

Commune de Saint-Pierre-lès-Nemours

Suppression des PN7 et PN8

BILAN DE LA CONCERTATION

Rapport à l'issue de la phase de présentation au public du projet

Sommaire

I. - LE CADRE ET LA PORTEE DE LA PROCEDURE.....	3
II. - LES OBJECTIFS ET LES MODALITES DE LA CONCERTATION	3
III. - LE DEROULEMENT DE LA PROCEDURE.....	4
3.1 - Information du public	4
3.2 - Réunion publique	4
3.3 - Exposition en Mairie de Saint-Pierre-lès-Nemours.....	5
IV. - LES OBSERVATIONS ET AVIS RECUEILLIS	5
4.1 – Les arguments en faveur du scénario 1, composé d’un passage inférieur à gabarit réduit place de la gare (commun aux deux scénarii) et d’un à gabarit normal sur les terrains des anciennes usines CATAB	5
4.2 – Les arguments en faveur du scénario 2, composé d’un passage inférieur à gabarit réduit place de la Gare (commun aux deux scénarii) et d’un passage à gabarit normal au droit de la rue du Port, avec création d’une voie de raccordement parallèle à la rue de Foljuif	6
4.3 - La circulation des poids lourds et le contournement ouest.....	7
4.4 - Les modes de déplacements doux et les activités commerciales.....	7
4.5 – La société SIBELCO.....	8
4.6 – Observations et suggestions	8
V. - CONCLUSION.....	9

Remarque préliminaire : les termes « scénario » (utilisé lors de la prise en considération en date du 20 novembre 2009) et « parti d’aménagement » (employé pour l’ouverture de la concertation) repris dans ce présent bilan de la concertation ont la même signification que le terme « variante » utilisé lors de la concertation elle-même.

I. - LE CADRE ET LA PORTEE DE LA PROCEDURE

Lors de sa séance du 20 novembre 2009, l'Assemblée départementale a pris en considération le projet de suppression des passages à niveau numéros 7 et 8, sur le territoire de la commune de Saint-Pierre-lès-Nemours.

Il a pour but de sécuriser le franchissement des voies de chemin de fer pour tous les modes (piétons, cycles, VL, PL) et d'améliorer le fonctionnement de la circulation par la suppression du point de blocage au passage à niveau de la gare.

Le projet de suppression des passages à niveau numéros 7 et 8, sur le territoire de la commune de Saint-Pierre-lès-Nemours, 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 Saint-Pierre-lès-Nemours sur les objectifs et les modalités de la concertation exprimé sous forme d'une délibération du Conseil municipal datée du 14 septembre 2009.

Lors de sa séance du 20 novembre 2009, 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 projet soumis à enquête publique.

II. - LES OBJECTIFS ET LES MODALITES DE LA CONCERTATION

• Les objectifs de la concertation sont les suivants :

- Valider le principe de suppression des passages à niveau et le rétablissement des traversées par deux passages inférieurs, 1 PSGN¹ dont la localisation est à définir, 1 PSGR² en remplacement du PN 8 ;
- Préciser le franchissement des véhicules légers (PSGR) ;
- Préciser le projet de franchissement des véhicules hors gabarit (PL, transports en commun), et ainsi la position du PSGN ;
- Préciser le projet de sécurisation du franchissement en mode doux (piétons, cycles) ;
- Recueillir l'avis des riverains sur le projet ;
- 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 Saint-Pierre-lès-Nemours sur les objectifs et les modalités de la concertation, sous forme d'une délibération du conseil municipal prise en date du 14 septembre 2009.

¹ Passage souterrain à gabarit normal

² Passage souterrain à gabarit réduit

Une publicité devait être effectuée par l'intermédiaire de la presse, de la publication municipale « flash info » et des panneaux administratifs de la commune.

↳ Déroulement de la concertation

Il était prévu que la concertation soit réalisée sous forme de réunion(s) institutionnelle(s) et publique(s) et d'une exposition en Mairie.

♦ Exposition en Mairie

Pendant deux semaines une exposition devait présenter en Mairie :

- les principaux plans et extraits du POS approuvé relatif à ce secteur de la commune,
- les tracés des deux partis d'aménagement,
- les études de trafic.

Un registre devait être mis à disposition du public afin qu'il puisse inscrire ses observations.

♦ Réunion publique

Le public devait être associé par l'intermédiaire d'une ou plusieurs réunions publiques au cours desquelles sont présentés les partis d'aménagement.

III. - LE DEROULEMENT DE LA PROCEDURE

3.1 - Information du public

L'information du public a fait l'objet :

- de deux articles dans le journal « L'Eclairer du Gâtinais et du Centre » édition du 3 décembre 2009 et du 14 janvier 2010
- d'une distribution d'une plaquette d'information sur l'ensemble de la commune,
- d'un encart dans le bulletin municipal « flash info » n°105 de décembre 2009,
- 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 présentés les scénarii.

La réunion publique a eu lieu au Centre socioculturel, le jeudi 21 janvier 2010. Elle a débuté à 20 h 15 par une présentation de la problématique et des enjeux relatifs à l'opération, s'est poursuivie par un rappel historique de l'opération complété par le maître d'ouvrage sur le projet, objet de la concertation. Enfin, le maître d'ouvrage a présenté les panneaux de l'exposition, exposés dans la salle, avant d'engager le débat avec le public, jusqu'à 23 h 30.

3.3 - Exposition en Mairie de Saint-Pierre-lès-Nemours

Du 26 janvier au 13 février 2010, dix panneaux de grand format présentant les principaux plans et extraits du P.O.S. approuvé, relatifs à ce secteur de la commune, le tracé des deux scénarii pris en considération par l'Assemblée départementale le 20 novembre 2009 et les études de trafic pour la situation actuelle et pour chaque scénario, ont été exposés dans le hall d'accueil de la Mairie de Saint-Pierre-lès-Nemours. A noter que les deux scénarii sont compatibles avec le POS.

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

IV. - LES OBSERVATIONS ET AVIS RECUEILLIS

Il n'y a pas eu de remise en cause de la suppression des passages à niveau n°7 et 8. Les observations, remarques et avis issus de la réunion publique et du registre de la concertation ont porté principalement sur le choix du scénario.

Les points principaux ont concerné :

- pour le scénario n°1, le maintien de la tranquillité de la rue de Foljuif, les inquiétudes personnelles liées aux nuisances, le foncier et la dépréciation des propriétés, les atteintes à l'environnement ;
- pour le scénario n°2, les contraintes de déplacement de certaines personnes et le fonctionnement du secteur de la gare.

Les autres thèmes abordés ont été les nuisances liées à la circulation des poids lourds et le contournement complet à l'ouest de la commune, le fonctionnement de la société SIBELCO, les activités commerciales pendant et après les travaux, et le traitement des modes de déplacements doux.

Chacun de ces thèmes est développé ci-après, suivi d'un ensemble d'observations et suggestions émises par le public.

4.1 – Les arguments en faveur du scénario 1, composé d'un passage inférieur à gabarit réduit place de la gare (commun aux deux scénarii) et d'un à gabarit normal sur les terrains des anciennes usines CATAB

Une forte majorité des observations s'est prononcée pour le scénario n°1 et surtout contre le scénario n°2, avec pour principaux arguments :

- Le scénario n° 1 évite les nuisances causées aux riverains de la rue de Foljuif, par le passage de véhicules (notamment poids lourds) en fond de parcelle sur la nouvelle infrastructure, dépréciant les propriétés.
- Il est plus respectueux de l'environnement et de la biodiversité puisqu'il évite le déboisement, le busage du ru de Foljuif et les compensations hydrauliques.
- N'étant pas situé dans la zone inondable, il n'est pas soumis aux dispositions du Plan de prévention des risques d'inondation de la Vallée du Loing. De plus, il crée moins de nuisances sonores, ne nécessitant pas de mur antibruit contrairement au scénario n°2.
- Il requiert moins d'acquisitions foncières, la Mairie maîtrisant une partie du foncier nécessaire au scénario n° 1.

- Il nécessite moins de procédures que le scénario 2 (déboisement, archéologie, acquisitions foncières...).
- Il désenclave le parking de la gare et permet son évacuation rapide aux heures de pointe. Les places supprimées sur le parking de la gare par ce projet pourront être recrées à proximité car il y aura des délaissés sur les parcelles des anciennes usines CATAB.

Plusieurs habitants remettent en question l'estimation du scénario 2 qui leur apparaît sous évaluée et indiquent que la largeur du trait ne correspond pas à l'emprise réelle de la voie ; la présentation différenciée des deux scénarii leur laissant à penser que des erreurs d'appréciation ont été commises.

Enfin, quelques remarques estiment qu'en complément du scénario 1, le PN 6 doit être maintenu ouvert, au bénéfice des habitants du nord de la commune, alors qu'une remarque estime le PN 6 plus accidentogène que les PN 7 et 8, et qu'il faut le fermer.

Ces remarques font pour l'essentiel, ressortir les avantages du scénario n°1 aux yeux des habitants et des riverains.

S'agissant des griefs faits à l'encontre du scénario 2, les différences d'échelle de représentation des deux projets sont motivées par le souci d'une présentation homogène, le premier projet affectant une surface de territoire communal moindre. Les emprises affectées ont été étudiées de manière similaire dans les deux projets. Quant à l'estimation, le surcoût du scénario n° 1 est lié à la complexité de l'ouvrage « CATAB » (ouvrage biais traversant une dizaine de voies ferrées sur une longueur de 72 m, alors que l'ouvrage « nord » ne mesure que 15 m et traverse perpendiculairement 2 voies ferrées). Au-delà du seul ouvrage, le coût de réalisation de la voie nouvelle prévue dans le scénario n°2 ne compense pas l'écart financier existant entre les deux partis.

Pour autant, la réalisation du scénario n°1 provoquera effectivement des allongements de parcours pour les habitants du nord de la commune sauf si le PN 6 est maintenu ouvert, ce qui n'est pas la volonté de SNCF et RFF, et qui n'est pas l'objet de la présente concertation. La fermeture du PN6 peut être traitée indépendamment de l'action sur les PN 7 et 8.

4.2 – Les arguments en faveur du scénario 2, composé d'un passage inférieur à gabarit réduit place de la Gare (commun aux deux scénarii) et d'un passage à gabarit normal au droit de la rue du Port, avec création d'une voie de raccordement parallèle à la rue de Foljuif

Les quelques observations en faveur du scénario 2 émanent essentiellement d'habitants du nord de Saint-Pierre-lès-Nemours :

- Le scénario 2 constitue un parcours plus court pour récupérer la RD 607, direction Fontainebleau Melun, et éviter ainsi les encombrements aux heures de pointe sur la RD 607.
- Il est plus logique en termes de circulation poids lourds ; ceux-ci éviteraient ainsi le secteur de la gare et la RD 607 en rendant moins dangereuse la sortie du parking de la gare.
- Il permettrait d'aménager le pôle gare avec davantage de places de stationnement.
- Il est moins onéreux et équilibre les traversées des voies ferrées, trop rapprochées dans le scénario n°1.

La fermeture du PN6 combinée au scénario n° 1 va obliger les habitants du nord de la commune à passer par la rue de Foljuif, déjà saturée.

Ces éléments favorables au scénario 2 justifient la présentation de ce parti d'aménagement alternatif. Les arguments mis en avant sont d'une part le gain de temps en circulation locale et d'autre part la dissociation du trafic de transit de celui du pôle gare.

Il convient toutefois de préciser que l'intégration de la voie nouvelle à l'est des habitations et dans un milieu naturel a priori plus sensible présente un degré de complexité plus important que le scénario 1.

4.3 - La circulation des poids lourds et le contournement ouest

Plusieurs remarques concordent sur la nécessité d'un contournement complet à l'ouest de la commune, destiné à éloigner les poids lourds du centre urbanisé.

Plusieurs remarques dénoncent des véhicules en transit dans l'agglomération.

Une remarque demande l'incidence du projet sur l'avenue Léopold Pelletier.

La majorité des poids lourds qui circulent dans la zone sont liés à l'activité économique de l'agglomération. Ils ne peuvent donc être qualifiés de véhicules en transit.

Un contournement complet avait été écarté pour des raisons de coût, d'espace urbanisé, d'atteinte à l'environnement (boisé) et de faible trafic attendu.

La circulation Avenue Léopold Pelletier trouve une réponse dans la réalisation du barreau RD 16/RD403, inscrit aux documents d'urbanisme de la commune. Mais les deux scénarii proposés n'affectent en rien la circulation sur cette voie.

4.4 - Les modes de déplacements doux et les activités commerciales

Le besoin de franchissement en mode doux est fortement identifié au PN8 en insistant sur une traversée dénivelée, accessible aux personnes à mobilité réduite.

Le public porte une attention particulière à l'aménagement du Passage Souterrain à Gabarit Réduit et de la place de la Gare, en intégrant les préoccupations des commerçants, des Personnes à Mobilité Réduite, de l'école, et des piétons usagers de la gare.

L'attention est portée sur la nécessité de passage des petits utilitaires par le passage souterrain à gabarit réduit.

Il y a une demande d'arrêts minute de la part des commerçants avec une volonté d'être associés au projet pour préserver leur activité, de manière permanente mais également pendant la durée des travaux.

Le PSGR étant réalisé de façon identique dans les deux scénarii, il est effectif que, pendant sa durée de réalisation et une fois mis en service, il aura un impact sur l'accessibilité des commerces. Aussi, le Département, en sa qualité de maître d'ouvrage prend l'engagement d'étudier avec les commerçants, toutes mesures propres à permettre la continuité de leur exploitation, notamment en termes de stationnement, ces dispositions devant en toute hypothèse être reprises dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Le gabarit réduit permet le passage de petits utilitaires; de même, il intègre un espace réservé à la circulation douce. Lors de la réalisation des travaux, en toute hypothèse, les modes de

déplacements doux pourront emprunter le PSGN qui sera réalisé avant le PSGR, ce dernier occasionnant la fermeture du PN 8.

4.5 – La société SIBELCO

SIBELCO, décriée par certains riverains comme source de nuisances préexistantes soutient la réalisation du projet quel que soit le scénario retenu avec une préférence en faveur du scénario n° 1, dans la mesure où celui-ci semble leur offrir plus de possibilités de minimiser leur propre atteinte au milieu environnant.

Pour sa part, la société SIBELCO confirme sa satisfaction à ne plus voir supprimer de voies ferrées desservant leur installation, dans le cas du scénario 1. En cas de réalisation de ce scénario, il souhaite un accès direct au giratoire du bas de la rue du Clos Saint-Jean, afin que ses poids lourds évitent la rue de Foljuif.

En cas de réalisation du scénario n° 2, le tracé devra laisser l'espace nécessaire au contournement des bâtiments SIBELCO et au maintien d'un rideau de verdure.

Les souhaits émis par la société SIBELCO seront pris en compte par le maître de l'ouvrage dans la limite des diverses contraintes identifiées (environnement, urbanistique et technique).

4.6 – Observations et suggestions

Quelques suggestions ont été formulées dans le registre :

- Pourquoi ne pas remplacer le carrefour de la gare côté Nemours par un giratoire ?

La longueur de trémie nécessaire ne permet pas d'inscrire un giratoire dans l'espace résiduel, sans procéder à des démolitions d'immeubles conséquentes.

- Peut-on s'inspirer du passage inférieur existant à Souppes-sur-Loing pour le PN 8 ?

Une simulation a été réalisée. L'espace disponible ne permet pas d'inscrire les rayons de courbure et les emprises nécessaires aux cars et poids lourds.

- Le scénario n°1 nécessite l'aménagement en giratoire du carrefour rue de Guinebert, rue du Clos Saint-Jean, vu l'augmentation de trafic en provenance de Montaviot.

Cet aménagement présente l'intérêt d'inciter le report du trafic de la rue de Foljuif à la rue de Guinebert. Il devra être étudié le cas échéant, en l'assortissant de dispositifs propres à limiter le trafic dans la rue de Foljuif.

- L'échange du tracé n° 2 avec le chemin des Grèves éviterait la création du barreau de raccordement avec la rue de Foljuif.

L'interception du tracé n°2 avec le chemin des Grèves nécessite le prolongement et l'aménagement de ce chemin. Cela n'évite pas la construction du barreau de raccordement, justifié par le désenclavement d'une propriété privée.

- A-t-on envisagé les inondations des Passages Souterrains en cas de fort orage ?

Les systèmes de pompage sont efficaces pour les orages fréquemment rencontrés. En cas d'événements ou d'accidents exceptionnels, les ouvrages souterrains seraient éventuellement fermés à la circulation; la traversée des voies se ferait par le pont Saint-Pierre.

- Y a-t-il un passage piéton entre l'école de la fontaine sèche et la Gare ?

Dans l'avant-projet actuel la traversée se fait à hauteur du giratoire. Le projet va être adapté aux besoins locaux et tiendra compte du devenir de cette école.

- Le PN 6 pourrait être utilisé en sens unique pour les VL venant de Saint-Pierre vers la RD 607 (associé au scénario n° 1)

La SNCF et RFF souhaitent fermer le PN 6 afin de limiter les coûts d'entretien et les risques potentiels de traversée à niveau. La suppression du PN 6 ne fait pas partie de la présente concertation.

- Il serait intéressant d'étudier les nouveaux itinéraires de shunt des poids lourds engendrés par l'ouvrage du PSGN « CATAB » avec ses deux giratoires.

Les itinéraires de poids lourds liés à l'activité économique de l'agglomération sont identifiés. Pour les cas particuliers, il est aléatoire d'envisager leurs cheminements.

- Pourquoi la SNCF principale bénéficiaire, finance peu le projet ?

La SNCF et RFF sont intéressés par la suppression des passages à niveau.

La SNCF n'est que l'exploitant ; c'est RFF, propriétaire de l'emprise ferroviaire qui interviendra comme partenaire du Département, maître d'ouvrage et qui participera au financement suivant des principes établis aux niveaux national et régional.

- Dans le cas du scénario n° 1, les deux passages sont trop proches l'un de l'autre, pourquoi ne pas en faire un seul plus grand ?

L'emprise du pôle gare ne permet pas de réaliser un passage commun à mi-chemin entre le PN 8 et le futur PSGR « CATAB » sans désorganiser les accès à la gare et son stationnement et sans nuire à la continuité urbaine entre Saint-Pierre-lès-Nemours et Nemours.

- La circulation rue de Foljuif est actuellement dangereuse (insécurité ressentie pour les piétons, vitesse excessive en partie nord) ; le projet résoudra-t-il ces questions ?

Le projet n'a pas pour vocation de résoudre les problèmes actuels de la rue de Foljuif. A l'occasion de sa réalisation qui implique une modification notable des flux de circulation, une réflexion devra être engagée en concertation avec la Commune s'agissant du plan de circulation interne à l'agglomération. Dans ce contexte, la sécurisation des déplacements rue de Foljuif sera examinée avec attention.

- Il faut maintenir un PN en attente, en cas de problème sur les passages inférieurs.

En cas d'incident dans les passages souterrains (panne ou accident de véhicule, inondation), ces passages seront coupés à la circulation. Il convient de maintenir une traversée pérenne des voies ferrées pour la desserte des secours. Cette traversée se fait au pont Saint-Pierre.

V. - CONCLUSION

La concertation préalable a permis de confirmer auprès de la population les besoins prioritaires en termes de circulation et de sécurité, suscités par la fermeture des PN 7 et 8 sur le

territoire de la commune de Saint-Pierre-lès-Nemours, fermeture validée au préalable par le Maître d'ouvrage et présente dans les deux scénarii.

Des deux scénarii présentés, le scénario n° 1 présente une meilleure adhésion locale, de la part de la plupart des riverains touchés par le scénario n°2, la majorité des habitants ayant déposé sur le registre et la commune de Saint-Pierre-lès-Nemours

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), de l'intégration de la société SIBELCO et des activités commerciales. Elles seront abordées lors des études de détail, avec les acteurs concernés : les commerçants de la place de la gare, la société SIBELCO et la commune de Saint-Pierre-lès-Nemours.

Les dispositions ainsi arrêtées seront reprises dans le projet qui sera ultérieurement soumis à la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Elles ne remettent pas en cause la prise en considération définitive par l'Assemblée départementale du scénario 1.

Il est donc proposé à l'Assemblée départementale de retenir le scénario 1.