

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

## COMPTE-RENDU DE LA REUNION AVEC LES COMMERÇANTS

29 JANVIER 2019



---

Synthèse des échanges

Retrouvez les études techniques sur le site web du projet :

<http://suppression.pn8.nemourssaintpierre.sncf-reseau.fr>

---

## INFORMATIONS PRATIQUES

- + Nombre de participants : 8 :
  - o le représentant de l'association Les Vitrites de Nemours
  - o 2 commerçants du Clos-Saint-Jean
  - o 5 commerçants du quartier de la gare.
- + Dispositif d'information : panneaux d'exposition sur le projet, maquette 3D numérique du projet, dépliants.

1  
**CONCERTATION 14 janvier au 22 février 2019 -**  
Projet Suppression PN Nemours - Saint-Pierre  
Réunion dédiée aux commerçants

- + Dispositif d'expression : échanges informels à l'oral
- + Format et déroulé de la rencontre : la rencontre s'est déroulée de 19h30 à 21h à la mairie de Saint-Pierre-Lès-Nemours. Après un mot d'accueil de M. le Maire (1), SNCF Réseau a présenté les partenaires du projet et le cadre de la concertation (2). S'en est suivi un temps d'échange sur le vécu des commerçants aujourd'hui (3), suivi d'une présentation du projet et des travaux nécessaires à sa réalisation (4), ainsi qu'un dernier temps d'échange autour des informations partagées (5).
- + Etaient présents parmi les partenaires : M. le Maire de Saint-Pierre-Lès-Nemours, M. le Vice-président du Conseil Départemental, le responsable de développement économique et d'urbanisme de la Communauté de Communes du Pays de Nemours, ainsi que l'équipe SNCF Réseau.

## I. ACCUEIL PAR M. LE MAIRE

**Bernard RODIER**, Maire de Saint-Pierre-Lès-Nemours, accueille les participants et réaffirme sa volonté de voir ce projet se réaliser. Il souligne aussi qu'il est en bonne voie. Monsieur le Maire précise qu'il souhaite que le département travaille sur le projet de contournements par l'Ouest de Saint-Pierre-Lès-Nemours afin de réduire la circulation des poids-lourd en ville.

## II. PRESENTATION DES PARTENAIRES DU PROJET ET DE LA CONCERTATION

**Flore COUSTILLIERE** présente les partenaires du projet ainsi que le calendrier de la concertation (cf. diaporama p.3-4). Elle précise que les objectifs de la concertation sont d'informer, d'échanger et de collecter des avis qui sont ensuite intégrés aux études du projet.

## III. ECHANGES SUR LA SITUATION ACTUELLE DES COMMERÇANTS

Les commerçants partagent ensuite le cadre de leur activité telle qu'elle est aujourd'hui :

La zone de chalandise de l'ensemble des commerces présents est plus large que le périmètre des deux communes : l'offre de stationnement pour le Clos Saint-Jean ou la bonne accessibilité grâce au passage à niveau et à la proximité de la gare pour les commerçants du quartier de la gare sont des facteurs de commercialité importants aux yeux des commerçants.

Une commerçante située sur le PN actuel estime que 80% de ses clients empruntent le passage à niveau.

Les participants ne considèrent pas que les arrivées de bus et de trains entraînent une hausse de fréquentation de leur commerce, notamment car le départ des bus a lieu très peu de temps après l'arrivée des trains.

## IV. PRESENTATION DU PROJET

### Le passage à niveau aujourd'hui et les enjeux du projet de suppression (diaporama p. 8-9)

**Jean TRARIEUX** donne le taux de fréquentation du passage à niveau et rappelle son accidentologie. Il explique que lorsque SNCF Réseau est mandatée pour la suppression d'un passage à niveau, elle a l'obligation de rétablir le franchissement des voies. SNCF Réseau s'engage à rétablir le franchissement piéton au niveau du PN actuel pour garantir le lien entre les deux et à intégrer au mieux les ouvrages dans leur environnement urbain.

### Les grands principes d'aménagement prévus et l'accès aux commerces (diaporama p. 10-11)

Les ouvrages choisis pour rétablir les circulations sont :

- un pont aérien pour les voitures, poids-lourd et piétons
- un passage souterrain court (10m environ) pour les piétons et vélos, accessible aux personnes à mobilité réduite.

L'accès aux commerces sera préservé : il a été pris en compte dans les deux variantes de passage souterrain soumises à la concertation. L'accès routier au parking de la pharmacie est préservé dans les deux cas, et une des variantes prévoit la création de trois places de parking le long de cet accès.

### Le pont routier tout gabarit et la nouvelle répartition des flux routiers (diaporama p.12-17)

Le futur pont routier s'étendra du croisement entre la rue du Clos Saint-Jean et la rue de Foljuif à l'avenue Carnot. Un carrefour giratoire à cinq branches sera aménagé rue de Foljuif, et un carrefour à feux sera réalisé au niveau des usines CATAB.

Le nouveau franchissement entraînera une redistribution de la circulation. En effet, 75% des véhicules qui empruntent aujourd'hui le passage à niveau utiliseront le nouvel ouvrage. 20% d'entre eux se reporteront sur le pont de Saint-Pierre. Les 5% restants emprunteront un autre itinéraire.

Les rues qui connaîtront des hausses de fréquentation sont : la rue du Clos Saint-Jean, le sud de la rue de Foljuif et l'avenue Carnot (au Nord de la sortie de l'ouvrage). Elles sont dimensionnées pour absorber ce flux de véhicules.

SNCF Réseau précise que les places de parking rue de Foljuif seront supprimées pour faciliter le croisement des poids-lourds.

Les rues qui connaîtront une baisse de trafic sont la rue de Larchant, et l'avenue Carnot Sud. Une vidéo du futur ouvrage est présentée. Il est précisé que l'aménagement du pont (garde-corps, barrières etc.) reste à travailler en concertation, c'est l'objet de l'atelier du 9 février 2019.

### Le passage souterrain piétons et vélos (diaporama p. 18-23)

Le passage souterrain est conçu pour les piétons, les vélos, et sera accessible aux personnes à mobilité réduite. Les deux variantes de passage souterrain sont présentées, leur choix est soumis à concertation. L'aménagement du passage souterrain et de ses murs de soutènement reste également à préciser au cours de la concertation. Il sera discuté lors de l'atelier du 13 février.

## V. LE DEROULEMENT DES TRAVAUX

## Le calendrier (diaporama p. 25)

Les grands principes du déroulement des travaux sont détaillés par Jean TRARIEUX. Ils débuteront en 2024 pour une mise en service en 2026.

## Les phases du chantier et les mesures de réduction d'impact (diaporama p.26-32)

Les différentes phases du chantier de construction des ouvrages sont détaillées. La première phase sera la construction du pont tout gabarit (environ 18 mois). Après sa mise en service, le passage à niveau pourra être fermé et les travaux de construction du passage souterrain débuteront, pour une durée d'environ un an. Ainsi, il n'y aura pas d'interruption de trafic routier, ni d'interruption de franchissement pour les piétons au droit du passage à niveau actuel puisqu'une passerelle de franchissement des voies sera installée le temps des travaux de réalisation du passage souterrain. SNCF Réseau a débuté une réflexion autour de la réduction des impacts du chantier tels que l'arrosage des gravats pour réduire la poussière ou la pré-construction des ouvrages en usine.

L'équipe projet étudie la possibilité d'acheminer une partie des livraisons du chantier par voie ferroviaire. Un référé préventif sera établi.

## VI. ECHANGES

Plusieurs temps d'échanges ont été conduits pendant la réunion. Sont synthétisés ici par thèmes les sujets abordés par les participants.

### Les deux variantes d'aménagement du passage souterrain piéton, vélo

Un participant demande s'il est possible d'inverser le schéma d'aménagement du passage souterrain côté Carnot afin que le mur de soutènement le plus haut soit du côté de la gare.

*SNCF Réseau explique que ce choix facilite les accès à la gare et la cohabitation des flux piétons et vélos. La proposition va toutefois être étudiée.*

Les participants s'accordent pour dire que la 2<sup>e</sup> variante semble mieux garantir la sécurité des piétons et l'accès aux commerces. En effet, l'absence de trottoir le long de la voie d'accès au parking de la pharmacie dans la première variante est considérée comme dangereuse pour les piétons. Un participant rappelle que les circulations seront apaisées devant les commerces suite à la fermeture du passage à niveau, quelque soit la variante choisie.

### Les accès au passage souterrain

Le choix d'une rampe accessible aux personnes à mobilité réduite plutôt que l'installation d'ascenseurs suscite des questionnements.

*SNCF Réseau répond que l'entretien de ces équipements sera fait par la commune à l'issue des travaux. La maintenance d'ascenseurs est plus conséquent que l'entretien de rampes.*

### Le stationnement

Certains commerçants demandent la création d'un dépose-minute.

*SNCF Réseau explique que la mise en place d'un dépose-minute pourrait être intégrée dans le futur Pôle Gare (réaménagement des abords de la gare et création d'un parking à étage).*

*SNCF Réseau rappelle aussi que la création d'un parking sur le terrain dédié au fret rue de Foljuif est étudiée. Si ce parking voit le jour, il sera possible d'y prévoir une zone bleue de stationnement.*

Une personne souhaite connaître le nombre de places prévues dans le cadre du projet Pôle Gare.

*La Communauté de Communes du Pays de Nemours répond que ceci n'est pas encore défini.*

### Le lien avec le Pôle Gare

Un participant s'interroge sur le phasage des travaux des deux projets.

*SNCF Réseau affirme travailler avec le Conseil Départemental et la Communauté de Communes pour que les deux projets soient réalisés de la manière la plus cohérente possible.*

### La circulation

L'évolution de la circulation rue du Clos Saint-Jean pose question.

*SNCF Réseau précise qu'une étude de circulation a été réalisée par le cabinet CDVIA, et permet de connaître le futur taux de fréquentation routière dans le périmètre du passage à niveau (et notamment la rue du Clos Saint-Jean), ainsi que le type de véhicules qui fréquenteront chaque voie (pourcentage de véhicules légers ou de poids-lourd). Cette étude est disponible en ligne sur le site du projet et sera présentée lors de l'atelier du 9 février.*

*Les projets du territoire et l'évolution des flux qu'ils impliquent ont été pris en compte dans l'étude (notamment, l'agrandissement du parking de la gare et des projets immobiliers sur les deux communes).*

La saturation du rond-point Carnot inquiète certains commerçants, notamment du fait des remontées de fil liées au Drive du MacDonald.

*SNCF Réseau explique que l'étude CDVIA montre que le projet n'impliquera pas de flux supplémentaire sur le rond-point Carnot. En revanche, le report modal vers les bus et vélos n'a pas été intégré à l'étude et pourrait donner lieu à une baisse de la circulation.*

Le choix du carrefour à feux avenue Carnot a également posé question.

*SNCF Réseau explique ce choix de carrefour : il nécessite moins d'emprise qu'un rond-point giratoire, une moindre longueur des rampes d'accès et il absorbe adéquatement le trafic. Son fonctionnement peut être adapté aux tranches horaires et être modifié dans le temps.*

SNCF Réseau invite les commerçants à dialoguer en continu avec leur équipe, au-delà de la concertation. L'équipe projet demande aux participants de quelle manière ils souhaitent poursuivre le dialogue jusqu'à la mise en service des ouvrages. Les commerçants expriment leur souhait de continuer à échanger lors de réunions.

En fin de réunion, SNCF Réseau remercie les commerçants pour leur présence et leur implication. Les prochaines réunions publiques ainsi que leurs thèmes sont annoncés.