impacts fonciers, quatre scénarios ont été développés.

Les conclusions de l'étude préliminaire ont permis de faire émerger un projet qui a été proposé à la concertation publique en janvier 2017.

Le fait de rétablir le passage sous les voies ferrées au nord permet un raccordement plus simple, direct et en ligne droite

Toutefois, le scénario retenu ne peut éviter la démolition d'un pavillon mais les autres scénarios portaient sur la démolition d'un bâtiment d'habitat collectif et d'un ensemble de pavillons regroupés et plus nombreux ou des entreprises présentes sur le parcours.



Au terme de cette analyse bilancielle des différents critères qui sous-tendent le caractère d'utilité publique du projet soumis à l'enquête, il apparaît que la suppression du passage à niveau n° 4, à cheval sur les communes de Deuil-la-Barre et de Montmagny, répond à un impératif de sécurité pour les piétons, vélos, automobilistes empruntant le passage à niveau et, également, pour les usagers du train.

A cet effet, pour le commissaire enquêteur, les avantages que présente ce projet de suppression du passage à niveau n° 4 l'emportent sur les inconvénients qu'il génère.



2. EVALUATION DU PROJET AU TITRE DE L'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE MONTMAGNY

➤ **Les objectifs de la mise en compatibilité du PLU de Montmagny**

Le projet de suppression du passage à niveau n° 4 faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des plans qui en est la conséquence.

Enquête unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de suppression du passage à niveau n° 4, à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Montmagny avec le projet et à la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation du projet

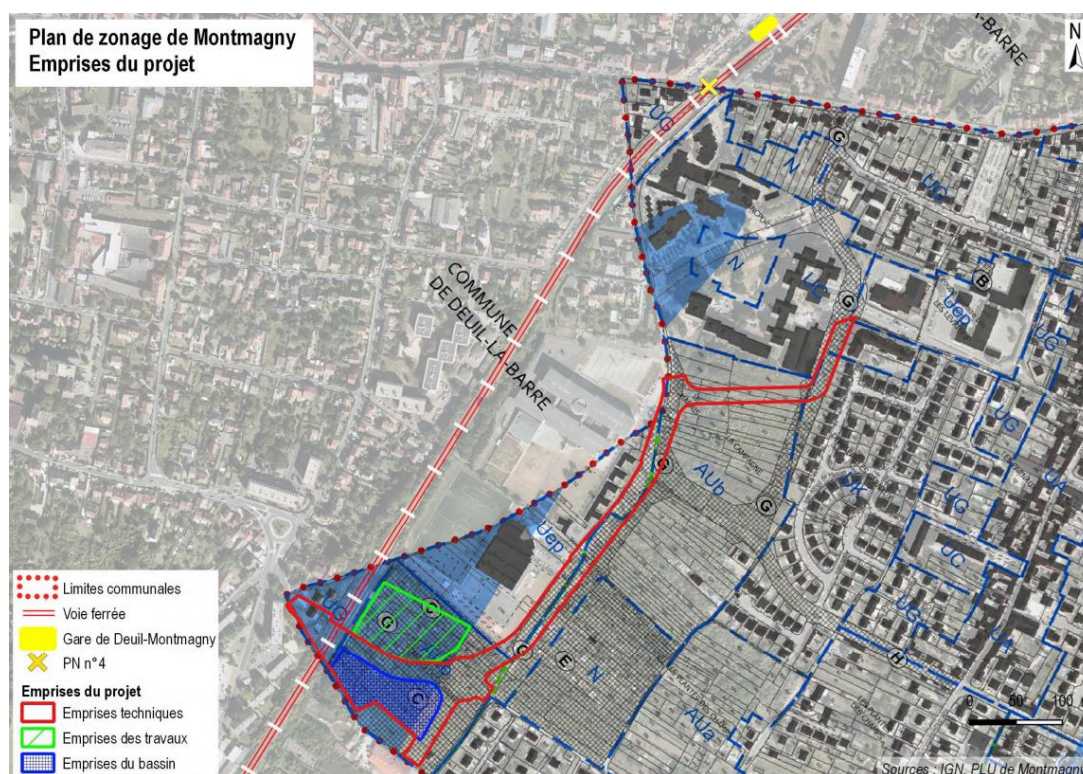
Aussi, la compatibilité du projet avec les documents opposables et son articulation avec les plans, programmes, schémas a été vérifiée.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme porte sur la modification des éléments écrits des documents d'urbanisme et la mise en cohérence des documents graphiques avec la réalisation de l'opération déclarée d'utilité publique.

Deux communes sont concernées par le projet, Deuil-la-Barre et Montmagny. En ce qui concerne la commune de Deuil-la-Barre, le projet est compatible avec le PLU actuel celui-ci ayant été anticipé dans le PLU actuel lors de sa révision.

Par contre, il a été constaté que les documents d'urbanisme de la commune de Montmagny devront être modifiés afin de les rendre compatibles avec le projet de suppression du passage à niveau n° 4 et aux aménagements et ouvrages qui y sont conséquents.

➤ **Zones concernées par le projet**



Emprise du projet superposée au plan de zonage du PLU de Montmagny

Les aménagements compris dans le projet concernent les zones UC (zone composée essentiellement d'habitations collectives), UEp (zone permettant la construction d'équipements publics et privés), UG (zone correspondant essentiellement au tissu pavillonnaire), AUb (zone qui s'applique aux secteurs du Marais et de la Plante des Champs) et N (zone naturelle qu'il convient de protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels et des paysages).

La modification concerne les pièces suivantes :
 . le règlement,

Enquête unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de suppression du passage à niveau n° 4, à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Montmagny avec le projet et à la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation du projet

- . la liste des emplacements réservés,
- . le plan de zonage,

LE REGLEMENT

En complément, bien que le règlement n'interdise pas expressément le projet, il est proposé de le mentionner clairement à la fin des alinéas 1 et 2 des zones UG, UEp, UG, UK et AUB chaque zonage concerné :

« Sont par ailleurs autorisés sous conditions les « aménagements et installations nécessaires au projet de suppression du passage à niveau n°4 de Deuil-La-Barre-Montmagny », ainsi que les « travaux, aménagements, plantations, affouillements et exhaussements de sols » liés au projet de suppression du passage à niveau n°4 de Deuil-La-Barre-Montmagny »

Et, en complément, spécifiquement dans les zones UC, UG et UK :

« Les dépôts de toute nature »

En complément, spécifiquement dans la zone UK :

« Les constructions à usage de logement, sauf celles visées à l'article UK 2 ».

LA LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES

La demande de modification porte sur l'intégration de deux nouveaux emplacements réservés G1 et G2 correspondant à l'empreinte du projet sur la commune de Montmagny dans le PLU, la suppression de deux emplacements réservés G et H, la modification de l'emplacement réservé C ainsi que le remplacement d'un intitulé dans le plan de zonage.

- ⇒ Intégration de deux emplacements réservés G1 et G2, respectivement au bénéfice de SNCF Réseau et du CD95 intitulés :
G1 : « Rétablissement du franchissement sous la voie ferrée par un pont-rail associé à la suppression du passage à niveau n°4 », dont la surface est de 1 879 m²
Pour G2 : « Rétablissement routier associé à la suppression du passage à niveau n°4 », sur une surface de 20 034 m²
- ⇒ Suppression de deux emplacements réservés G et H à la demande du bénéficiaire, le CD95
- ⇒ Reprise des limites de l'emplacement réservé C « Equipements sportifs « Basses Plantes des Champs » », en accord avec le bénéficiaire, la commune de Montmagny.

Numéro repère	Affectation de l'emplacement	BENEFICIAIRE (Service ou Collectivité publique chargé d'acheter le terrain)	Superficie de l'emplacement
A	Equipements sportifs du collège Copernic	Commune	4 140 m ²
B	Extension du Groupe Scolaire « Les Lévrieriers »	Commune	630 m ²
C	Equipements sportifs « Basses Plantes des Champs »	Commune	12 730 m ²
D	Extension du cimetière Parcelles AE 42-28-528	Commune	1 600 m ²
E	Equipement public (parc) « Les Plantes des Champs »	Commune	22 710 m ²
F	Accès Domaine Régional	Région Ile-de-France	1 545 m ²
G1	Rétablissement du franchissement sous la voie ferrée par un pont-rail associé à la suppression du passage à niveau n°4	SNCF Réseau	1 879 m ²
G2	Rétablissement routier associé à la suppression du passage à niveau n°4	CD95	20 034 m ²
I	Ouvrage franchissant la ligne SNCF et Déviation de la RD193	Réseau Ferré de France	6 990 m ²
J	Extension des équipements sportifs du stade Charles Grimaud	Commune	1 574 m ²
K	Extension du périmètre du Domaine Régional de la Butte Pinson	Région Ile-de-France	7 400 m ²

LE PLAN DE ZONAGE

- ⇒ Suppression des emplacements réservés G et H, création de deux emplacements réservés G1 et G2 et reprise graphique de l'emplacement réservé C ;
- ⇒ Modification de la dénomination de la « sente piétonne existante à conserver » : il est proposé de renommer celle-ci « itinéraire de circulation douce ou active à conserver ».

Le plan de zonage sera à modifier en conséquence.

Le projet ne nécessite pas de modification sur les autres pièces constitutives du PLU de Montmagny.



Fait à Taverny, le 28 février 2022

Annie LE FEUVRE
Commissaire enquêteur

PIECES JOINTES

PIECE JOINTE N° 1	Désignation par le Tribunal administratif du 23 septembre 2021
PIECE JOINTE N° 2	Arrêté préfectoral du 22 novembre 2021
PIECE JOINTE N° 3	Publications
PIECE JOINTE N° 4	Documentation supplémentaire
PIECE JOINTE N° 5	Registres déposés dans les mairies de Deuil-la-Barre et de Montmagny
PIECE JOINTE N° 6	Registre électronique
PIECE JOINTE N° 7	Procès-verbal des observations

