

Suppression du passage à niveau n°30 sur la RN 330 – Lagny-le-Sec/Le Plessis-Belleville



Bilan de concertation publique

Grille de révision

05	09/06/2022	Reprise suite échanges DREAL	L. Vanuxeem	P. Lescieux
04	07/04/2022	Reprise suite retour DREAL-SNCF	L. Vanuxeem	
03	24/03/2022	Reprise suite retour DREAL	L. Vanuxeem	P. Lescieux
02	23/03/2022	Complément suite échange DREAL	L. Vanuxeem	
01	22/03/2022	Élaboration du document	L. Vanuxeem	
Indice de révision	Date	Commentaire	Rédigé par :	Validé par :

Sommaire

<u>1. RAPPEL DES ENJEUX ET DES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET</u>	4
1.1 CONTEXTE.....	4
1.2 ENJEUX.....	4
1.3 OBJECTIFS POURSUIVIS.....	7
1.4 LE PROJET SOUMIS À CONCERTATION.....	7
1.5 DESCRIPTION DES VARIANTES.....	11
<u>2. ORGANISATION ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION</u>	14
2.1 PRÉPARATION ET DÉFINITION DES MODALITÉS DE LA CONCERTATION.....	14
2.2 PHASE DE CONCERTATION DU PUBLIC.....	14
<u>3. DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION</u>	18
3.1 RÉUNIONS PUBLIQUES.....	18
3.2 EXPRESSIONS ÉCRITES.....	18
<u>4. CONCLUSIONS : CHOIX DU MAÎTRE D'OUVRAGE ET SUITES DONNÉES</u>	22
<u>5. ANNEXES</u>	23

1. RAPPEL DES ENJEUX ET DES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

1.1 CONTEXTE

La Route Nationale 330 relie l'autoroute A4 à l'autoroute A1 en passant par les départements de la Seine-et-Marne et de l'Oise. Elle constitue une alternative à la Francilienne et une desserte plus locale. Le trafic y est important, de l'ordre de 17 000 véhicules par jour dont 10% de poids-lourds, sur un itinéraire principalement constitué de chaussée bidirectionnelle.

Au niveau des communes du Plessis-Belleville et de Lagny-le-Sec (Oise), la RN 330 franchit le passage à niveau n°30 de la ligne ferroviaire Paris-Soissons n°229 000. Ce passage à niveau est jugé préoccupant du fait des trafics routier et ferroviaire importants avec, en moyenne, 95 trains par jour. En vingt ans, plus de 60 bris de barrières ont été constatés. Il a, de ce fait, été inscrit, en 2008, dans la liste des passages à niveau à supprimer.

Compte tenu du trafic intense au droit de l'intersection, des phénomènes de congestion du trafic routier sont constatés de manière récurrente pénalisant l'activité des entreprises environnantes et l'accès à la gare.

L'État, représenté par le préfet de la région Hauts-de-France et par délégation la DREAL Hauts-de-France, est maître d'ouvrage de cette opération.

1.2 ENJEUX

La DREAL Hauts-de-France et ses partenaires mènent différentes études pour établir un diagnostic précis du territoire puis évaluer les effets des différentes variantes proposées sur l'environnement et le cadre de vie.

Si ces études se poursuivent actuellement et seront complétées avec leurs avancements, de nombreuses thématiques ont déjà été analysées :

- Le milieu physique,
- Le milieu naturel et le paysage,
- Le milieu humain,
- La circulation et les déplacements.

L'état initial de l'environnement du site a permis de dégager et hiérarchiser les enjeux liés aux différentes caractéristiques relevées. L'objectif est de déterminer sur quelles thématiques le projet devra mettre l'accent et apporter des éléments qualitatifs et quantitatifs. Le tableau suivant reprend les enjeux évalués comme moyen et fort.

Thématique	Justification	Evaluation de l'enjeu
Eau		
Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)	Le projet devra être compatible avec l'orientation 9, disposition 31 : Soutenir les actions palliatives contribuant à la réduction des flux de substances dangereuses vers les milieux aquatiques, « améliorer la collecte, la rétention et le traitement des eaux pluviales lessivant les surfaces imperméabilisées et notamment celles des infrastructures routières et urbaines ».	Fort
Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de la Nonette	Le projet devra être compatible avec les objectifs du SAGE.	
Hydrographie	Présence d'eau constatée à faible profondeur au niveau du passage à niveau. Présence d'une zone humide sur le périmètre d'étude.	
Terres		
Occupation du sol	La zone est fortement urbanisée, il subsiste des espaces boisés et agricoles relictuels	Fort
Biodiversité		
Zonage réglementaire	Le site Natura 2000 le plus proche est la ZPS « Forêts picardes : massif des trois forêts et bois du roi ». Elle se situe à 4.7 km.	Moyen
Inventaire faune/flore	Présence de quelques espèces patrimoniales et protégées	Moyen
Patrimoine culturel et archéologique		
Site inscrit, site classé	Le périmètre d'étude intègre le site inscrit de la Vallée de la Nonette.	Fort
Population et santé humaine		
Économie	Le bassin d'emplois est tourné à la fois vers la région Île-de-France et vers le Sud de l'Oise. Il bénéficie de la desserte de la RN2 et de la RN330, les espaces en bordure immédiate de ces voies sont identifiés comme des secteurs de développement économiques intercommunaux à privilégier.	Fort
Équipements communaux	Le projet se situe à proximité immédiate de la gare du Plessis-Belleville.	Fort
Bruit		
Bruit	La portion de RN 330 située dans le périmètre d'étude est classée en catégorie 3 sur 5 (Largeur bruit 100 mètres).	Moyen
Air		
Population sensible à la pollution	Les deux communes présentent une population sensible à la pollution atmosphérique.	Fort

Thématique	Justification	Evaluation de l'enjeu
Risques technologiques		
Sites et sols pollués	23 sites répertoriés sur l'inventaire historique de Sites Industriels et Activités de Service sur les deux communes dont 21 en activité 2 sites répertoriés sur la base de données sur les sites et sols pollués présents sur les deux communes ; tous les deux ont été traités	Moyen
Outils de planification du territoire		
Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)	Le projet devra être compatible avec l'objectif n°23, visant à développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique.	Fort
Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)	Le projet devra être compatible avec l'orientation 5.1, demandant de « Soutenir les projets d'infrastructures améliorant les mobilités ».	
Plan Local d'Urbanisme (PLU)	Le périmètre d'étude est concerné par deux Espaces Boisés Classés (EBC). Le classement en EBC interdit donc tout déboisement de ces zones.	
Servitudes d'utilité publique	Le projet est concerné par la servitude T5 : Servitude aéronautique de dégagement dont le règlement prévoit : « [...] l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne; l'interdiction d'effectuer des travaux de grosses réparations ou d'amélioration exempté du permis de construire sur les bâtiments et autres ouvrages frappés de servitude sans l'autorisation de l'autorité administrative. »	
Circulation et déplacement		
Usages et usagers	Croisement d'axes de transports majeurs avec un important trafic ferroviaire et routier (notamment poids lourds)	Fort
	Mixité des usages (desserte, transit) et usagers (véhicules, poids lourds, piétons, cyclistes, etc.)	
	Présence de véhicules hors gabarits (transports exceptionnels, convois agricoles, etc.)	
Accidentologie	Nombre importants d'accidents	Fort
Modes doux	Présence importante d'usagers vulnérables Peu d'aménagements pour les modes doux	Fort

1.3 OBJECTIFS POURSUIVIS

Le passage à niveau sur la RN330 est classé comme préoccupant en raison de circulations routières (et notamment poids lourds) et ferroviaires importantes au droit de cette intersection. En vingt ans, plus de 60 bris de barrières ont été constatés. Il a, de ce fait, été inscrit dans la liste des passages à niveau à supprimer.

Compte tenu du trafic intense au droit de l'intersection, des phénomènes de congestion du trafic routier sont constatés de manière récurrente pénalisant l'activité des entreprises environnantes.

Le caractère urbain de l'environnement nécessite de prendre en compte les activités situées à proximité immédiate du passage à niveau, et l'accès à la gare du Plessis-Belleville, aux habitations et aux zones artisanales et industrielles situées à proximité.

Les objectifs de l'opération sont les suivants :

- Améliorer la sécurité routière et ferroviaire par la suppression du passage à niveau ;
- Améliorer la circulation et la sécurité des piétons et des usagers des modes doux ;
- Fluidifier les conditions de circulation ;
- Maintenir la desserte locale des communes, des riverains, y compris aux zones d'activité et à la gare ;
- Maintenir au maximum le trafic routier et ferroviaire pendant la phase travaux.

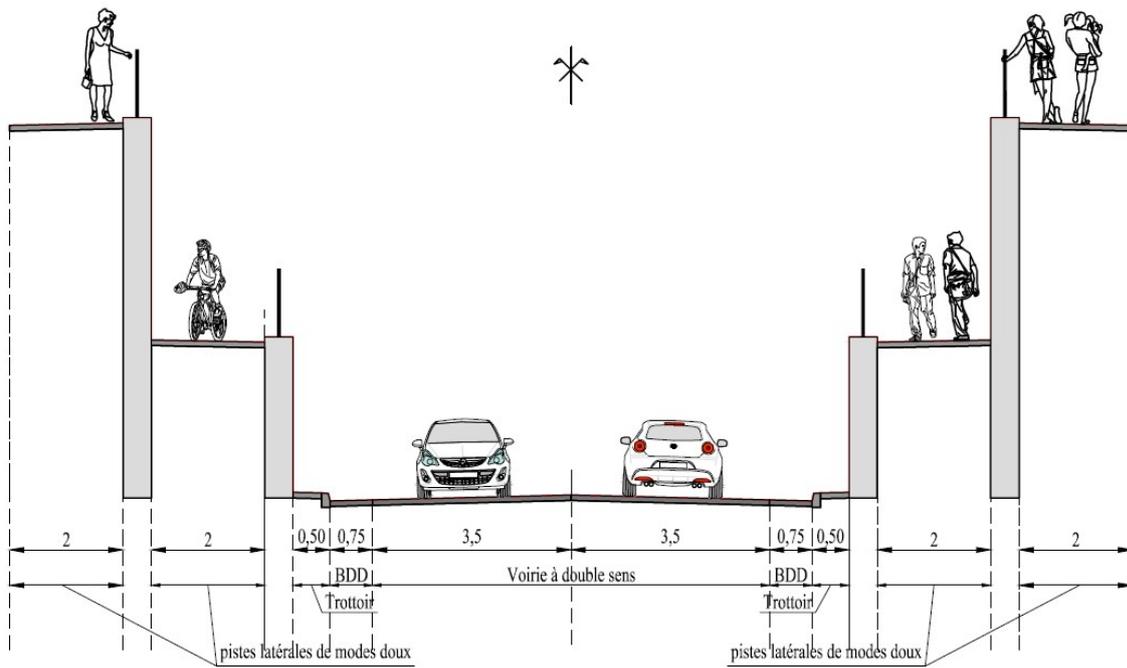
1.4 LE PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION

Suppression du passage à niveau

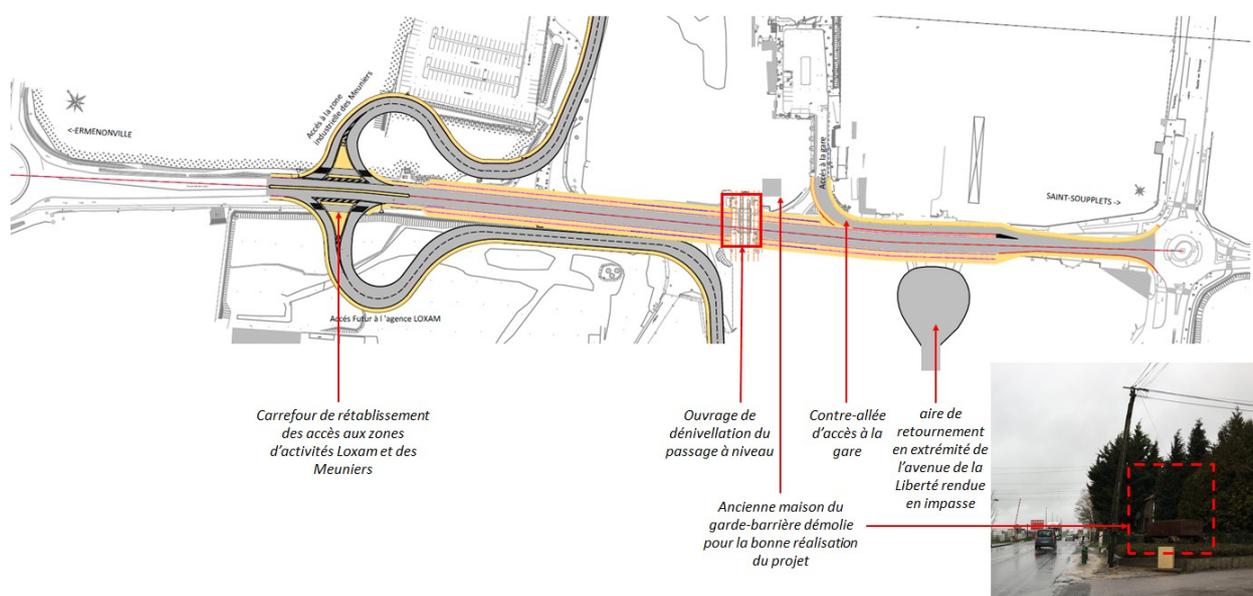
Le projet de suppression du passage à niveau consiste en la réalisation d'un pont-rail construit sous la voie ferrée et d'une trémie pour le passage de la route nationale 330 sous celle-ci.

- Profil en travers :
 - 2 voies de circulation de 3,50m chacune,
 - 0,75m de bandes dérasées de droite (BDD),
 - 0,50m de trottoir de service sur la zone dénivelée (ouvrage et trémies),
 - 2 pistes latérales de modes doux indépendantes de 2m chacune,
- Hauteur sous ouvrage :
 - Gabarit véhicules : 4m85, correspondant au gabarit usuel des ouvrages sur le réseau national,
 - Gabarit modes doux : 2m30, en respect de la réglementation relative à l'accessibilité aux personnes en situation de handicap.

Coupe au droit de la RN330, entre l'accès à la gare et la RD84 :



Extrait de la vue en plan (avec demi-carrefours en tourne-à-droite pour le rétablissement des accès aux zones d'activités)



Gestion des accès

Cet aménagement nécessite, par ailleurs, la réalisation d'aménagements routiers pour rétablir l'accès à la gare du Plessis-Belleville, aux habitations et aux zones artisanale et industrielles situées le long de la RN330. Aujourd'hui accessibles en entrée/sortie sur la RN330, cette configuration ne sera plus possible avec la création des trémies pour le passage de la RN330 sous la voie ferrée :

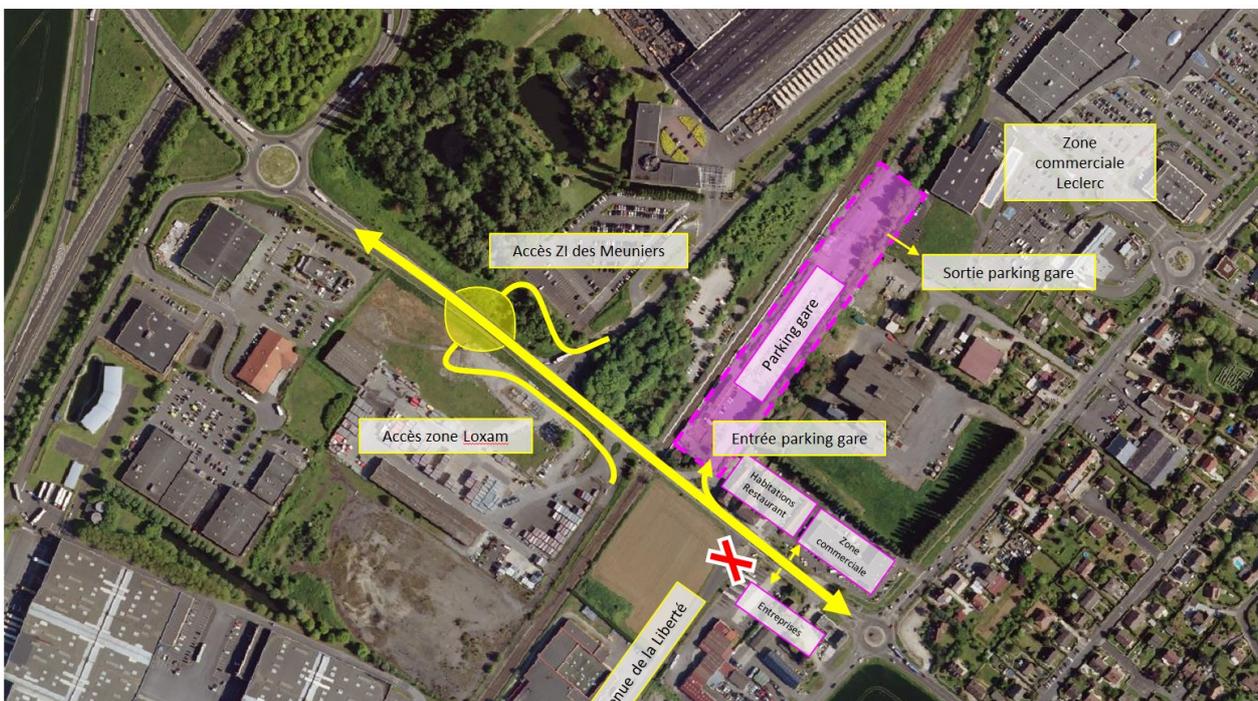
- Accès à la gare :

Il est envisagé de conserver une entrée depuis la RN330, par la création d'une contre-allée au projet de dénivelation, le long des habitations situées à l'Est, au même niveau que l'actuelle route nationale. Cette voie serait en sens unique depuis la RD84/Rue de Paris vers la gare.

La sortie s'effectuerait via le centre commercial Leclerc au niveau de la voie d'accès à la future enseigne commerciale située au sud du Drive Leclerc pour, ensuite, rejoindre la RD84 via les voies de desserte existantes. Compte tenu de la dénivelation autour de 2m entre le parking et la zone commerciale, une rampe de sortie serait aménagée.

- Le rétablissement de l'avenue des Meuniers et des parcelles de la zone Loxam serait traité par un nouveau carrefour sur la RN330. Ce point est abordé plus spécifiquement dans la partie relative à la description des variantes.
- L'accès aux habitations et restaurant situés au sud-est du passage à niveau s'effectuerait par la contre-allée d'accès à la gare. Compte tenu du sens unique, la sortie devrait s'effectuer par le parking de la gare et la zone commerciale Leclerc pour rejoindre la RD84.
- Les conditions actuelles d'accès à la petite zone commerciale et aux entreprises situées à l'angle du giratoire RN330/RD84 seraient maintenues. Les mouvements en tourne-à-gauche directs sur la RN330 seraient cependant interdits. Les usagers devraient, en fonction de leurs origines et destinations, effectuer des demi-tours sur les giratoires situés aux extrémités du projet.
- Avenue de la Liberté :
L'accès direct sur la RN330 serait condamné mais les entreprises desservies par l'avenue de la Liberté seraient toujours accessibles depuis la RD84, coté Lagny-le-Sec.
En extrémité de l'avenue de la Liberté rendue en impasse, une aire de retournement serait aménagée.

Représentation schématique du projet :

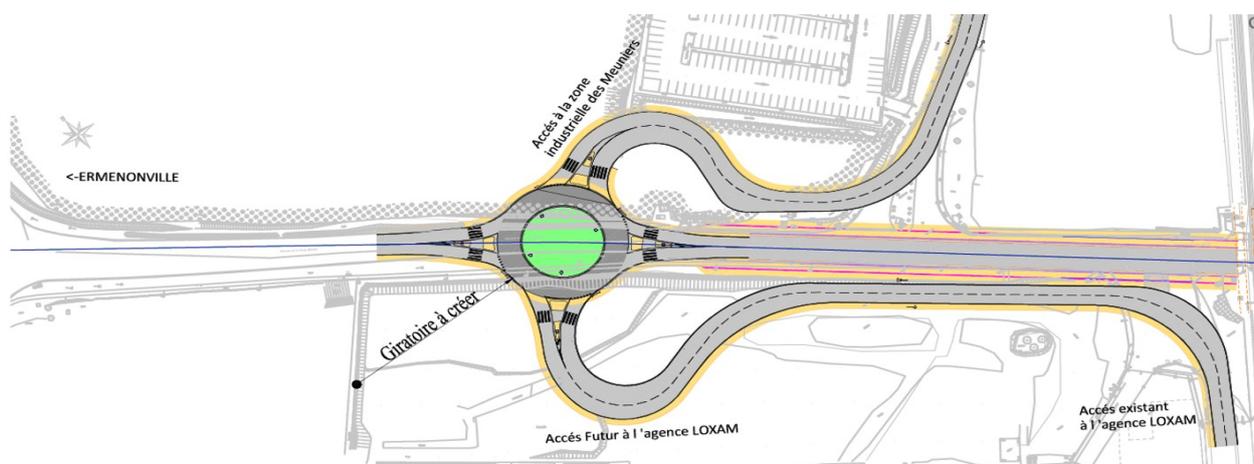


1.5 DESCRIPTION DES VARIANTES

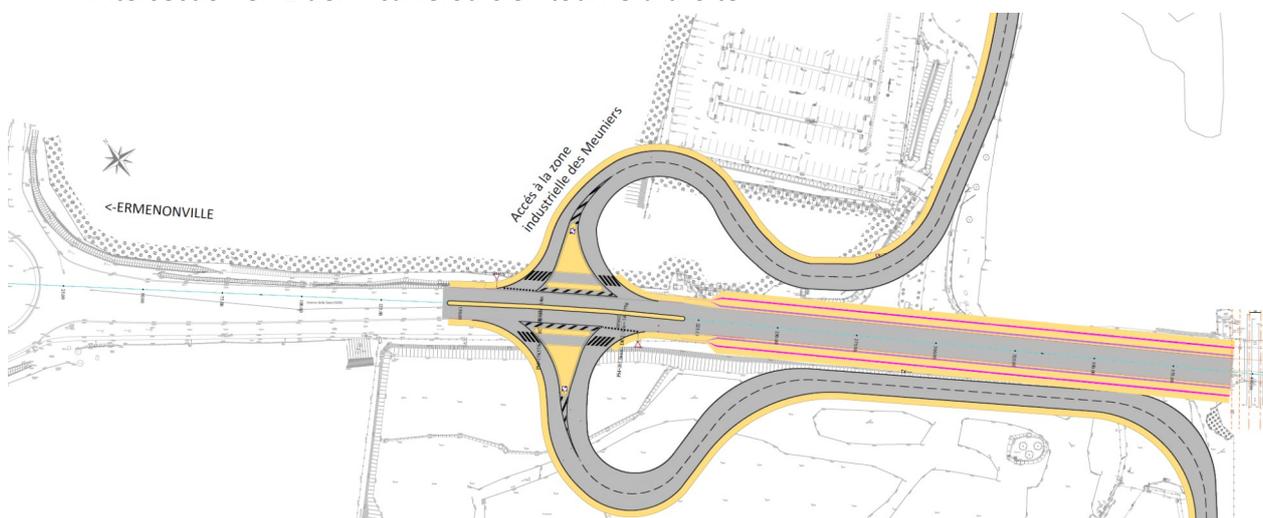
Carrefour de raccordement des zones d'activités

Pour le rétablissement de l'avenue des Meuniers et de l'accès aux parcelles de la zone Loxam, deux configurations de carrefours sont envisagées :

- Carrefour giratoire :



- Intersection en 2 demi-carrefours en tourne-à-droite :



Le traitement des carrefours doit prendre en compte les éventuelles perturbations aux heures de pointe (fluidité des flux principaux, remontées de files...) tout en maintenant une bonne compréhension aux heures creuses pour éviter des comportements inadaptés.

Critères de comparaison	Giratoire	2 demi-carrefours en tourne-à-droite
Circulation de la RN330	<ul style="list-style-type: none"> présence à proximité immédiate du giratoire de la RN2 induisant une succession de ce type de carrefour sur un linéaire réduit (140m entre les deux giratoires) perte de priorité de la RN330, axe principal à fort trafic 	<ul style="list-style-type: none"> permet de minimiser le nombre de carrefours giratoires sur un linéaire réduit de la RN330 maintien de la priorité de la RN330, axe principal à fort trafic
Accès aux zones d'activités	<ul style="list-style-type: none"> permet l'ensemble des mouvements en entrée/sortie avec les zones d'activités au niveau du carrefour difficultés d'implantation de la signalisation directionnelle associée à ce type de carrefour 	<ul style="list-style-type: none"> permet l'ensemble des mouvements en entrée/sortie avec les zones d'activités en tourne-à-droite ou par demi-tours aux giratoires situés à proximité immédiate (configuration déjà existante pour l'accès à la zone Loxam et à la zone des Meuniers)
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> limite les prises de risques liés à des créneaux d'insertion insuffisants aux heures de pointe bon niveau de sécurité, parce qu'il impose un sérieux ralentissement, sinon un arrêt des véhicules 	<ul style="list-style-type: none"> risque de mouvements sensibles en tourne-à-gauche mais qui peut être traité par aménagement local ou continu de séparation des sens de circulation niveau de sécurité inférieur au giratoire, par le maintien de la priorité de la RN330 pouvant ainsi engendrer des prises de risques liés à l'insertion
Gestion des modes doux	<ul style="list-style-type: none"> cheminement non direct des modes doux, déporté par la géométrie du giratoire 	<ul style="list-style-type: none"> cheminement direct des modes doux le long de la RN330

Installation de chantier

La nature du projet nécessite des installations de chantier conséquentes pour la gestion des engins de chantier, le stockage des matériaux mais également la préfabrication de l'ouvrage avant sa mise en œuvre sous la voie ferrée.

La surface nécessaire pour les installations de chantier est estimée, suivant le degré actuel d'avancement des études, autour de 5000 m².

Cette zone doit se situer à proximité immédiate du passage à niveau, où sera mis en œuvre l'ouvrage afin de limiter au maximum la distance entre l'ouvrage préfabriqué et sa zone d'implantation. Quatre emplacements sont ainsi envisageables, autour du passage à niveau :



Critère de comparaison	Parcelle verte	Parcelle noire	Parcelle rouge	Parcelle bleue
Milieu naturel	Présence d'espèces protégées dans l'espace boisé dont le statut boisé interdit tout déboisement	Impact faible	Impact faible	Impact faible
Économie	Impact négligeable	Attractivité du restaurant pénalisée pendant toute la durée du chantier	Contraintes de coactivité entre l'exploitation du site Loxam et les flux de chantier	Activité agricole impossible pendant toute la durée du chantier
Accès aux équipements publics	Impact négligeable	Inaccessibilité de la gare pendant toute la durée du chantier	Impact négligeable	Impact négligeable

2. ORGANISATION ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

La concertation réglementaire au titre de l'article L103-2 du Code de l'urbanisme a été organisée du 9 février au 10 mars 2022.

2.1 PRÉPARATION ET DÉFINITION DES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Une réunion préalable de préparation de la concertation a été menée le 09 décembre 2021 par la DREAL Hauts de France, avec les représentants des partenaires concernés : collectivités locales, opérateurs, services de l'État :

- la SNCF,
- la Direction des Routes d'Île-de-France,
- la Région Hauts-de-France,
- la Direction Départementale des Territoires de l'Oise,
- les Conseils Départementaux de l'Oise et de Seine-et-Marne,
- la Communauté de Communes du Pays du Valois,
- les communes de Lagny-le-Sec et du Plessis-Belleville.

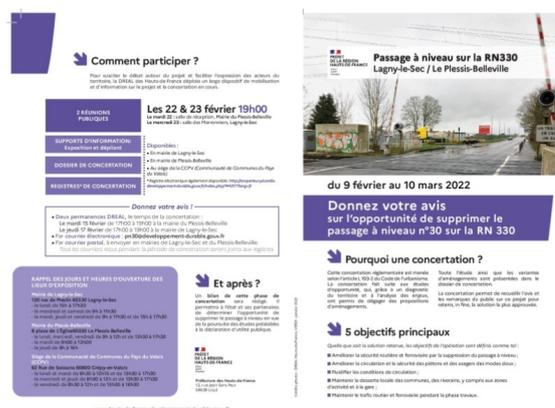
Ce comité a permis de proposer et de valider les modalités et le contenu de la concertation publique.

2.2 PHASE DE CONCERTATION DU PUBLIC

Pour susciter le débat et faciliter l'expression des acteurs du territoire, la DREAL Hauts-de-France a déployé un dispositif de mobilisation et d'information sur le projet :

- Pour s'informer et participer :
 - Des plaquettes et affiches distribuées aux habitants des communes du Plessis-Belleville et de Lagny-le-Sec ainsi qu'aux usagers de la gare. 2500 plaquettes A4 recto verso et 100 affiches A3 ont été distribuées.

Les plaquettes A4 :



Les affiches A3 ont été collées dans les principaux lieux accueillant du public pour informer les citoyens de la concertation.

Passage à niveau sur la RN330
Lagny-le-Sec / Le Plessis-Belleville

du 9 février au 10 mars 2022

Concertation
sur la suppression du passage à niveau n°30

2 RÉUNIONS PUBLIQUES

Les 22 & 23 février 19h00
Le mardi 22 : salle de réception, Mairie du Plessis-Belleville
Le mercredi 23 : salle des Marronniers, Lagny-le-Sec

SUPPORTS D'INFORMATION :
Exposition et dépliant d'information

DOSSIER DE CONCERTATION

REGISTRES* DE CONCERTATION

Disponibles :

- En mairie de Lagny-le-Sec
- En mairie de Plessis-Belleville
- Au siège de la CCPV (Communauté de Communes du Pays du Valois)

* Registre électronique également disponible: <http://enqueteux.picardie.developpement-durable.gouv.fr/index.php/1442171ang-fr>

Donnez votre avis !

- Deux permanences DREAL, le temps de la concertation :
Le mardi 15 février de 17h00 à 19h00 à la mairie du Plessis-Belleville
Le jeudi 17 février de 17h00 à 19h00 à la mairie de Lagny-le-Sec
- Par courrier électronique : pn30@developpement-durable.gouv.fr
- Par courrier postal, à envoyer en mairies de Lagny-le-Sec et du Plessis-Belleville.

Tous les courriers reçus pendant la période de concertation seront joints aux registres

Retrouvez toutes les informations sur le site du projet : www.rn330.fr
Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement des Hauts-de-France
www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/

- Une rubrique internet dédiée à l'opération : rn330.fr, reprenant l'ensemble des documents de concertation ainsi qu'une « foire aux questions » permettant d'apporter des éléments complémentaires de réponse aux questions les plus souvent soulevées.
- Le dossier de concertation mis à disposition en mairies de Lagny-le-Sec et du Plessis-Belleville et au siège de la Communauté de Communes du Pays du Valois (CCPV) et en ligne sur le site rn330.fr



- Des supports d'information :
 - une exposition constituée de 4 panneaux présentant :
 - les modalités de la concertation,
 - le contexte et une présentation du projet,
 - une présentation et comparaison des variantes,
 - la gestion des accès et itinéraires de déviation.

Ces supports ont été installés en mairies de Lagny-le-Sec et du Plessis-Belleville et au siège de la Communauté de Communes du Pays du Valois (CCPV) pendant toute la durée de la concertation.

Passage à niveau sur la RN330 Lagny-le-Sec / Le Plessis-Belleville

CONCERTATION PRÉALABLE, DONNEZ VOTRE AVIS !

Du 9 février au 10 mars 2022, l'État organise la concertation préalable à l'enquête publique sur l'opportunité de supprimer le passage à niveau n°30 sur la RN 330, situé sur les communes de Lagny-le-Sec et du Plessis-Belleville.

POURQUOI UNE CONCERTATION ?

Cette concertation réglementaire est menée selon l'article L102-2 du Code de l'urbanisme. La concertation fait suite aux études d'opportunité, qui, grâce à un diagnostic de terrain et à l'analyse des enjeux, ont permis de dégager des propositions d'aménagements. Toutes les idées ainsi que les éventuels aménagements sont présentés dans le dossier de concertation.

La concertation permet de recueillir l'avis et les remarques du public sur un projet pour obtenir, in fine, la solution la plus appropriée.

LES SUITES DE LA CONCERTATION

A l'issue de cette phase de concertation, un bilan sera rédigé. Il permettra à l'État et ses partenaires de déterminer l'opportunité de supprimer le passage à niveau en vue de la poursuite des études préalables à la déclaration d'utilité publique.

COMMENT PARTICIPER ? du 9 février au 10 mars 2022

7 RÉUNIONS PUBLIQUES

Les 22 & 23 février 19h00
Le mardi 22 : salle de réception, Mairie du Plessis-Belleville
Le mercredi 23 : salle des Herminiers, Lagny-le-Sec

SUPPORTS D'INFORMATION :
- Informations générales
- DOSSIER DE CONCERTATION
- RÉGISTRES DE CONCERTATION

Donnez votre avis !
- Deux semaines DÉJÀ, le temps de la concertation !
- Le mardi 15 février de 17h00 à 19h00 à la mairie du Plessis-Belleville
- Le jeudi 17 février de 17h00 à 19h00 à la mairie de Lagny-le-Sec
- Et continuer électronique : p330.developpement-durable.gouv.fr
- Et continuer postale, à l'adresse en mairie de Lagny-le-Sec ou du Plessis-Belleville.
Tous les questionnaires seront pris en compte avant le mardi 15 mars.



www.m330.fr

Passage à niveau sur la RN330 Lagny-le-Sec / Le Plessis-Belleville

LE CONTEXTE DU PROJET

La Route Nationale 330 (l'autoroute A4 à l'ouest) est en passant par les départements de la Seine-et-Marne et de l'Yonne. Elle constitue une artère majeure de la région et est soumise à un trafic important de plus de 17 000 véhicules par jour dont 90% de poids lourds, sur un itinéraire principalement consacré de transport de marchandises. Au niveau des communes du Plessis-Belleville et de Lagny-le-Sec, la RN 330 traverse le passage à niveau n°30 de la ligne ferroviaire Paris-Argentan (22800). Ce passage à niveau est jugé dangereux pour les voyageurs routiers et ferroviaires importants ainsi que pour les usagers de la route, en raison de la présence de véhicules lourds et de la vitesse élevée. Un Changement de vitesse, au droit de l'interdiction, des phénotypes de conception du trafic routier sont considérés de manière réglementaire l'existence des aménagements envisagés à l'article 1.

LES ENJEUX LIÉS À LA CIRCULATION ET AUX DÉPLACEMENTS

- TRAFIC important dans les deux sens
- MODÈS DOUX, actuellement il n'existe pas d'aménagement cyclable aux abords du PN 30.
- ACCIDENTOLOGIE, le passage à niveau est classé comme précaution.
- La RN330 est empruntée par des TRANSPORTS EXCEPTIONNELS.

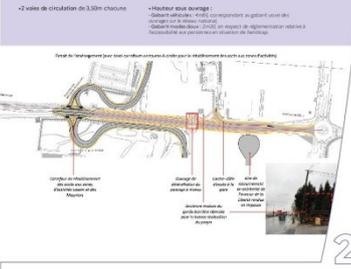
5 OBJECTIFS PRINCIPAUX

- Améliorer la sécurité routière et ferroviaire par la suppression du passage à niveau.
- Améliorer la circulation et la sécurité des piétons et des usagers des modes doux.
- Modifier les conditions de circulation.
- Maintenir le caractère local des communes des environs, y compris au sein d'actes et de la gare.
- Maintenir le trafic routier et ferroviaire pendant la phase travaux.

LE PROJET DE SUPPRESSION DU PASSAGE À NIVEAU

Le projet de suppression du passage à niveau consiste en la réalisation d'un pont-aériel construit sous la voie ferrée et le passage de la route nationale 330 sous celle-ci.

PROFIL EN TRAVERS



www.m330.fr

Passage à niveau sur la RN330 Lagny-le-Sec / Le Plessis-Belleville

2 VARIANTES D'AMÉNAGEMENT

Pour le rétablissement de l'avenue des Meuniers et de l'accès aux parcelles de la zone Loxam, deux configurations de carrefours sont envisagées.

VARIANTE 1 CARREFOUR GAUCHE

VARIANTE 2 INTERSECTION EN ZÉRO-CARREFOUR EN TOURNÉE-À-DROITE

Critère de comparaison	Variantes	2 demi-carrefours en tournée-à-droite
Circulation de la RN330	Impact négatif : la suppression du passage à niveau entraîne une perte de visibilité et de sécurité pour les poids lourds et les véhicules agricoles. Impact positif : la suppression du passage à niveau permet de fluidifier la circulation et de réduire les temps de trajet.	Impact positif : la suppression du passage à niveau permet de fluidifier la circulation et de réduire les temps de trajet. Impact négatif : la suppression du passage à niveau entraîne une perte de visibilité et de sécurité pour les poids lourds et les véhicules agricoles.
Accès aux zones d'activités	Impact positif : la suppression du passage à niveau permet de rétablir l'accès aux zones d'activités et de faciliter les déplacements des usagers. Impact négatif : la suppression du passage à niveau entraîne une perte de visibilité et de sécurité pour les poids lourds et les véhicules agricoles.	Impact positif : la suppression du passage à niveau permet de rétablir l'accès aux zones d'activités et de faciliter les déplacements des usagers. Impact négatif : la suppression du passage à niveau entraîne une perte de visibilité et de sécurité pour les poids lourds et les véhicules agricoles.
Sécurité	Impact positif : la suppression du passage à niveau permet de réduire les risques d'accidents et d'améliorer la sécurité des usagers. Impact négatif : la suppression du passage à niveau entraîne une perte de visibilité et de sécurité pour les poids lourds et les véhicules agricoles.	Impact positif : la suppression du passage à niveau permet de réduire les risques d'accidents et d'améliorer la sécurité des usagers. Impact négatif : la suppression du passage à niveau entraîne une perte de visibilité et de sécurité pour les poids lourds et les véhicules agricoles.
Gestion des modes doux	Impact positif : la suppression du passage à niveau permet de faciliter les déplacements des usagers des modes doux et d'améliorer leur sécurité. Impact négatif : la suppression du passage à niveau entraîne une perte de visibilité et de sécurité pour les poids lourds et les véhicules agricoles.	Impact positif : la suppression du passage à niveau permet de faciliter les déplacements des usagers des modes doux et d'améliorer leur sécurité. Impact négatif : la suppression du passage à niveau entraîne une perte de visibilité et de sécurité pour les poids lourds et les véhicules agricoles.

ZOOM SUR LA GESTION DES ACCÈS SUR LA RN330

Le projet de suppression du passage à niveau implique la gestion des accès aux parcelles et des zones d'activités. Les solutions envisagées sont :

- La suppression du passage à niveau permet de rétablir l'accès aux zones d'activités et de faciliter les déplacements des usagers.
- La suppression du passage à niveau entraîne une perte de visibilité et de sécurité pour les poids lourds et les véhicules agricoles.



www.m330.fr

Passage à niveau sur la RN330 Lagny-le-Sec / Le Plessis-Belleville

3 GRANDS AXES DE DÉVIATION

VIA LA RD84 AU SUD, sur Lagny-le-Sec

VIA LA RD84 AU NORD ET LA RD548, sur Le Plessis-Belleville

VIA LA RD401, dans le Département de la Seine-et-Marne

ACCÈS À LA ZONE DES MEUNIER

Le rétablissement de l'avenue des Meuniers permet de rétablir l'accès aux zones d'activités et de faciliter les déplacements des usagers. La suppression du passage à niveau entraîne une perte de visibilité et de sécurité pour les poids lourds et les véhicules agricoles.

ACCÈS À LA ZONE DE BARANFOSE

Le rétablissement de l'accès à la zone de Baranfosse permet de rétablir l'accès aux zones d'activités et de faciliter les déplacements des usagers. La suppression du passage à niveau entraîne une perte de visibilité et de sécurité pour les poids lourds et les véhicules agricoles.

ACCÈS À LA ZONE COMMERCIALE

Le rétablissement de l'accès à la zone commerciale permet de rétablir l'accès aux zones d'activités et de faciliter les déplacements des usagers. La suppression du passage à niveau entraîne une perte de visibilité et de sécurité pour les poids lourds et les véhicules agricoles.

INSTALLATIONS DE CHANTIER

Les installations de chantier sont prévues pour assurer la continuité de la circulation pendant la phase travaux. Les solutions envisagées sont :

- La mise en place de pontons et de passerelles pour les véhicules lourds.
- La mise en place de panneaux de signalisation et de balisage.
- La mise en place de personnel de chantier pour assurer la sécurité des usagers.

Critère de comparaison	Parcelle rouge	Parcelle bleue
Milieu naturel	Impact faible	Impact faible
Économie	Impact négatif	Impact positif
Accès aux équipements publics	Impact négatif	Impact positif

www.m330.fr

- Pour échanger et s'exprimer :
 - Deux réunions publiques :
 - le mardi 22 février à 19h00 en salle de réception de la Mairie du Plessis-Belleville - 8 place de L'Église, 60330 Le Plessis-Belleville
 - le mercredi 23 février à 19h00 à la salle des Marronniers de Lagny-le-Sec, Parc du Château - 120 rue de Meslin, 60330 Lagny-le-Sec
 - Les registres de concertation, disponibles en mairies de Lagny-le-Sec et du Plessis-Belleville et au siège de la Communauté de Communes du Pays du Valois (CCPV)
 - Le registre électronique à l'adresse suivante :
<http://enqueteur.picardie.developpement-durable.gouv.fr/index.php/144217?lang=fr>
 - Par courrier électronique à l'adresse suivante : pn30@developpement-durable.gouv.fr
 - Par courrier postal, à envoyer en mairies de Lagny-le-Sec et du Plessis-Belleville. Tous les courriers reçus pendant la période de concertation sont joints aux registres.
 - Deux permanences DREAL, le temps de la concertation :
 - le 10 février de 17h00 à 19h00 à la mairie du Plessis-Belleville
 - le 17 février de 17h00 à 19h00 à la mairie de Lagny-le-Sec

3. DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

3.1 RÉUNIONS PUBLIQUES

Environ 40 personnes étaient présentes à chacune des 2 réunions publiques.

Après un mot d'accueil de MM. Smaguine et Doucet, maires des communes du Plessis-Belleville et de Lagny-le-Sec, Mme Duguey, représentante de la DREAL Hauts-de-France, a présenté les modalités de concertation, le projet, ses enjeux et les variantes d'aménagement.

Les séances se sont ensuite poursuivies par un temps d'échanges avec le public, sous forme de questions-réponses, dont les principaux sujets abordés ont été :

- la gestion des accès riverains, zones d'activité et de la gare en phase travaux et en configuration définitive,
- l'accessibilité piétonne et modes doux en phase définitive et en phase travaux,
- la circulation des poids lourds et transports exceptionnels,
- la pertinence de la création d'un contournement routier.

Les déroulements et contenus des 2 réunions publiques (présentation du projet, intervention des élus, échanges avec le public) sont repris dans les comptes-rendus joints en annexe du présent document.

3.2 EXPRESSIONS ÉCRITES

Un total de 120 contributions écrites a été recueilli pendant la durée de la concertation :

- 112 contributions numériques via le registre électronique,
- Une contribution par courriel,
- 7 contributions dans les registres dont la délibération du conseil municipal de Lagny-le-Sec en date du 26/02/2022 joint en annexe du présent document. Ces participations ont été recueillies, soit dans le cadre des permanences pour 3 d'entre elles, soit en marge des réunions publiques pour les autres.

De manière générale, ces expressions démontrent le très grand intérêt des habitants pour l'aménagement :

- « *Un très bon projet qui permettra d'améliorer la sécurité pour l'entrée dans la ville. Et améliorer la circulation car beaucoup de camion et voiture passe sur ce passage à niveau. Lors de passage de train les bouchons se créent très rapidement* »,
- « *Ce sera plus sécuritaire, il y a à de nombreuses reprises des voitures qui percutent le passage à niveau.* »,
- « *Très favorable à ce projet. En effet vu la circulation sur la N330, essentiellement des camions, il est très difficile voire impossible de sortir de la gare le soir, quitte à être obligée de sortir vers le rond-point Mac do et revenir vers le Plessis-Belleville car couper la route très dangereux, personne ne s'arrête.* »,
- « *Ça serait bien car ça me stresse quand je passe le passage à niveau et effectivement, ça serait plus fluide, moins dangereux* »,
- « *Supprimer ce passage à niveau sera bénéfique pour fluidifier la circulation sur la rn 330. L'axe ne sera plus coupé lors des passages des trains* ».

La grande majorité de celle-ci démontre l'attente très forte pour que ce carrefour soit sécurisé, mais également que cet aménagement participe à améliorer la circulation avec plusieurs références (4) au passage dénivelé de Crépy en Valois (« *L'idéal serait de faire un passage souterrain tel celui de Crépy-en-Valois du passage des pèlerins* »).

Les quelques expressions défavorables à l'aménagement reprochent principalement un coût de projet important, sans que celui-ci apporte une réponse optimale à la problématique de l'intersection entre voie ferrée et route nationale :

« Bonjour. Ce projet a certainement pour objectif de fluidifier la circulation qui est finalement très peu impacté par le nombre de train circulant sur la ligne. Les coûts sont certainement également exorbitant et de surcroît en partie à la charge du contribuable qui non seulement devra être dérouté de son trajets quotidien mais également supporter la durée des travaux... Sans oublier les commerçants qui seront également impacté par ses travaux... Mon avis est donc défavorable ».

Avis du maître d'ouvrage :

La fluidification du trafic n'est pas le seul objectif de cette opération. L'objectif principal est la sécurisation du passage à niveau. Celui-ci étant recensé dans les passages à niveaux préoccupants compte-tenu du trafic et de la fréquence des accidents ou des bris de barrière, il nécessite un aménagement.

L'analyse de la participation du public met cependant en exergue un questionnement sur les sujets suivants :

- 14 contributions portant sur la gestion des cheminements des modes doux, piétons et cyclistes intégrant la problématique des personnes à mobilité réduite :
 - « *Y aura-t-il des moyens pour que les PMR et poussettes puissent changer de quai en toute sécurité ? Si cela fluidifie le trafic et que qqch est fait pour les catégories susmentionnées, je suis pour* »,
 - « *Avez-vous pensé aux itinéraires piétons pendant la phase travaux ? le seul chemin piéton est situé Avenue de la Liberté à Lagny-le-Sec. Il faut prévoir de garder un accès. En phase définitive, quels seront les différents accès piétons ?* ».

Avis du maître d'ouvrage :

Les accès piétons seront maintenus pendant la phase travaux. Des ateliers seront mis en place en 2022-2023 pour définir les modalités précises de rétablissement en lien avec des usagers concernés.

- 11 contributions sur la question de la déviation du trafic poids lourds, transports exceptionnels et convois agricoles en phases travaux et configuration définitive :
 - « *L'idée en soit est bonne mais question : Concernant les convois exceptionnels qui passent régulièrement par la nationale. Par où vont-ils transiter ? Concernant la sortie de la rue des meuniers, si le flot des voitures est continu comment les camions vont-ils pouvoir s'insérer dans la circulation ? [...]. Merci pour vos réponses* »,
 - « *Avez-vous pensé aux itinéraires de déviation pour les convois agricoles ? la RN2 est interdite aux convois agricoles. Il faut de plus s'assurer qu'une largeur minimale de 4,00m est bien disponible* ».

Avis du maître d'ouvrage :

Le gabarit de l'ouvrage est identique à l'actuel du passage à niveau sous les caténaires. Les tracteurs et véhicules lourds traversant actuellement continueront à circuler après les travaux. Les convois exceptionnels qui ne pouvaient passer sous les caténaires continueront à emprunter la rue de Paris.

- 11 contributions relatives à l'accès à la gare, notamment en sortie :

« Bonjour, je suis favorable à la suppression de ce passage à niveau qui est à mon sens dangereux. Outre le fait que les passages des trains réguliers coupent la circulation de cet axe principal de nombreuses fois dans la journée, il arrive également trop souvent qu'il tombe en panne et que la circulation soit bloquée un bon moment. Ce qui cause des bouchons conséquents sur cette portion de route très fréquentée. Il serait donc intéressant et utile de créer de déviation (pont). Il serait bien également de réfléchir à un autre système de sortie pour les personnes qui se garent sur le parking de la gare. Il est compliqué pour les usagers d'en sortir aux heures de pointe et bon nombre de fois, certains ont des comportements dangereux aux volants pour s'insérer. Cordialement ».

Avis du maître d'ouvrage :

Compte-tenu de la dénivellation entre la RN 330 et le parking de la gare d'une part et de l'urbanisation autour du quartier de la gare, il n'est pas possible d'envisager de sortie directe de la gare vers la RN 330. La sortie de la gare doit donc se faire via la RD 84 (route de Paris).

- 4 contributions portant sur le sujet de l'accessibilité des commerces et entreprises riveraines de la RN330 :

« Quelles seraient les déviations possibles pour accéder aux commerces situés après le passage à niveau et comment les trains pourraient circuler? A partir de quel endroit la circulation serait déviée ? Combien de temps durerait les travaux Qu'est-il envisagé pour les camions qui sont un grand nombre à emprunter ce trajet ».

Avis du maître d'ouvrage :

Pendant les travaux, les trains continueront à circuler, à l'exception des quelques jours dédiés à la mise en place du pont-rail (4 jours sur un week-end prolongé a priori). Les voitures ne pourront plus circuler sur la RN 330 pendant plusieurs mois. Plusieurs itinéraires de déviation sont envisagés et présentés dans le dossier de concertation pages 37 à 44.

- 4 contributions relatives à l'assainissement envisagé au droit du passage dénivelé :

« [...] comment est géré l'évacuation des EP et leur stockage ? Veiller à l'assainissement ! ».

Avis du maître d'ouvrage :

Les eaux de la plate-forme routière seront collectées et traitées avant rejet dans le milieu naturel. Le dispositif d'assainissement détaillé sera défini dans la poursuite des études.

- 3 contributions portant sur l'organisation des travaux (durée, déviation) (3 contributions) :

« Bonjour, Une excellente nouvelle. En effet, avec une forte affluence de trains et véhicules, cela va permettre de désengorger le trafic. Le circuit de contournement de la zone de travaux sera-t-il permanent ? (Conservation après travaux) Le délai de réalisation de ce passage ? Je suis favorable à ce projet même si cela va engendrer quelques inconvénients le temps des travaux. Le balance penche plutôt vers les avantages par la suite ».

Avis du maître d'ouvrage :

La circulation sur la RN 330 sera déviée temporairement pendant le phase travaux. Le phasage et les déviations envisagées sont présentés dans le dossier de concertation pages 33 à 44.

Même si la question du devenir du parking de la gare se situe hors du périmètre du projet de suppression du passage à niveau, quelques expressions (5) suggèrent de profiter de l'opportunité de cet aménagement pour revoir la gestion du stationnement :

« Il serait bien de profiter de la suppression sur passage à niveau pour refaire le parking de la gare du Plessis-Belleville qui est dans un état déplorable. C'est vraiment une honte car ça fait des années que c'est comme ça et ça s'est empiré ».

Avis du maître d'ouvrage :

L'État est maître d'ouvrage du projet routier. Le parking de la gare appartient actuellement à SNCF Gares & Connexions. Il est possible d'envisager un aménagement du parking de la gare dans le cadre de la compétence mobilité exercée par la communauté de Pays du Valois. L'État n'a pas vocation à assurer la maîtrise d'ouvrage de ces travaux d'aménagement de parking.

Concernant les variantes d'aménagement, peu d'avis ont été émis :

- 5 plébiscites pour le giratoire :

« Préférence pour un giratoire ce qui limitera l'aspect autoroute dans le Plessis-Belleville. Les giratoires sont réputés pour avoir moins d'accident qu'avec des carrefours ».

- 1 plébiscite pour le double demi-carrefour :

« Bonjour, Pour faire suite à la réunion de Lagny le sec, veuillez trouver ci-dessous mon choix sur les options présentées. Celui-ci est orienté vers la variante 2, carrefour tourne à droite, beaucoup plus sécurisant pour piétons et cyclistes qui empruntent l'actuelle piste pour se rendre vers la zone commerciale de Baranfosse. Il est évident que la sécurité optimum doit être assurée pour les habitants et riverains des deux communes concernées. Je rejette la variante 1 pour tous les arguments évoqués lors de votre présentation».

Cependant, il est à noter que plusieurs contributions (5) portent sur l'étude d'une déviation qui permettrait de réduire le trafic routier :

« [...] la solution d'une déviation permettrait de réduire le trafic poids lourd par ce passage à niveau. Retour à une meilleure fluidité. »

4. CONCLUSIONS : CHOIX DU MAÎTRE D'OUVRAGE ET SUITES DONNÉES

Suite à cette concertation, le Maître d'Ouvrage s'engage à mener un travail de réflexion sur les **thématiques d'accessibilité pendant la phase chantier**:

- Accessibilité piétons et modes doux à la gare et à proximité,
- Accessibilité des habitations et commerces situés à proximité de la gare.

De même, la suggestion d'une **déviatio**n de trafic via un contournement routier de la RN330 a été entendue. Le Maître d'Ouvrage va étudier cette hypothèse en définissant si cet aménagement est techniquement faisable et si cette déviation permet de répondre aux objectifs fixés par l'opération, notamment afin de sécuriser le passage à niveau.

Pour que cette déviation de la RN330 permette de sécuriser le passage à niveau, il est en particulier indispensable de faire baisser considérablement le niveau de trafic au droit du passage à niveau. La poursuite des études devra permettre d'évaluer les possibilités de report de trafic sur un contournement de la RN330.

En ce qui concerne les rétablissements des accès des entreprises Loxam et de l'avenue des Meuniers, la poursuite des études permettra de définir précisément les caractéristiques techniques du carrefour et de vérifier en particulier les règles de sécurité. Les avis à venir de l'exploitant DIR et des instances nationales permettront d'arrêter le choix du carrefour.

5. ANNEXES

- Comptes-rendus des réunions publiques
- Délibération du conseil municipal de Lagny-le-Sec en date du 26/02/2022