

CONSEIL GENERAL DE SEINE-ET-MARNE

Séance du 24 Octobre 2008

Commission n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie

Commission n° 7 - Finances

DIRECTION PRINCIPALE DES ROUTES

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL N° 3/04

OBJET : RD 21 - Suppression du passage à niveau n° 8, sur le territoire de la commune de Roissy-en-Brie. Bilan de la concertation.

- Canton de Roissy-en-Brie -

<p>RÉSUMÉ : Le présent rapport a pour objet de détailler le bilan de la concertation prévue par les dispositions de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, dans le cadre du projet de suppression du passage à niveau n° 8 sur la RD 21, sur le territoire de la commune de Roissy-en-Brie.</p>

Lors de sa séance du 30 mars 2007, l'Assemblée départementale a pris en considération le projet de suppression du passage à niveau n° 8, sur le territoire de la commune de Roissy-en-Brie. Cette opération permettra, d'une part d'améliorer le fonctionnement de la circulation par la suppression du point de blocage qu'est le passage à niveau et, d'autre part, de sécuriser le franchissement des voies ferrées pour les véhicules et les modes doux.

Le projet de suppression du passage à niveau n° 8 est soumis à la concertation prévue par les dispositions de l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme, complété par l'article R. 300-1 dudit code.

L'Assemblée départementale, lors de sa séance du 25 janvier 2008, a décidé d'engager cette concertation et d'en arrêter les objectifs et les modalités.

Cette concertation, qui s'est déroulée en février 2008, avait essentiellement pour objectifs de :

- valider le projet de sécurisation du franchissement de la voie ferrée Paris-Mulhouse par la RD 21,
- préciser le projet de déviation des véhicules hors gabarit (poids lourds et transports en commun),
- préciser le projet de sécurisation du franchissement en mode doux (piétons/2 roues),
- recueillir l'avis des riverains sur les impacts du projet,
- préciser l'aménagement des emprises libérées du fait de la réalisation de l'ouvrage de franchissement,
- préciser l'enchaînement des réalisations.

Les modalités et le déroulement de cette concertation ainsi que les observations et avis sont présentés dans le dossier joint.

Cette démarche de concertation a permis de valider le projet dans son ensemble et d'apporter une évolution positive à l'aménagement. La commune a émis un avis favorable sur le bilan de la concertation, par délibération en date du 22 septembre 2008.

Je vous remercie de bien vouloir vous prononcer sur ce dossier et, si vous en êtes d'accord, d'adopter le projet de délibération joint au présent rapport. Dès lors, l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique sera lancée sur la base de ce projet, adapté suite à la concertation.

Le Président du Conseil général,

Vincent ÉBLÉ

Dossier n° 3/04 des rapports soumis à la commission
n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie

Rapporteurs : M. AUBERT
Commission n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie

M. MOUTON
Commission n° 7 - Finances

Séance du 24 Octobre 2008

OBJET : RD 21 - Suppression du passage à niveau n° 8, sur le territoire de la commune de Roissy-en-Brie. Bilan de de la concertation.

LE CONSEIL GÉNÉRAL DE SEINE-ET-MARNE,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de l'Urbanisme, notamment dans son article L. 300-2 complété par son article R. 300-1,

Vu la délibération en date du 30 mars 2007 de l'Assemblée départementale prenant en considération le projet de suppression du passage à niveau n° 8, sur le territoire de la commune de Roissy-en-Brie,

Vu la délibération en date du 25 janvier 2008 de l'Assemblée départementale décidant l'engagement de la procédure de concertation,

Vu le rapport du Président du Conseil général,

Vu l'avis de la Commission n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie,

Vu l'avis de la Commission n° 7 – Finances,

DECIDE

Article 1 : de prendre acte, conformément au dossier joint, du bilan de la concertation menée dans le cadre des dispositions de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme complété par son article R. 300-1 et d'engager les études complémentaires permettant d'apporter des réponses aux questions posées.

Article 2 : d'autoriser le Président du Conseil Général à demander au Préfet le lancement, sur la base du dossier tel que présenté lors de la concertation, de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique et de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, de l'enquête parcellaire, de la procédure relative à la loi sur l'Eau ainsi que toutes les autres procédures juridiques ou administratives nécessaires à la réalisation de cet aménagement.

LE PRESIDENT,

V. ÉBLÉ

Annexe

Commune de Roissy-en-Brie
Suppression du PN8
Bilan de la concertation
Rapport intermédiaire à l'issue de la phase de définition du projet

Sommaire

[I. LE CADRE ET LA PORTEE DE LA PROCEDURE](#)[II. LES OBJECTIFS ET LES MODALITES DE LA CONCERTATION](#)[III. LE DEROULEMENT DE LA PROCEDURE](#)[3.1 – Information du public](#)[3.2 - Réunion publique](#)[3.3 - Exposition en Mairie de ROISSY-EN-BRIE](#)[IV. LES OBSERVATIONS ET AVIS RECUEILLIS](#)[4. 1 - Validation du projet](#)[4.2 - La déviation des véhicules hors gabarit \(poids lourds et transports en commun\)](#)[4.3 - La prise en compte des modes de déplacements doux](#)[4.4 – Les inquiétudes personnelles](#)[4.5 – Les problématiques pendant les travaux](#)[4.6 - Suggestions](#)[V. CONCLUSION](#)**I. LE CADRE ET LA PORTEE DE LA PROCEDURE**

Lors de sa séance du 30 mars 2007, l'Assemblée départementale a pris en considération le projet de suppression du passage à niveau numéro 8, sur le territoire de la commune de Roissy-en-Brie. Cette opération permettra, d'une part, de sécuriser la traversée piétonne et cyclable ainsi qu'automobile de la voie de chemin de fer et d'autre part, d'améliorer le fonctionnement de la circulation par la suppression du point de blocage.

Le projet de suppression du passage à niveau numéro 8, sur le territoire de la commune de Roissy-en-Brie, est soumis à la concertation prévue par les dispositions de l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme.

Préalablement à l'ouverture de la concertation, le Président du Conseil général a recueilli l'avis de la commune de Roissy-en-Brie sur les objectifs et les modalités de la concertation exprimé sous forme d'une délibération du Conseil municipal datée du 17 décembre 2007.

Lors de sa séance du 25 janvier 2008, l'Assemblée départementale a :

engagé la concertation au titre de l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme,
arrêté les objectifs et les modalités de la concertation,
précisé qu'une publicité serait effectuée par l'intermédiaire de la presse, du bulletin municipal, et des panneaux administratifs de la commune,

A l'issue de la concertation, le Président du Conseil général présente le bilan à l'Assemblée départementale, qui délibère et arrête le dossier soumis à enquête publique.

II. LES OBJECTIFS ET LES MODALITES DE LA CONCERTATION

Les objectifs de la concertation sont les suivants :

- valider le projet de sécurisation du franchissement de la voie ferrée Paris-Mulhouse par la RD 21 ;
- préciser le projet de déviation des véhicules hors gabarit (poids lourds et transports en commun) ;
- préciser le projet de sécurisation du franchissement en mode doux (piétons – 2 roues) ;
- recueillir l'avis des riverains sur les impacts du projet ;
- préciser l'aménagement des emprises libérées du fait de la réalisation de l'ouvrage de franchissement ;
- préciser l'enchaînement des réalisations.

Les modalités de la concertation sont :

Ouverture de la concertation

Préalablement à l'ouverture de la concertation, le Président du Conseil général a recueilli l'avis de la commune de Roissy-en-Brie exprimé sous forme d'un avis du Conseil municipal.

Une publicité s'effectue par l'intermédiaire de la presse, du bulletin municipal et des panneaux administratifs de la commune.

Déroulement de la concertation

La concertation est réalisée sous forme de réunions institutionnelles et publiques et d'une exposition en mairie.

Exposition en mairie :

Pendant deux semaines, une exposition présente à la mairie :

- les principaux plans et extraits du PLU approuvé relatif à ce secteur de la commune,
- le projet pris en considération par l'Assemblée départementale le 30 Mars 2007.

Un registre est mis à disposition des visiteurs afin qu'ils puissent inscrire leurs observations.

Réunions publiques :

Le public est associé par l'intermédiaire d'une (ou plusieurs) réunion(s) publique(s) au cours de laquelle (desquelles) sont plus particulièrement évoqués les problèmes des riverains.

III. LE DEROULEMENT DE LA PROCEDURE

3.1 – Information du public

L'information du public a fait l'objet :

- d'un article dans le journal « La République de Seine et Marne » édition A du 21 janvier 2008 et dans le journal « Le Pays Briard » du 25 janvier 2008,
- d'un encart dans le bulletin municipal Roissy Mag'77 de février 2008,
- d'affichages sur les panneaux administratifs de la commune.

3.2 - Réunion publique

Le public a été associé par l'intermédiaire d'une réunion publique au cours de laquelle ont été plus particulièrement évoqués les problèmes des riverains.

La réunion publique a eu lieu à la « Maison du Temps Libre », le 6 février 2008. Elle a débuté, à 20 H 30, par une présentation de la problématique et des enjeux relatifs à l'opération, s'est poursuivie par un rappel historique depuis 2001 de l'ensemble des projets et études antérieurs, complété par le maître d'ouvrage durant une vingtaine de minutes sur le projet, objet de la concertation. Enfin, le maître d'ouvrage a présenté les panneaux de l'exposition avant d'engager le débat avec le public, jusqu'à 23 H 30. Une centaine de personnes a participé à cette réunion publique.

3.3 - Exposition en Mairie de ROISSY-EN-BRIE

Du 7 février au 22 février 2008, six panneaux de grand format, présentant les principaux plans et extraits du P.L.U. approuvé relatifs à ce secteur de la commune et le projet pris en considération par l'Assemblée départementale le 30 mars 2007, ont été exposés dans le hall des services techniques municipaux de Roissy-en-Brie.

Un registre était également à la disposition des visiteurs afin qu'ils puissent inscrire leurs observations.

IV. LES OBSERVATIONS ET AVIS RECUEILLIS

Les observations, remarques et avis issus de la réunion publique et du registre de la concertation peuvent être regroupés en 4 thèmes principaux : la validation du projet, les inquiétudes personnelles liées au projet, les problématiques pendant les travaux et le traitement des modes de déplacements doux. Chacun de ces thèmes est développé ci-après, suivi d'un ensemble de suggestions émises par le public.

4.1 - Validation du projet

En reprenant les informations figurant sur le tract distribué par l'association de protection de l'environnement « le R.E.N.A.R.D. », à l'entrée de la salle de la « Maison du Temps Libre » où se tenait la réunion du 6 février 2008, quelques questions puis avis consignés sur le registre demandent « le rabaissement des voies de chemin de fer », permettant de maintenir au niveau actuel la route départementale 21 en lieu et place du projet présenté.

Mais ce que ce document ne détaille pas, ce sont les conséquences sur le quartier d'une telle opération ; afin d'assurer la continuité du service ferroviaire, toutes les propriétés contiguës à la voie seraient expropriées pour permettre la réalisation de voies provisoires parallèles, le temps des travaux.

Les coûts d'une telle opération ne sont pas non plus détaillés : le passage à niveau n° 8 n'est pas jugé « préoccupant » par RFF, aucune participation financière n'est alors prévue. Le projet proposé (réalisation d'un passage souterrain à gabarit réduit – PSGR) coûterait 18,25 M € pris en charge par la Région Ile-de-France à hauteur de 75%, le reste étant à la charge du Conseil général et de la Commune, alors que l'enfouissement des voies est estimé à 60 M €. Ce montant est inaccessible pour tous les partenaires financiers. La prise en charge de ce surcoût grèverait de 400 € par an chaque foyer fiscal roisséen pendant 25 ans.

D'autres riverains ont écrit dans le registre pour demander que l'aménagement se limite à une « jolie passerelle pour les piétons ». Une question lors de la réunion publique porte sur un pont sur les voies ferrées.

Le maître d'ouvrage a bien envisagé cette possibilité mais une passerelle ou un pont requièrent plus de dénivelée qu'un passage souterrain, ce qui implique des rampes d'accès plus

longues et des emprises plus importantes. D'autre part, l'impact visuel est négatif en milieu urbain et les nuisances sonores seraient plus importantes pour les riverains.

La majorité des avis dont celui d'une association de protection de l'environnement est favorable au projet présenté par le Conseil général, tout en demandant que certains problèmes soient attentivement étudiés.

On peut donc considérer que le projet de suppression du passage à niveau n°8 est validé dans son principe.

4.2 - La déviation des véhicules hors gabarit (poids lourds et transports en commun)

La déviation par la rue Charles Vaillant sera mise en place pendant les travaux et deviendra ensuite la déviation pour les poids lourds et les transports en commun, passe à proximité des groupes scolaires « Pierre et Marie Curie » et « Pommier Picard ». Plusieurs questions en ce sens ont été posées lors de la réunion publique et écrites dans le recueil, et insistent sur le fait que la future déviation rue Charles Vaillant longe la résidence « la Renardière ».

Les participants sont inquiets pour la sécurité des riverains et des usagers.

L'accès des écoles est situé vers le collège, soit à l'opposé de la rue Charles Vaillant. De plus, du personnel communal est déjà présent pour assurer la sécurité aux abords des écoles. Néanmoins, les aménagements relatifs à la sécurité routière sur la rue Charles Vaillant seront étudiés plus précisément.

La question est posée sur la possibilité de passage des bus par le passage souterrain.

Le PSGR (passage souterrain à gabarit réduit) présente des longueurs et des largeurs de trémies minimales. Pour faire passer les bus, il faudrait élargir l'ouvrage et l'approfondir, ce qui représente un allongement des trémies au-delà de l'avenue du Commerce et des coûts supplémentaires. Mais surtout cela ne permet plus ensuite les dessertes par contre-allées sur l'avenue du Général Leclerc, l'augmentation des largeurs de trémies réduisant celle des contres-allées. De plus, les lignes de bus passant à ce jour par le PN 8 sont deux lignes dérivées (4 bus par jour correspondant aux heures scolaires) dont les lignes de base correspondantes franchissent la voie ferrée par un autre ouvrage, avenue Jean Monnet.

4.3 - La prise en compte des modes de déplacements doux

Assurer une circulation douce pour piétons et deux roues en parallèle de la circulation automobile est accueilli favorablement par tous. Cependant, un sentiment d'insécurité est perceptible surtout auprès des femmes et des parents pour leurs enfants : l'aspect « souterrain » effraie, la longueur de la partie couverte donne l'impression d'une échappatoire impossible.

Le maître d'ouvrage a bien insisté lors de la réunion publique, sur le fait que les piétons ne sont pas visuellement séparés des automobiles (la protection physique est assurée par la dénivellation des deux circulations ainsi que par la présence d'une bordure chasse-roue et d'une barrière) et que le nécessaire sera fait pour créer une zone lumineuse et sécurisée.

4.4 - Les inquiétudes personnelles

Les inquiétudes exprimées des riverains et des commerçants sont de deux sortes : pendant les travaux et après réalisation du projet.

Les commerçants se sont montrés très préoccupés par la fréquentation des commerces pendant les travaux lorsque le maître d'ouvrage a exposé la déviation qui devra être mise en place pendant quelques mois ; de ce fait, les automobilistes ne passeront plus devant les commerces. Un commerçant de l'avenue du Général Leclerc semble également préoccupé par la circulation après les travaux qui ne se fera que par les contre-allées. Il ne pense pas pouvoir manœuvrer correctement ses véhicules professionnels.

Le plan de circulation pourrait être modifié pendant la période des travaux.
Lors des prochaines études, les services du Conseil général prendront contact individuellement avec les personnes qui expriment des préoccupations de cette nature et consécutives au projet tel qu'il est défini, afin de connaître précisément leurs revendications et de prévoir éventuellement des aménagements spécifiques.

Par ailleurs, les riverains auraient souhaité une information individuelle au sujet de l'empiètement du projet sur leur propriété, ainsi qu'un ordre d'idée des indemnités financières, en particulier pour le propriétaire de la maison qui va être démolie. Ce dernier ne comprend d'ailleurs pas pourquoi le permis de construire a été délivré.

Il convient de rappeler qu'au moment de l'instruction de la demande de permis de construire, le projet n'était pas évoqué dans sa forme actuelle et qu'en terme d'indemnisation, seul le service des domaines est compétent. Ce dernier n'a pas été saisi du fait de l'avancement des études qui n'a pas atteint ce niveau de précision.

4.5 – Les problématiques pendant les travaux

Quelques particuliers se sont exprimés au cours de la réunion publique au sujet de la durée et de l'organisation des travaux. Cette préoccupation est également soulevée par une personne dans le registre des avis : les riverains proches du projet sont inquiets quant au bruit et aux nuisances de chantier.

Le maître d'ouvrage est conscient de cet aspect et assure au public que des études de bruit seront réalisées.

4.6 - Suggestions

Au cours de la réunion comme dans le registre, des suggestions ont été faites tant sur l'aménagement que sur l'organisation des études. En effet, plusieurs personnes ont insisté sur le fait que le maître d'ouvrage n'a pas suffisamment communiqué au cours des études. Le public aurait aimé consulter les plans des autres solutions étudiées.

Le maître d'ouvrage précise que les autres solutions ne répondaient pas aux contraintes ou étaient irréalisables techniquement ou financièrement exorbitantes. Le maître d'ouvrage a trouvé plus judicieux de mener la concertation à partir d'un projet réalisable. Cependant ces variantes seront présentées dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Quelques personnes ont bien compris cette démarche mais regrettent alors de ne pas avoir eu d'informations, avant la réunion, sur le tracé, sur les principes. Elles auraient souhaité une publication du projet.

Le maître d'ouvrage n'a pas procédé ainsi pensant justement que le public aurait le sentiment d'être informé d'un projet retenu et figé. Or il a bien insisté sur le fait que ce n'est pas le cas.

Quelques suggestions ont été formulées :

- Pourquoi ne fait-on pas passer les piétons/cycles sous le PN8 et dévier les automobiles par la forêt ?

La forêt est un espace classé et cette déviation automobile pénaliserait l'unité de la ville.

- Le carrefour entre l'avenue du Maréchal Joffre et l'avenue du Maréchal Foch va devenir un point noir (desserte du lotissement « Les Jondelles »).

La proposition d'un giratoire a été écartée car l'impact en terme d'emprises aurait été très important et cette solution technique n'est pas forcément la plus adaptée notamment vis à vis des traversées piétons-cycles. Le phasage des feux avec la voie de tourne-à-gauche répondra aux trafics et aux mouvements tournants. En tout état de cause, des études de trafic plus fines seront menées, lorsque le projet sera arrêté.

V. CONCLUSION

Le projet répond aux principales contraintes identifiées.

Les observations et suggestions recueillies lors de cette procédure de concertation permettent d'enrichir le projet, en particulier sur le plan de la sécurisation des déplacements en mode doux (piétons et cycles).

Le projet ainsi précisé pourra être soumis à enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Les autres observations seront prises en compte lors des études de détail.

