

SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU DE NEMOURS SAINT-PIERRE

COMPTE-RENDU DE L'ATELIER « LIEN ENTRE LES DEUX VILLES, CIRCULATION DES PIETONS ET DES VELOS »

13 FEVRIER 2019

Synthèse des échanges

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

- + Le diaporama présenté lors de cette réunion
- + Les études techniques

INFORMATIONS PRATIQUES

- + Nombre de participants : 73
- + Dispositifs d'information : panneaux d'exposition sur le projet, maquette 3D numérique du projet, dépliants. Sur les tables étaient disposées des cartes du projet, des carto-questionnaires selon 3 thématiques « L'intégration et les accès piétons et vélos au passage souterrain », « L'aménagement paysager du passage souterrain et de ses abords », « Le Pôle Gare et le lien entre les deux villes ».
- + Format et déroulé de la rencontre : Après un temps d'accueil par Monsieur le Maire (1), les intervenants ont introduit la réunion en rappelant les grands principes du projet (2), puis les aspects à travailler au cours de cet atelier ont été expliqués par l'équipe SNCF Réseau (3). Suite à un temps d'échanges (4), un temps de travail par groupes a été réalisé, ainsi que sa restitution orale (5). La réunion s'est terminée par une première synthèse de la concertation (6).
- + En tribune étaient présents M. le Sous-Préfet de Seine-et-Marne, Mme la Députée de Seine-et-Marne, M. le Maire de Saint-Pierre-Lès-Nemours, ainsi que l'équipe SNCF Réseau.





I. ACCUEIL REPUBLICAIN

Bernard RODIER, Maire de Saint-Pierre-Lès-Nemours, accueille l'assistance, présente les intervenants, et remercie les organisateurs, ainsi que SNCF Réseau pour le bon déroulé de la concertation.

II. INTRODUCTION

Flore COUSTILLIERE, responsable de la concertation, rappelle que cet atelier est la dernière rencontre publique de la concertation. La concertation continue toutefois jusqu'au 22 février inclus : elle invite les participants à continuer à contribuer par écrit jusqu'à la fin de la concertation.

Elle précise que ce dernier atelier est centré sur le passage souterrain et ses fonctionnalités, et qu'il sera l'occasion de répondre aux nombreuses questions qui ont déjà émergé à son propos (diaporama p. 5-6).

Jean-Marc GIRAUD, Sous-Préfet de Seine-et-Marne, affirme l'intérêt de l'Etat pour ce projet classé dans la liste des passages à niveau à sécuriser en priorité élaborée par le Ministère des Transports. Il précise que l'Etat accompagne son élaboration et s'engage financièrement aux côtés de la région et via SNCF Réseau pour qu'il soit réalisé.

Valérie LACROUTE, députée de Seine-et-Marne annonce avoir reçu un courrier du directeur de SNCF Réseau Patrick Jeantet qui confirme l'inscription du projet à la programmation pluriannuelle de SNCF et de l'Etat. Elle se réjouit de cette avancée, et appelle à travailler de manière à ce que le projet se réalise au plus vite.

III. PRESENTATION DU PROJET

Présentation générale du projet (diaporama p.10-13)

Jean TRARIEUX, chargé du programme de sécurisation des passages à niveau pour SNCF Réseau, précise que ce type de projet se construit sur le long terme, et que la concertation est réalisée très en amont de la réalisation des ouvrages. Il présente le planning du projet qui prévoit un début de travaux en 2024 pour une mise en service en 2026. Jean TRARIEUX rappelle quels sont les partenaires du projet, et précise les enjeux de la suppression du passage à niveau ainsi que les grands principes d'aménagement retenus à ce jour.

Les caractéristiques globales du passage souterrain piétons, vélos, et personnes à mobilité réduite (diaporama p. 14-18)

Jean TRARIEUX présente les objectifs de la réalisation d'un passage souterrain modes doux. Il s'agit de maintenir le franchissement piétons et vélos au droit du passage à niveau actuel, et de garantir le lien entre les deux villes, tout en sécurisant les déplacements de ces usagers. Il est pensé comme partie intégrante du renouveau du quartier en lien avec le projet Pôle Gare.

Le passage souterrain sera accessible aux piétons, aux personnes à mobilité réduite, aux vélos et autres modes doux

Deux vidéos du passage sont présentées : la première montre le parcours d'une personne qui emprunte les escaliers aux abords des rampes pour personnes à mobilité réduite de la rue de Foljuif à l'avenue Carnot, et la seconde permet de visualiser le trajet d'une personne empruntant les escaliers au sud de l'ouvrage rue de Foljuif. Ils permettent un accès direct aux commerces côté Carnot.

La répartition des circulations au sein du passage souterrain est présentée. Actuellement, environ 3m sont prévus pour le passage des vélos, et la même largeur est prévue pour les piétons et les personnes à mobilité réduite. Le passage fera une longueur approximative de 10m. Il est précisé que ceci est inférieur à la longueur du passage souterrain à l'intérieur de la gare.

Le principe des emplacements des futurs accès à la gare aux sorties du passage souterrain sont présentés : l'accès rue de Foljuif ne sera pas amené à varier, en revanche l'emplacement de l'accès avenue Carnot n'est pas définitivement fixé puisqu'il dépendra du projet Pôle Gare.

Les éléments d'aménagement du passage souterrain soumis à concertation (diaporama p.19-25)

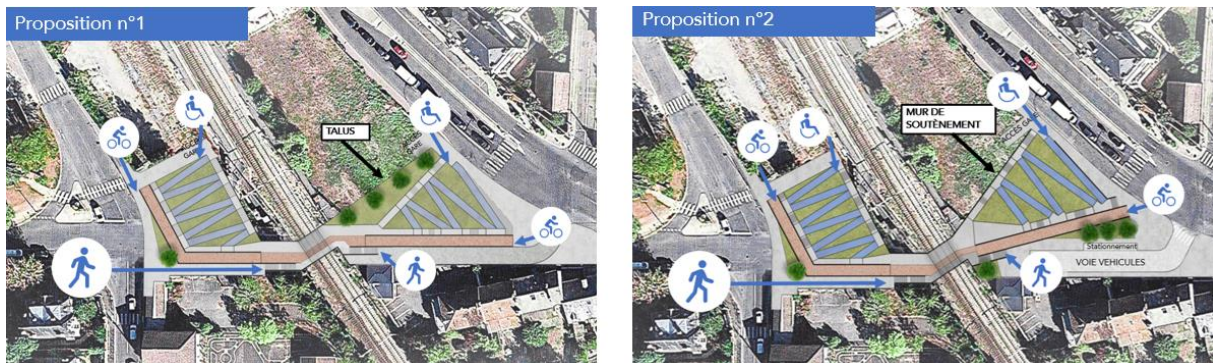
Les caractéristiques du passage souterrain à discuter sont les suivantes :

- + L'intégration du passage dans son environnement
- + Le choix de la configuration des flux sur les rampes d'accès (vélos, piétons etc.)
- + Les modalités de séparation des flux dans l'ouvrage et sur les rampes
- + L'aménagement paysager du passage souterrain

Deux options sont proposées pour l'ouvrage :

- + La première option prévoit un accès au parking de la pharmacie en zone mixte (piétons, voitures). Elle permet également d'avoir une emprise peu importante sur le terrain destiné au Pôle Gare.
- + Dans la deuxième option, trois places de parking sont prévues, ainsi qu'un trottoir. Elle nécessite une emprise plus importante sur le terrain du projet Pôle Gare.

Les deux propositions d'aménagement sont schématisées ci-dessous :



Les participants sont invités à travailler sur la séparation des flux (vélos, piétons, PMR et autres), pour que le croisement dans le passage soit le plus fluide et sécurisé possible.

Les aménagements du passage souterrain à travailler en concertation sont les suivants :

- + Le type d'éclairage (au plafond, au sol, au mur)
- + Les matériaux (bois, briques, revêtement en béton, etc.)
- + La sécurité (caméra, etc.)
- + L'intégration des murs de soutènement et rampes
- + La clôture de la voie ferrée

Les participants sont invités à compléter cette liste.

Des images sont montrées à titre d'exemple.

Il est précisé qu'un cabinet d'architectes paysagistes travaillera sur l'aménagement du passage souterrain à partir des contributions des participants, et proposera un premier projet à l'automne.

Le projet Pôle Gare (diaporama p. 26-29)

Valérie LACROUTE explique qu'un bureau d'études travaille sur des propositions d'aménagement du Pôle Gare, et que la Communauté de Communes, maître d'ouvrage, souhaite récolter des propositions qui seront transmises au cabinet d'études. Elle cite plusieurs questions qui se posent à ce stade du projet (création d'un dépose-minute, accès directs du parking aux quais, réalisation d'un parking à vélos sécurisé, etc.).

IV. ECHANGES

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

Le passage souterrain

La cohabitation dans le passage souterrain pose question : des participants souhaitent savoir pourquoi l'espace n'est pas partagé entre tous les modes.

SNCF Réseau explique qu'il est important de séparer les flux qui ne vont pas à la même vitesse, et ce pour des questions de sécurité.

Un participant souhaite connaître la place des modes doux électriques dans le passage souterrain (trottinettes et fauteuils). Une autre personne souhaite savoir si les deux-roues motorisés y auront accès.

Valérie LACROUTE explique que le flou juridique qui entoure l'usage des modes doux électriques devrait être résolu par la loi d'orientation des mobilités (LOM) en juin 2019. SNCF Réseau ajoute que les deux-roues motorisés ne seront pas autorisés.

La sortie des vélos côté Foljuif pose question : un participant s'interroge sur l'angle de sortie à 90°, compliqué à aborder.

Bernard RODIER réprecise que cette sortie se situe en haut d'une rampe montante, les vélos circuleront donc à une vitesse faible.

Des participants demandent quelles mesures vont être prises en cas de fortes pluies et d'inondations.

SNCF Réseau répond que des pompes de relevage sont prévues pour traiter les infiltrations de la nappe. Valérie LACROUTE rappelle qu'en cas de fortes inondations, similaires à celles de 2016, il est évident que le souterrain sera fermé.

Une participante souhaite connaître le nombre de marches que comptent les escaliers du passage souterrain.

SNCF Réseau répond qu'elles seront un peu plus nombreuses que dans le souterrain de la gare. Bernard RODIER estime qu'il y aura une trentaine de marches.

Les abords du passage

Certains participants considèrent que les trois places de parking prévues dans la seconde proposition de passage souterrain sont insuffisantes.

SNCF Réseau précise que le projet Pôle Gare prévoit une augmentation de l'offre de stationnement dans le quartier. Des places à destination des personnes qui souhaitent se rendre dans les commerces pourraient être prévues.

Valérie LACROUTE précise que les trois places proposées dans la variante deux du passage souterrain correspondent au rétablissement des trois places déjà existantes aujourd'hui. Elle ajoute qu'en comparaison avec la situation actuelle, aucune place ne sera supprimée avec cette variante.

Un participant souhaite savoir s'il sera possible de faire demi-tour dans la voie d'accès à la pharmacie.

SNCF Réseau prend note de cette remarque qui va être regardé dans le détail.

Le maintien de l'arrêt de bus rue de Foljuif est souhaité. La mise en place d'un dépose-minute devant l'accès pour personnes à mobilité réduite est demandé.

SNCF Réseau prend note de ces questions et propositions.

Pôle Gare

Un participant souhaite faciliter la sortie des bus et leur donner la priorité de circulation pour inciter leur usage. L'utilisation de feux rouges est suggérée.

Un participant propose que les bus soient regroupés au plus près de la gare et que leur accès soit un couloir interdit aux autres véhicules.

L'aménagement du terrain du conseil départemental est discuté : un participant demande à le réserver aux piétons et vélos, sécurisé et gratuit.

Valérie LACROUTE remercie les participants pour leurs contributions concernant le Pôle Gare, elles viendront alimenter les études de celui-ci.

V. RESTITUTION DU TRAVAIL EN GROUPES

Les participants sont invités à travailler en groupes sur les supports de travail thématiques suivants. Leurs contributions ont été restituées à l'oral. D'autres contributions ont été écrites sur les supports de travail. Elles sont regroupées ici par thème.



THEME 1 : L'intégration et les accès piétons et vélos au passage souterrain

Quelle cohabitation et accès des vélos et piétons dans le passage souterrain ?

Ce sujet fait débat :

Une majorité des participants souhaiteraient une séparation des flux par des marquages au sol ou des revêtements différents, ou encore une séparation physique de quelques centimètres de hauteur seulement, voire un muret.

Certains participants se prononcent contre la séparation entre les usagers au motif que les piétons ne respectent pas les zones de délimitation de la circulation : un espace de circulation partagée lui paraît plus pertinent.

D'autres demandes ont émergé :

- + Des mesures favorisant la bonne cohabitation des usagers à la sortie de l'ouvrage rue de Foljuif
- + La sécurisation du franchissement de la rue de Foljuif pour les modes doux
- + La limitation de la vitesse des vélos et des trottinettes électriques

- + Une largeur de 4m pour les vélos dans l'ouvrage.

Les deux variantes d'intégration de l'ouvrage dans son environnement

Les groupes qui se sont exprimés pour une variante particulière souhaitent tous voir la deuxième variante se réaliser. Plusieurs groupes considèrent que la voie d'accès au parking de la pharmacie doit être suffisamment large pour pouvoir y faire demi-tour, et pour que les camions de pompiers, de livraison et d'éboueurs puissent y accéder.

Le stationnement pour les clients des commerces pose question : les trois places prévues dans la variante n°2 sont considérées comme insuffisantes par plusieurs groupes. Selon certains participants, le projet de parking rue de Foljuif et le Pôle Gare pourraient également compter plusieurs places dédiées à l'accès des automobilistes aux commerces (zone bleue, dépose-minute).

THEME 2 : L'aménagement paysager du passage souterrain et de ses abords

L'habillage du soutènement en béton

Un revêtement facile à nettoyer est largement souhaité, et la crainte que l'ouvrage soit recouvert de graffitis est mentionnée par presque tous les groupes.

La séparation entre les voies ferrées et la ville au niveau de l'ouvrage

La majorité des groupes souhaite que la séparation soit transparente.

Les critères suivants sont également mentionnés :

- + Paroi anti-graffitis
- + Réduction du bruit
- + Cohérence avec l'ouvrage
- + Facilité d'entretien

Habillage des rampes et du talus

L'installation de gabions sur le talus, ainsi qu'une végétation facile d'entretien sont demandées.

Plusieurs groupes souhaitent que des diodes soient installées sur les marches des escaliers.

Equipement de l'intérieur du passage souterrain

Les participants souhaitent que l'intérieur du passage souterrain en favorise la sécurité : bonne visibilité (éclairages, murs clairs), caméras de surveillance, etc. Plusieurs groupes demandent des éclairages par captage de mouvements.

THEME 3 : Le Pôle Gare et le lien entre les deux villes

Les demandes majeures qui ont émergé au cours de la réflexion sur le Pôle Gare sont les suivantes :

- + Un parking à vélos sécurisé accessible avec le pass Navigo
- + Le maintien d'un stationnement pour voitures gratuit et la possibilité de réserver sa place à distance
- + L'augmentation de l'offre de stationnement prévue avec un parking à deux niveaux
- + Un accès au parking au centre de celui-ci ou au droit de l'accès actuel
- + La séparation claire des différents flux
- + La priorité aux bus.

VI. LE DEROULEMENT DES TRAVAUX ET LES MESURES DE REDUCTION D'IMPACTS

Jean TRARIEUX présente les grands principes du chantier : le phasage du chantier permet que la circulation routière et piétonne soit maintenue en permanence, le positionnement des bases de chantier est prévu à distance des grands flux de circulation. En premier lieu, le pont tout gabarit sera construit. A sa mise en service, le passage à niveau sera fermé aux circulations routières et les travaux de réalisation du passage souterrain débuteront.

Les étapes de la construction du passage souterrain sont ensuite détaillées. SNCF Réseau présente les mesures existantes pour limiter les impacts de chantier (réduction de la poussière, limitation des impacts sur la circulation ferroviaire, etc.).

VII. CONCLUSION

Jean TRARIEUX résume les questions à approfondir sur les sujets liés à l'atelier sur le pont routier et les nouvelles circulations routières : il s'agit notamment d'approfondir le travail acoustique et d'insertion paysagère du pont aérien. Il rappelle que l'étude acoustique est en cours, mais que la majorité des enjeux seront à traiter au cas par cas.

Flore COUSTILLIERE invite les participants à **une réunion publique de bilan de la concertation à l'automne 2019**. Lors de cette réunion, le bilan de la concertation (le déroulement et les modalités de la concertation, une synthèse thématique des avis exprimés et réponses apportées par le maître d'ouvrage pendant la concertation, les enseignements de la concertation, les engagements de SNCF Réseau pour la suite du projet) sera présenté.

Jean TRARIEUX remercie les participants pour leurs contributions riches, il déclare qu'elles ont couvert tous les aspects du projet et qu'elles vont permettre à SNCF Réseau d'améliorer l'insertion du projet de suppression du passage à niveau de Nemours – Saint-Pierre sur le territoire.

Valérie LACROUTE et Bernard RODIER saluent la qualité de la mobilisation et des contributions pendant la concertation et remercient l'ensemble des participants.

