

Suppression du passage à niveau n°30 sur la RN 330

Lagny-le-Sec/Le Plessis-Belleville

DOSSIER DE CONCERTATION



Contexte P 03

Participez à la concertation préalable P 06

Bien connaître l’environnement du projet P 09

Enjeux et objectifs de l’opération P 15

Le projet soumis à la concertation P 17

Etude et comparaison des variantes P 27

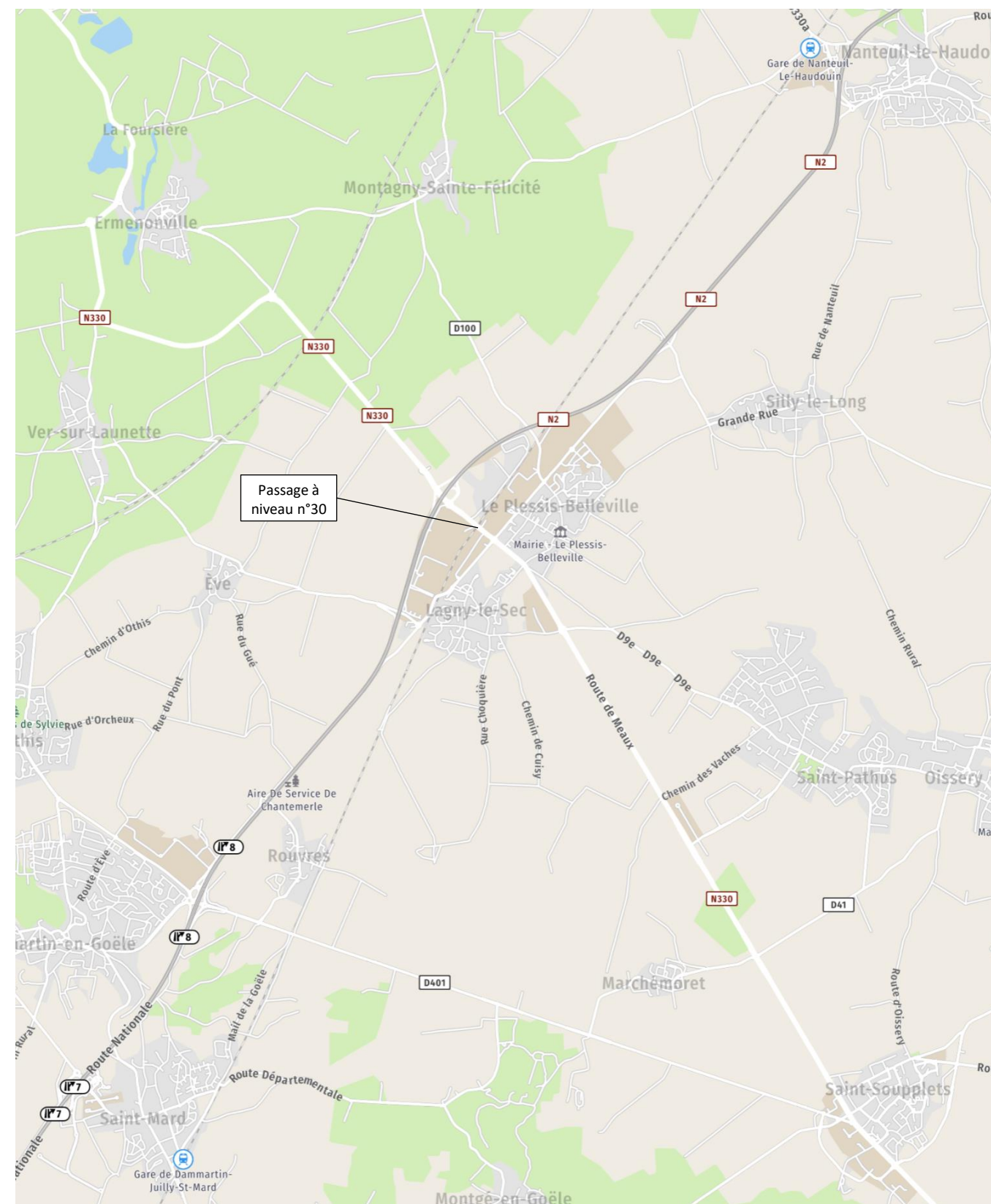
CONTEXTE

Le contexte du projet

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.



Historique des études et décisions

Plusieurs études préliminaires ont été réalisées en amont de cette concertation pour aboutir à envisager une suppression du passage à niveau par un pont-rail : la voie ferrée serait maintenue à niveau tandis que la voie routière passerait sous celle-ci.

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 artisanales et industrielles situées à proximité.

Il résulte de ces choix la présence de deux maîtres d'ouvrages distincts : une maîtrise d'ouvrage routière pour l'aménagement de la route nationale (DREAL Hauts-de-France) et une maîtrise d'ouvrage ferroviaire pour la création du pont-rail (SNCF-RESEAU).

Les premières études ont été lancées en 2008. En 2011, la Direction des Infrastructures de Transport valide le principe de pont-rail franchissant la route nationale.

La suppression du passage à niveau sera totalement financée par l'État.

A présent, pilotées par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Hauts-de-France, les études de suppression du passage à niveau n°30 sur la RN 330 ont pour objectifs :

- de préciser les enjeux conditionnant l'opération ;
- de présenter une ou plusieurs familles de variantes d'aménagement répondant aux enjeux identifiés ;
- d'aboutir au choix d'une variante privilégiée qui sera portée à l'enquête publique.



PARTICIPEZ À LA CONCERTATION PRÉALABLE

PARTICIPEZ À LA CONCERTATION PRÉALABLE

Pourquoi une concertation ?

La présente concertation, se déroulant du 9 février au 10 mars 2022, porte 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.

Cette concertation réglementaire au titre de l'article L103-2 du Code de l'urbanisme a pour but de fixer les principales caractéristiques du projet, sur la base d'un diagnostic du territoire et d'une analyse des enjeux. Toutes les options d'aménagement ne sont pas encore arrêtées, elles le seront à l'issue de cette démarche d'association du public.

Ce dossier de concertation comprend :

- une présentation des enjeux du territoire concerné par le projet et des objectifs du projet ;
- la présentation du projet et l'analyse de ses principaux impacts.

Quelles seront les suites ?

Le calendrier général de l'opération est le suivant :

- 1^{er} trimestre 2022 : concertation préalable qui sera suivie d'un bilan
- 2022 – 2024 :
 - Etudes techniques et réglementaires
 - Enquête publique et arrêté d'utilité publique
- Fin 2024 : Démarrage travaux

PARTICIPEZ À LA CONCERTATION PRÉALABLE

Comment s'informer sur le projet ?

Pour susciter le débat et faciliter l'expression des acteurs du territoire, la DREAL Hauts-de-France déploie un large dispositif de mobilisation et d'information sur le projet et la concertation en cours.

Pour s'informer et participer :

- 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)
- Des **supports d'information** : une exposition et un dépliant d'information, 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)
- Une **rubrique internet** dédiée à l'opération : rn330.fr

Et donner son avis ?

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 seront joints aux registres.

- **Deux permanences DREAL**, le temps de la concertation :

- le 15 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

BIEN CONNAÎTRE L'ENVIRONNEMENT DU PROJET

Concevoir un aménagement respectueux du territoire

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 :

1. Le milieu physique,
2. Le milieu naturel et le paysage,
3. Le milieu humain,
4. La circulation et les déplacements.

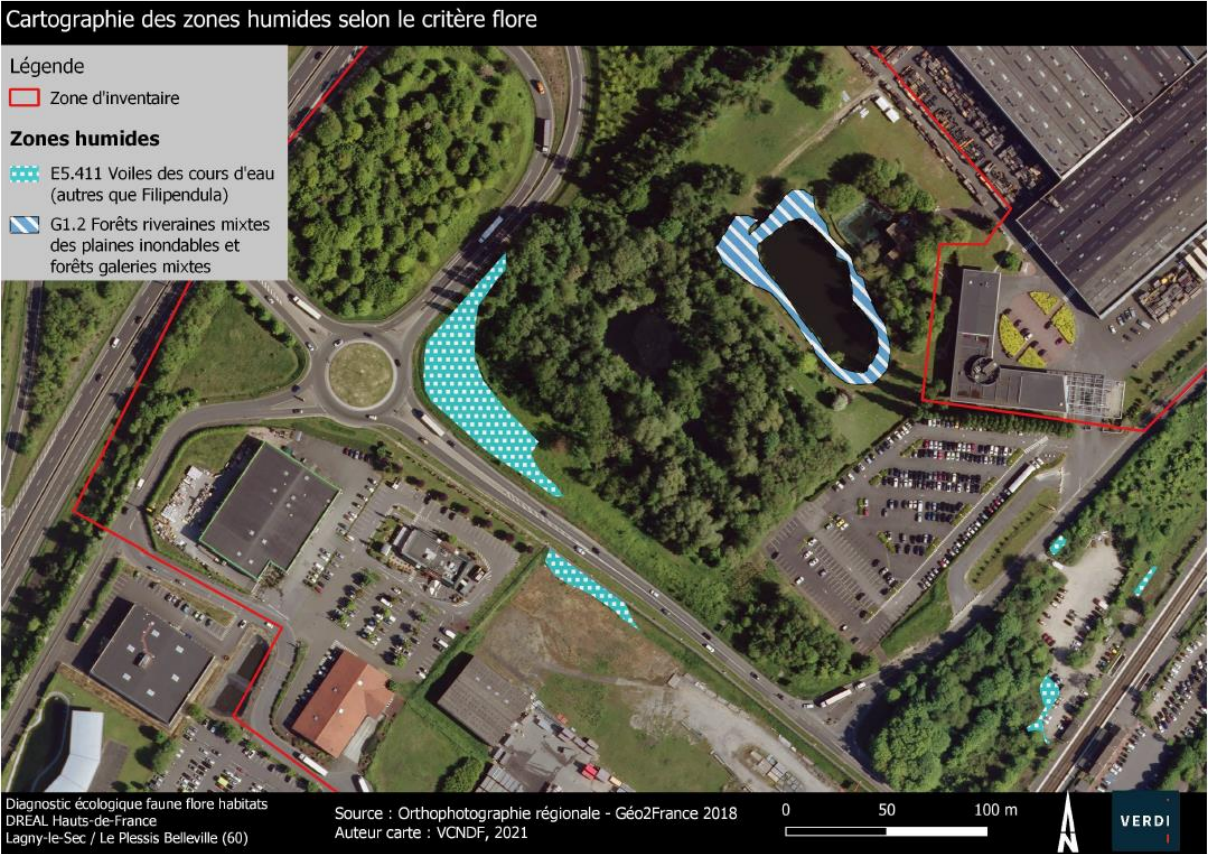
Précision sur l'organisation du document :

Nous vous présentons, dans le chapitre ci-après, les thématiques issues du diagnostic environnemental qui présentent des enjeux moyens et forts pour l'opération.

BIEN CONNAÎTRE L'ENVIRONNEMENT DU PROJET

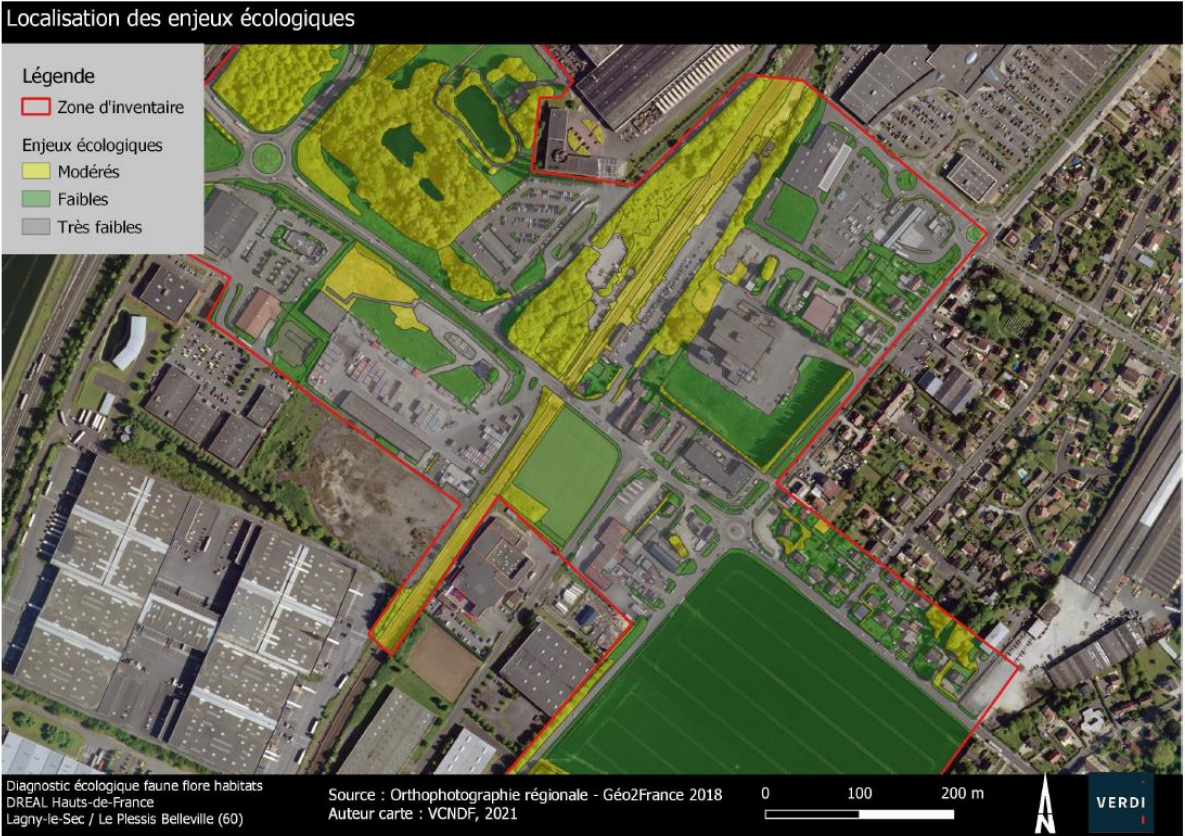
1. Les enjeux liés au milieu physique

Thématique	Justification	Evaluation de l'enjeu
<i>Eau</i>		
<i>Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)</i>	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
<i>Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de la Nonette</i>	Le projet devra être compatible avec les objectifs du SAGE.	
<i>Hydrographie</i>	Présence d'eau constatée à faible profondeur au niveau du passage à niveau. Présence d'une zone humide sur le périmètre d'étude.	



2. Les enjeux liés au milieu naturel et paysager

Thématique	Justification	Evaluation de l'enjeu
<i>Terres</i>		
<i>Occupation du sol</i>	La zone est fortement urbanisée, il subsiste des espaces boisés et agricoles relictuels	Fort
<i>Biodiversité</i>		
<i>Zonage réglementaire</i>	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
<i>Inventaire faune/flore</i>	Présence de quelques espèces patrimoniales et protégées	Moyen
<i>Patrimoine culturel et archéologique</i>		
<i>Site inscrit, site classé</i>	Le périmètre d'étude intègre le site inscrit de la Vallée de la Nonette.	Fort



BIEN CONNAÎTRE L'ENVIRONNEMENT DU PROJET

3. Les enjeux liés au milieu humain

Thématique	Justification	Evaluation de l'enjeu
Population et santé humaine		
Economie	Le bassin d'emplois est tourné à la fois vers la région Ile-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
Equipements 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
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'Egalité 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. »	



Commerces	
Suppression du passage à niveau n°30 sur la RN 330 Etude d'opportunité de projet	
Date	Modifications
28/01/2020	Version 1

Fond de carte : IGN
Producteur de la donnée (Verdi)
Source : Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie

VERDI



4. Les enjeux liés à la circulation et aux déplacements

Trafic :

Le trafic moyen jours ouvrables est, deux sens confondus, de :

- RN330 : 13 000 à 17 500 véhicules/jour dont 10 % à 17% de poids lourds (PL)
- Avenue des Meuniers : 2 100 à 3 600 véhicules/jour dont 13 à 27 % de PL
- Avenue de la Liberté: 100 à 500 véhicules/jour dont 5 à 16 % de PL
- Rue de la Baranfosse : 7 200 véhicules/jour dont 7% de PL
- Accès à la gare : 500 à 600 véhicules/jour
- RD84/Route de Paris : autour de 9 000 à 12 200 véhicules/jour dont 2 % de PL
- RD401 : autour de 14 000 véhicules/jour dont 6,5% de PL
- Voie ferrée : 95 trains par jour

Nb : Ces valeurs varient avec la période de comptage.

Transports exceptionnels :

La RN330 est empruntée par des transports exceptionnels avec les caractéristiques maximales suivantes :

- 165 tonnes
- 4m80 en hauteur (lié aux caténaires)
- 5m10 en largeur
- 40m en longueur

Les convois agricoles empruntant la RN330 sans nécessité de demande d'autorisation préalable présentent une largeur maximale de 4m50.



4. Les enjeux liés à la circulation et aux déplacements

Modes doux :

Actuellement, il n'existe pas d'aménagement cyclable aux abords du PN 30.

Des trottoirs sont disponibles pour les piétons de part et d'autre de la route. La traversée du passage à niveau pour les piétons est matérialisée par une bande de peinture laissant un couloir pour les piétons mais celle-ci est en partie effacée.

Accidentologie :

Le passage à niveau est classé comme préoccupant :

- Passage à niveau encadré par deux giratoires distants l'un de l'autre de 600 m et dans une zone d'activité comportant sept accès directs sur cette portion de route ;
- Route nationale très fréquentée avec un fort trafic de véhicules « lourds » ;
- Risque d'encombrement du passage à niveau notamment généré par les mouvements en « tourne à gauche » depuis la route nationale pour accéder à la gare ou aux propriétés riveraines ;
- L'analyse de l'accidentologie sur le passage N° 30 met en évidence 58 bris de barrière sur 12 ans, principalement dus aux camions s'engageant sur le passage lors de la fermeture des barrières ;
- Le passage à niveau fut l'un des premiers de France équipés de radars, qui a permis de réduire le nombre d'accidents.



ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'OPÉRATION

ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'OPÉRATION

Les enjeux et 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 le trafic routier et ferroviaire pendant la phase travaux.



LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION

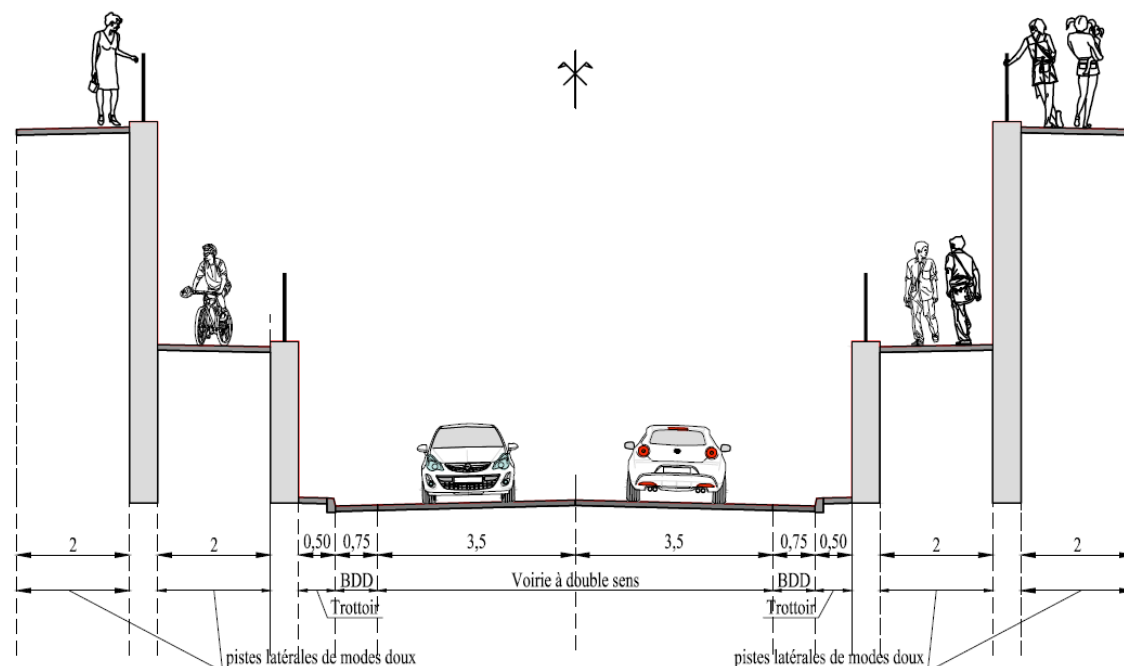
LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION

1. Le projet de 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 :

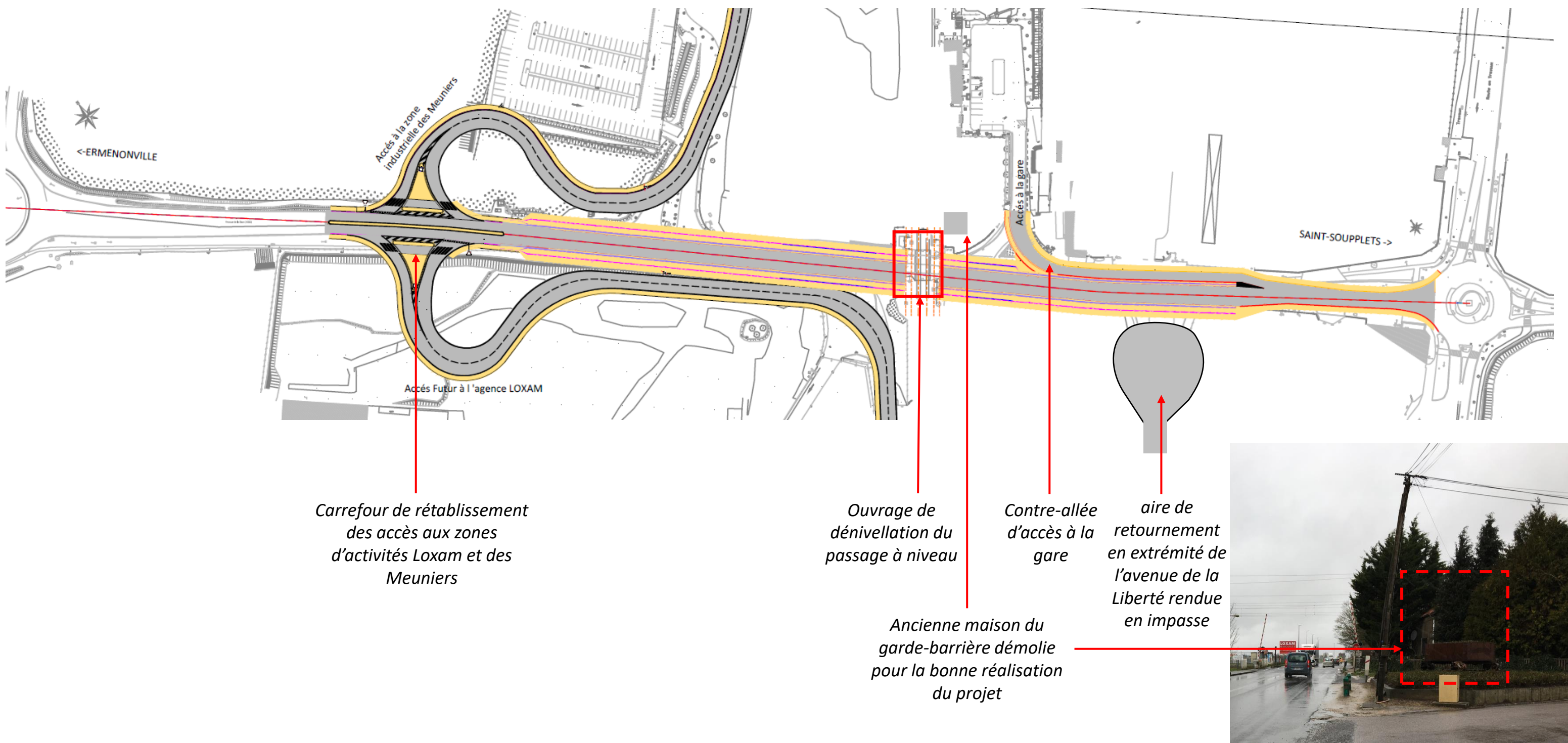
- 2 voies de circulation de 3,50m chacune,
- 0,75m de bandes dérasées de droite (BDD),
- 0,50m de trottoir de service sur la zone dénivelée (ouvrage et trémies),
- 2 pistes latérales de modes doux indépendantes de 2m chacune,
- Hauteur sous ouvrage :
 - Gabarit véhicules : 4m85, correspondant au gabarit 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.



LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION

1. Le projet de suppression du passage à niveau

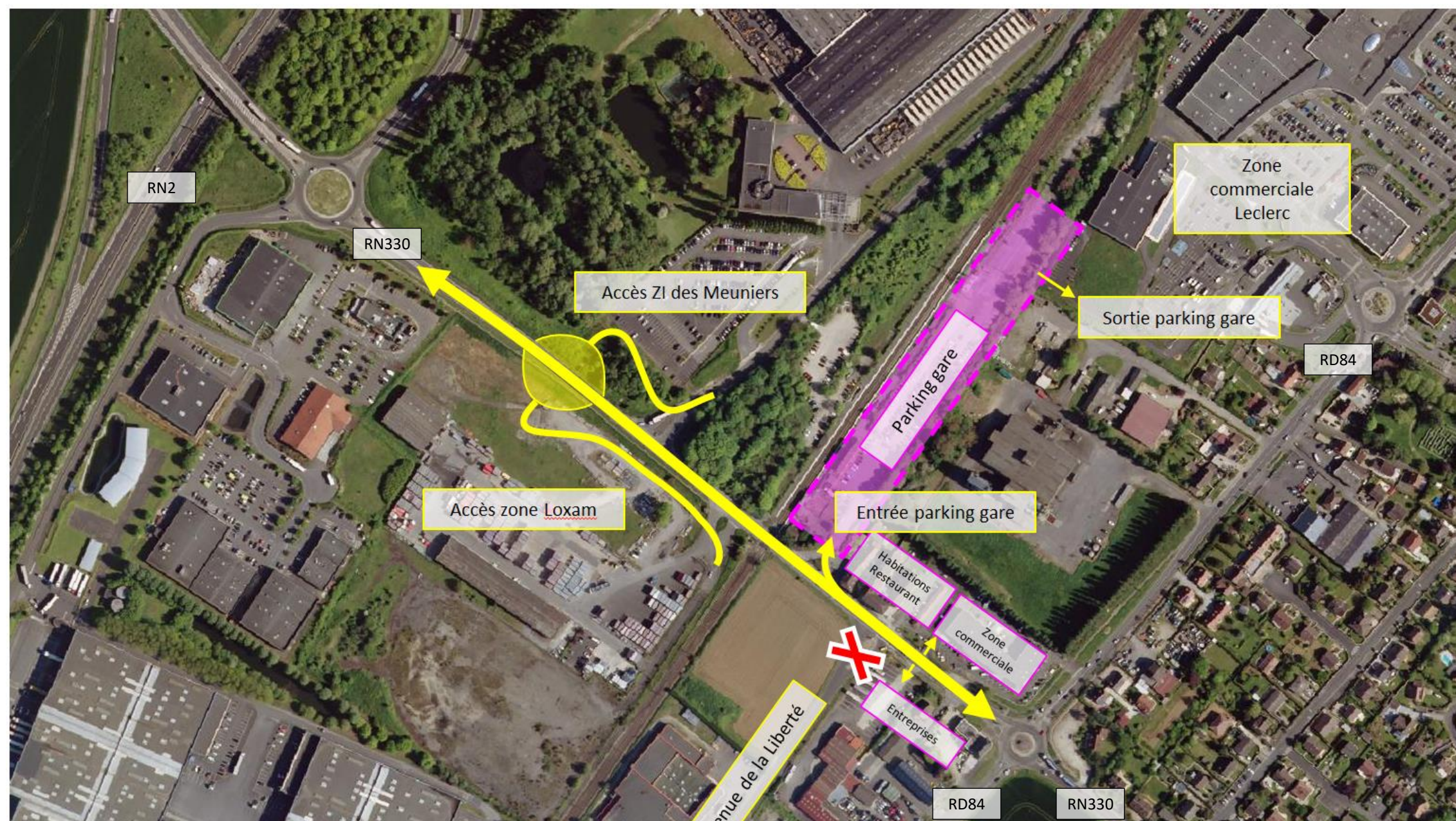
Extrait de l'aménagement (avec demi-carrefours en tourne-à-droite pour le rétablissement des accès aux zones d'activités)



2. Gestion des accès sur la RN330

Le projet de suppression du passage à niveau par dénivellement va engendrer un impact des accès à la gare du Plessis-Belleville et aux zones d'activités (zone Loxam, zone des Meuniers), situés à proximité immédiate du passage à niveau.

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.



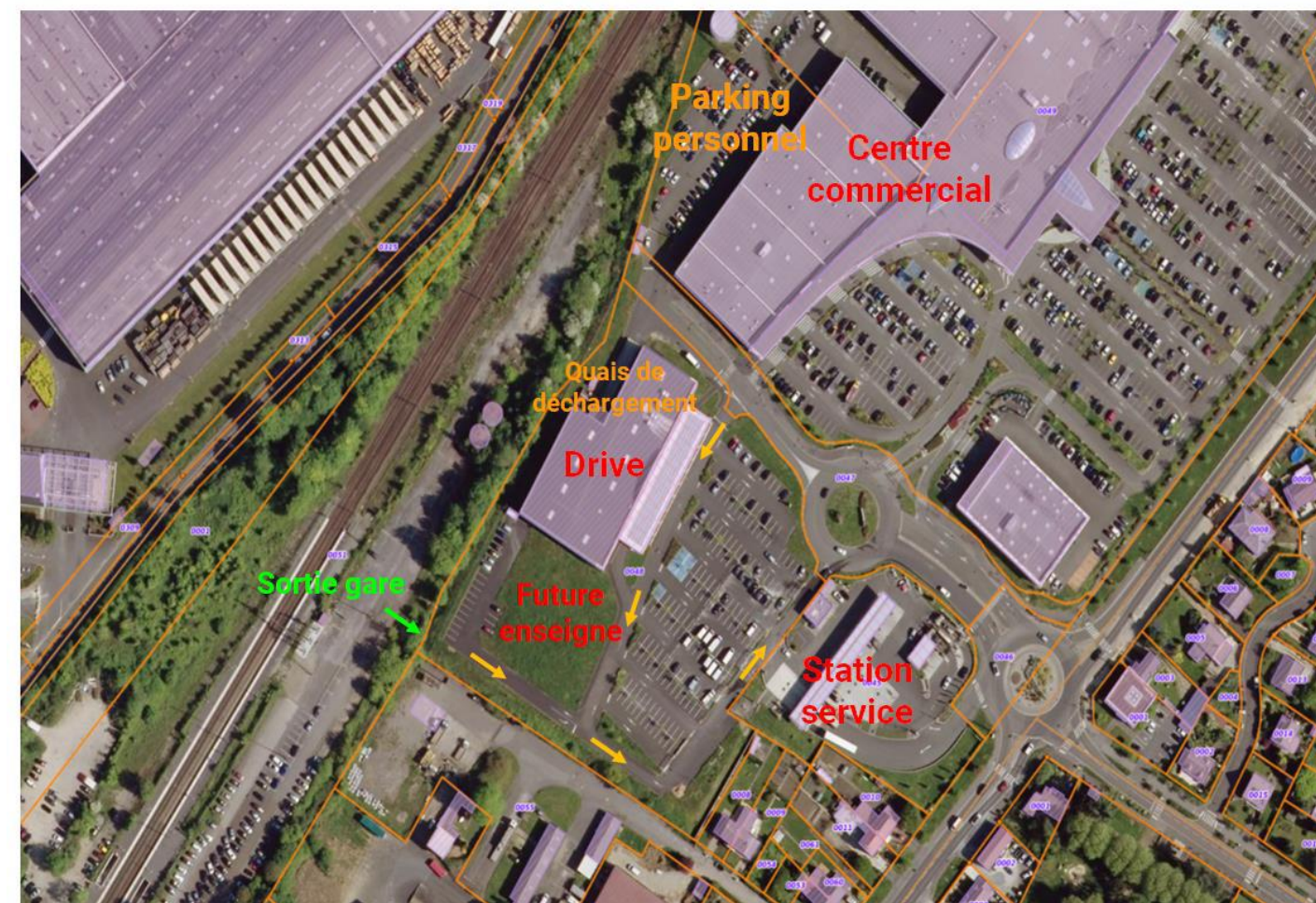
** représentation schématique du projet*

2. Gestion des accès sur la RN330

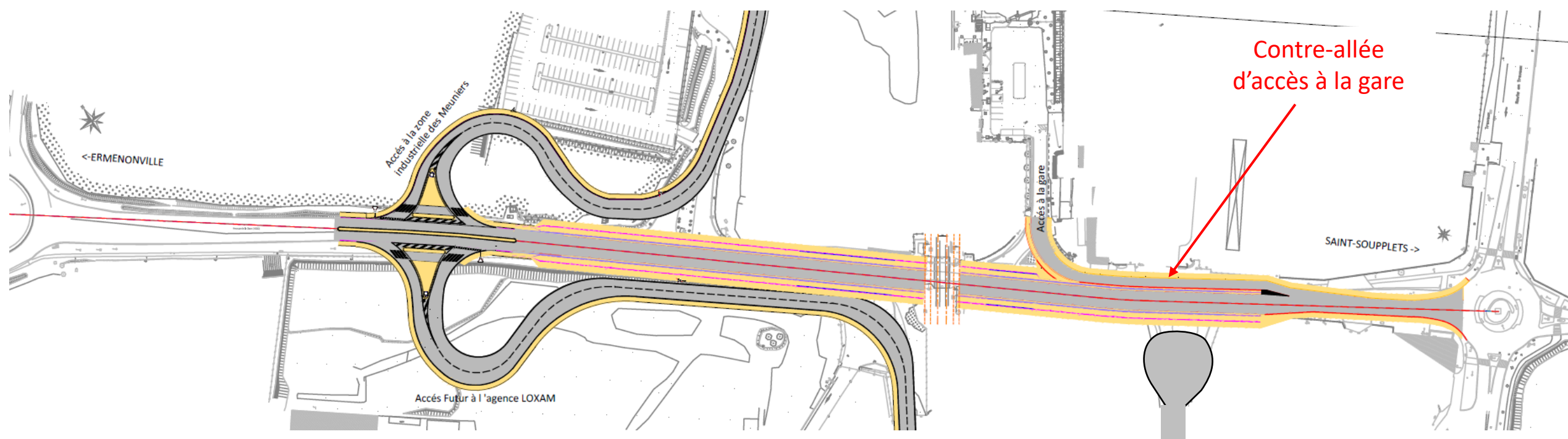
Accès à la gare du Plessis-Belleville :

Il est envisagé de conserver une entrée depuis la RN330, par la création d'une contre-allée au projet de dénivellation, 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 dénivellation autour de 2m entre le parking et la zone commerciale, une rampe de sortie serait aménagée.



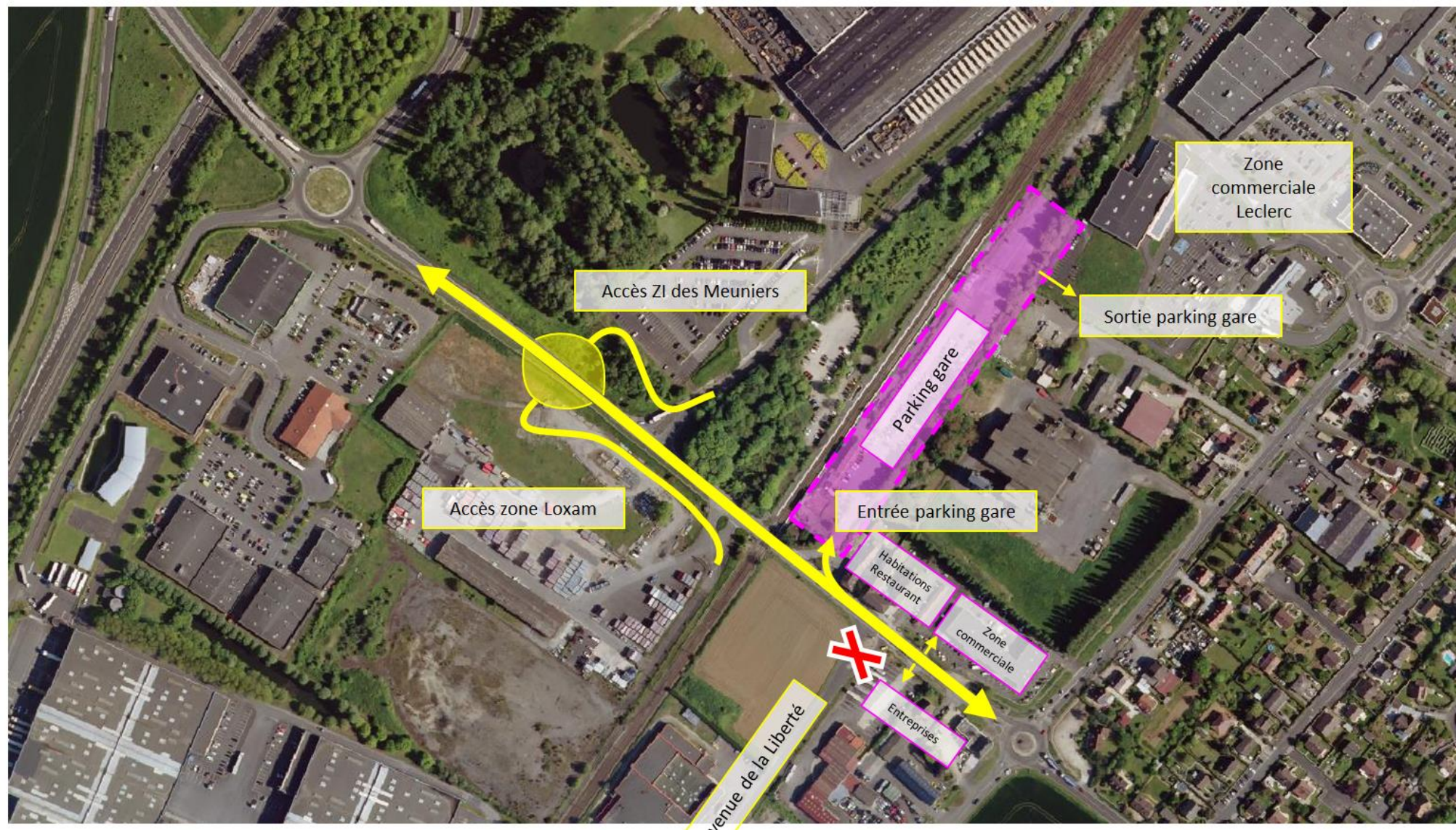
Extrait de l'aménagement (avec solution avec demi-carrefours en tourne-à-droite pour le rétablissement des accès aux zones d'activités)



2. Gestion des accès sur la RN330

Accès à l'avenue des Meuniers et la zone Loxam :

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 « Etude et comparaison des variantes ».



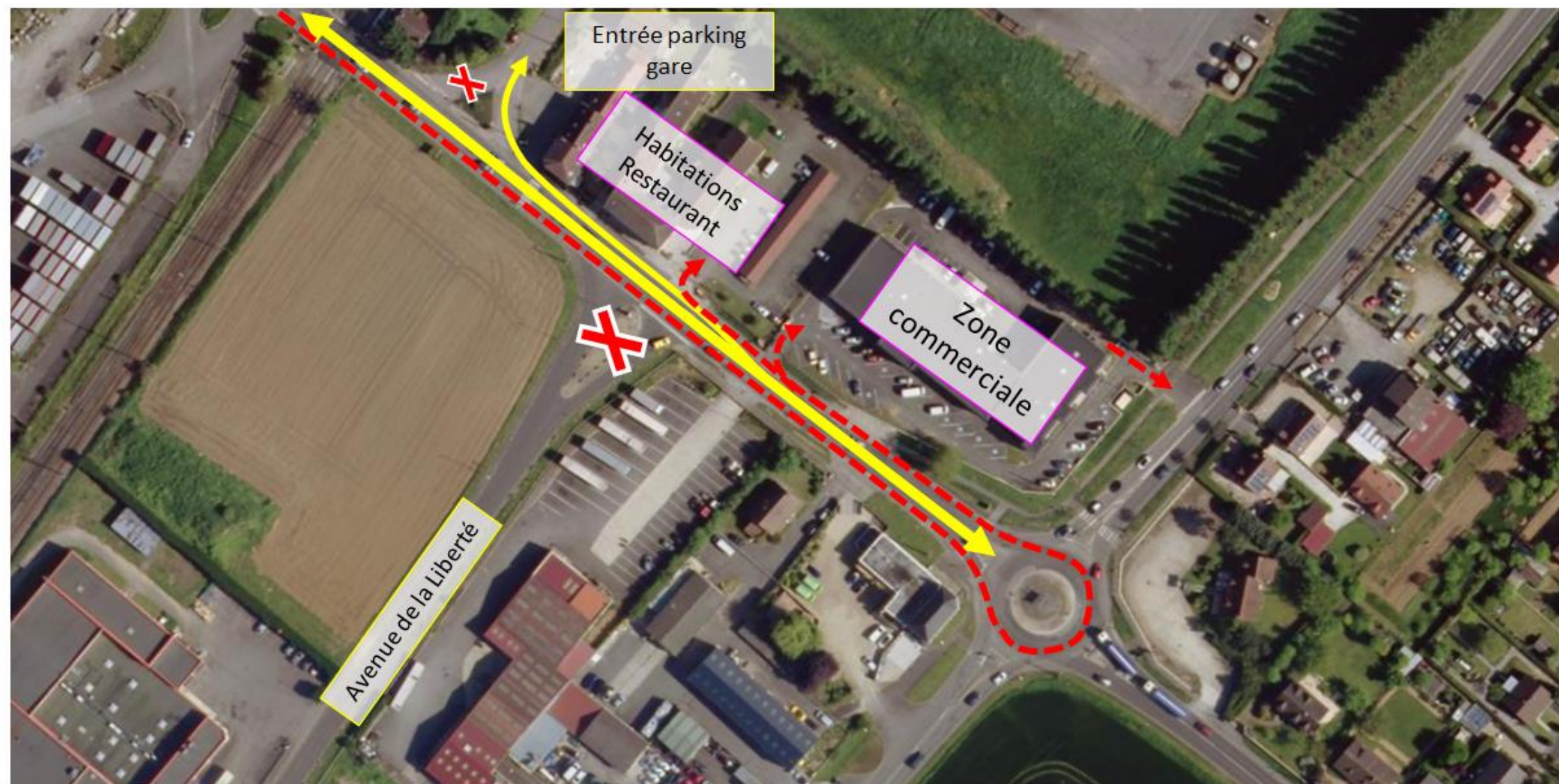
** représentation
schématique du projet*

2. Gestion des accès sur la RN330

Accès aux habitations, à la zone commerciale et aux entreprises :

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.

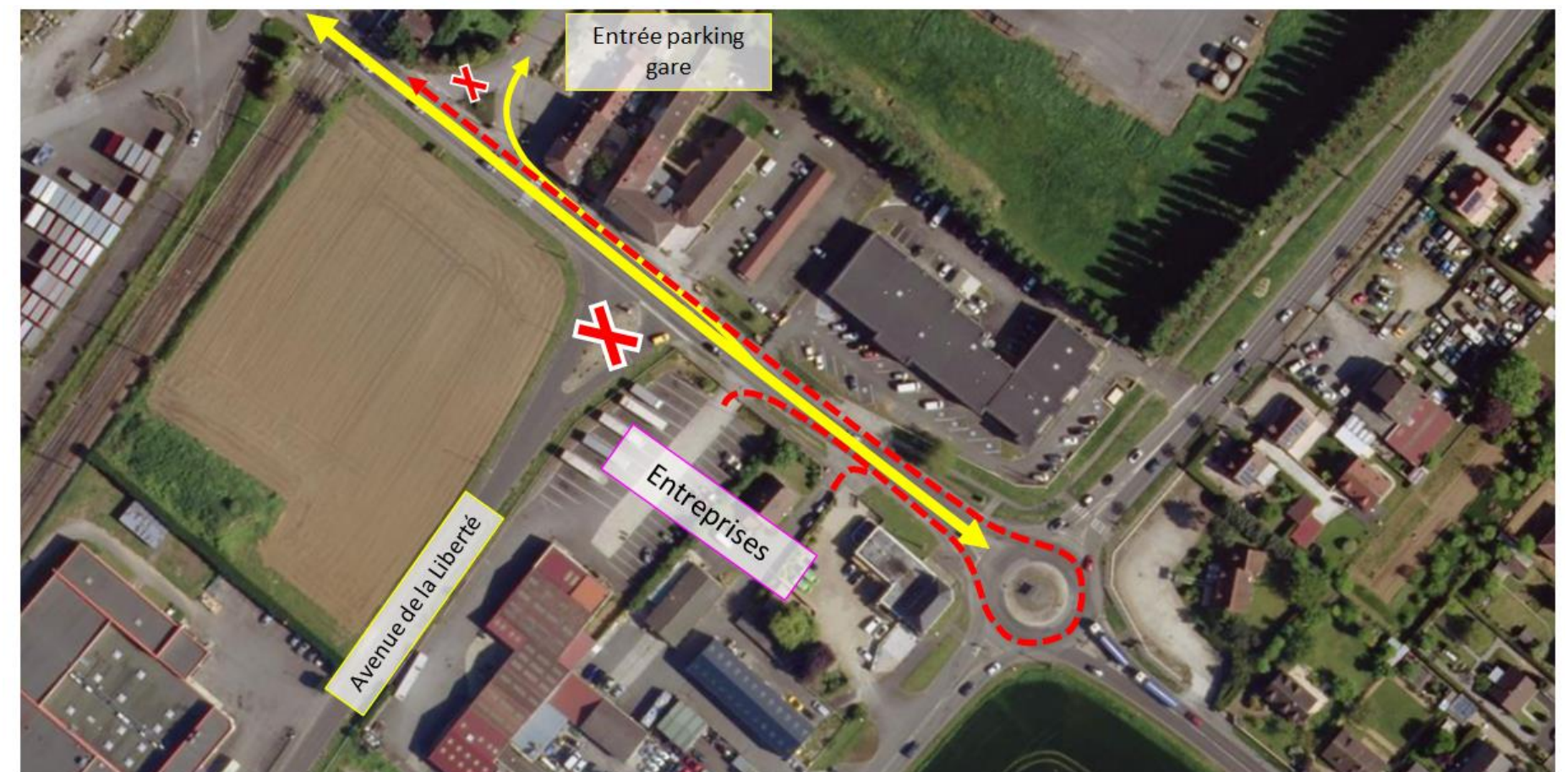


** représentation
schématique du projet*

2. Gestion des accès sur la RN330

Accès aux habitations, à la zone commerciale et aux entreprises :

Gestion des accès aux entreprises en entrée et en sortie :



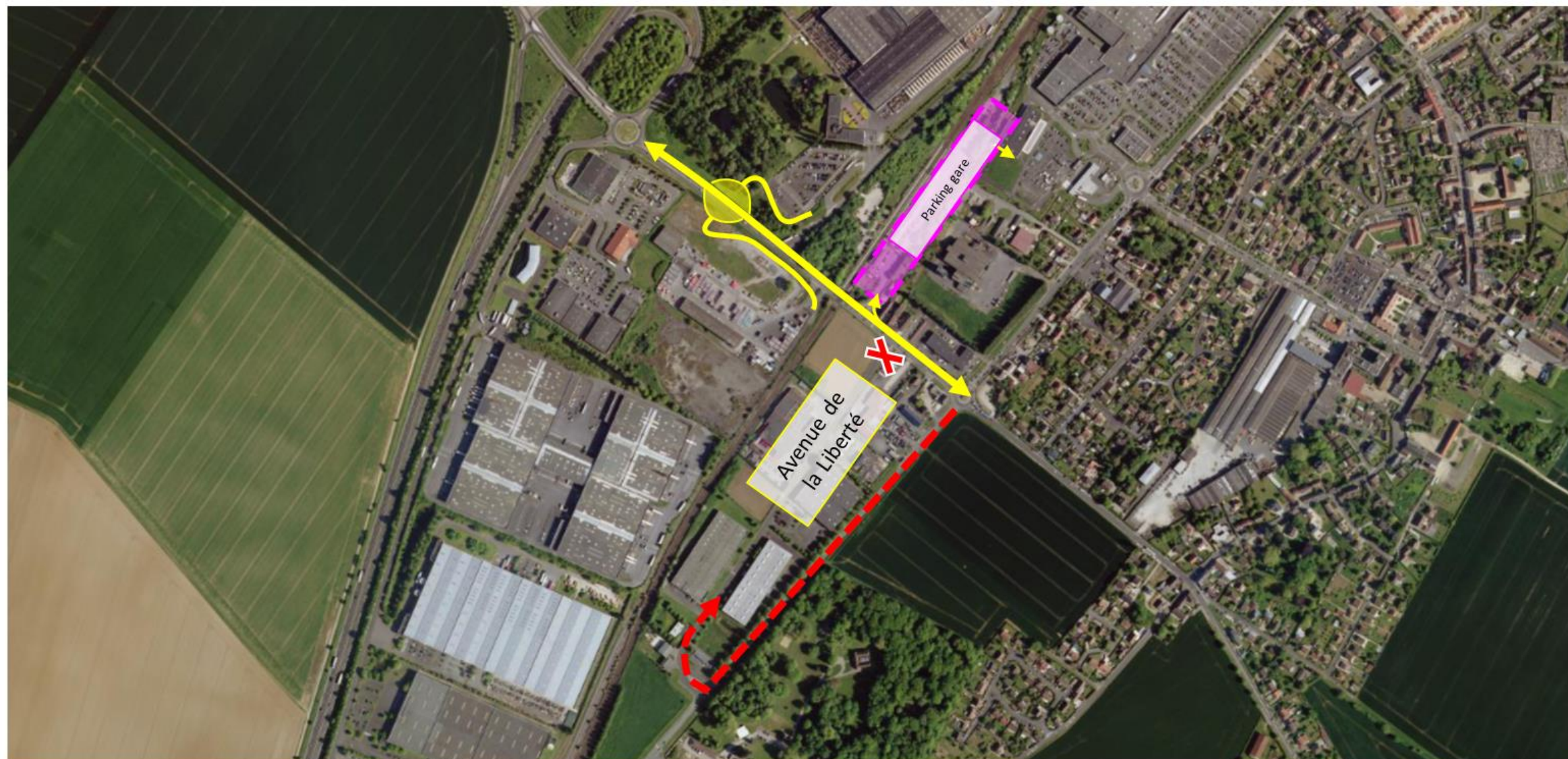
** représentation
schématique du projet*

2. Gestion des accès sur la RN330

Accès à l'avenue de la Liberté :

La dénivellation de la RN330 ne permettrait pas de maintenir le carrefour avec l'avenue de la Liberté. L'accès direct sur la RN330 serait ainsi 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.



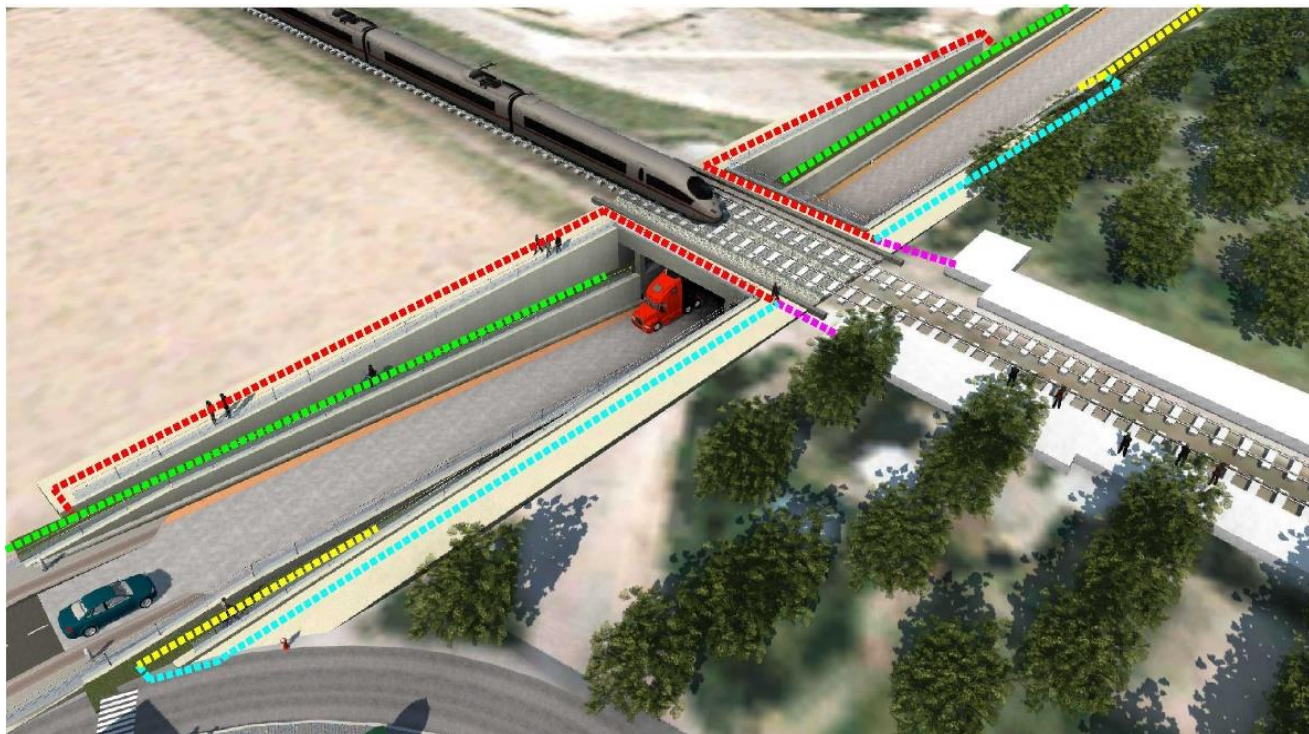
** représentation
schématique du projet*

3. Gestion des modes doux aux abords de l'ouvrage

Accès à la gare du Plessis-Belleville :

La réalisation de l'ouvrage va réorganiser le mode de circulation des piétons et cycles aux abords du franchissement ferroviaire.

Les personnes venant des quais de la gare (en violet) pourront rattraper la piste modes doux nord (en jaune) à l'aide d'un cheminement longeant les murs de soutènement (en bleu).
Celles souhaitant circuler au sud de l'ouvrage sur la piste modes doux (en vert) seront amenées à franchir l'ouvrage par les passages dédiés (en rouge).



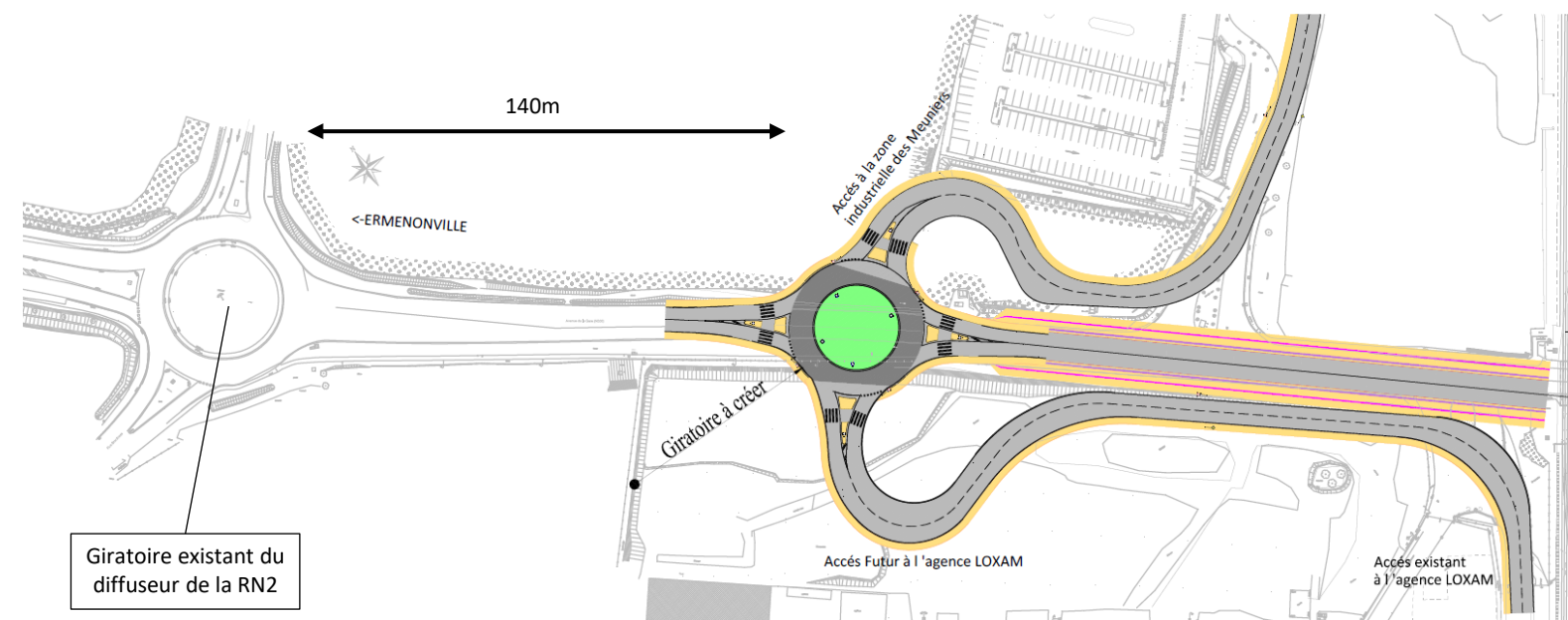
ETUDE ET COMPARAISON DES VARIANTES

1. 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.

Variante 1 : Carrefour giratoire :

- Points forts de cette configuration :
 - favorable à la gestion de flux pendulaires (matin et soir)
 - 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
 - permet l'ensemble des mouvements en entrée/sortie avec les zones d'activités
- Points faibles de cette configuration :
 - 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
 - l'emploi des carrefours giratoires est adapté lorsque les trafics sont conséquents et équilibrés entre la route principale et la route secondaire, ce qui n'est pas le cas ici
 - difficultés d'implantation de la signalisation directionnelle associée à ce type de carrefour
 - cheminement non direct des modes doux, déporté par la géométrie du giratoire



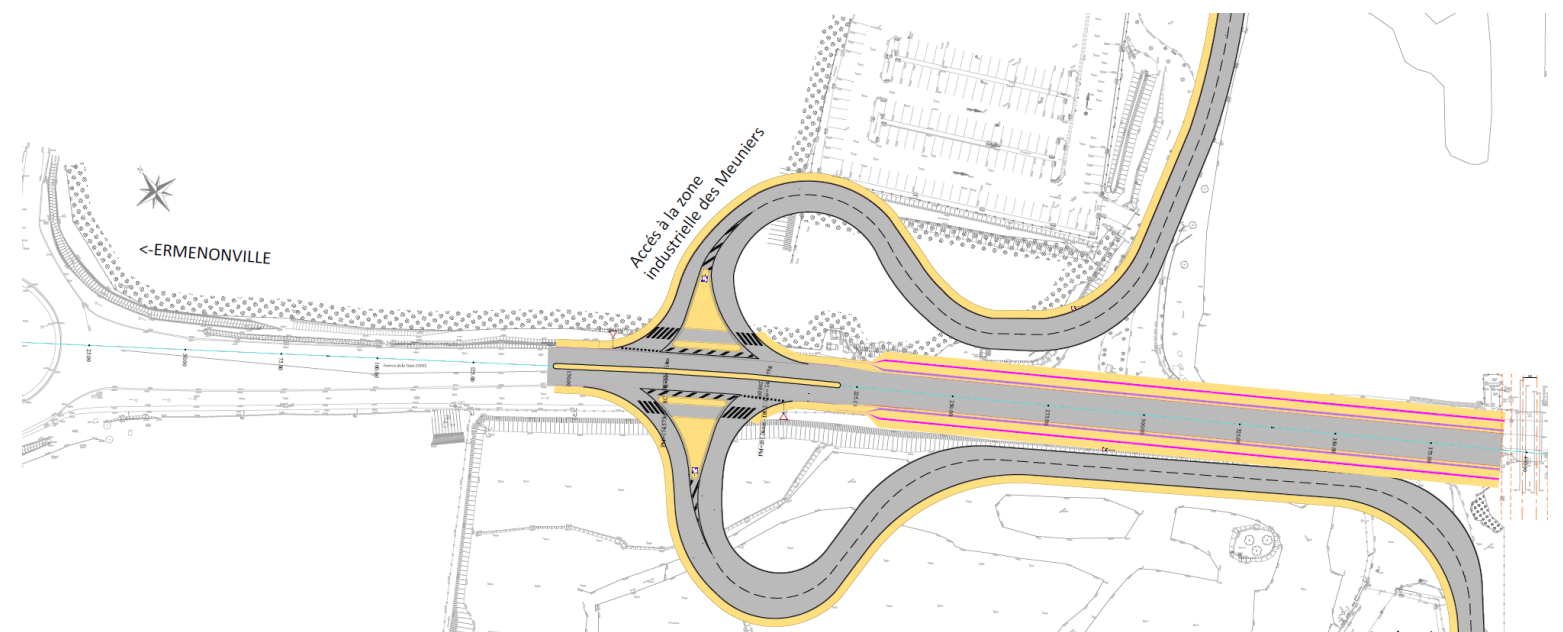
1. Carrefour de raccordement des zones d'activités

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

L'intersection en 2 demi-carrefours en tourne-à-droite autorise seulement les échanges correspondant à des mouvements de tourne-à-droite (depuis la route principale vers une route secondaire, ou l'inverse).

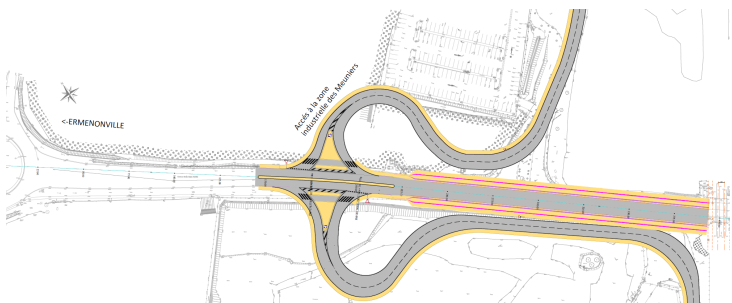
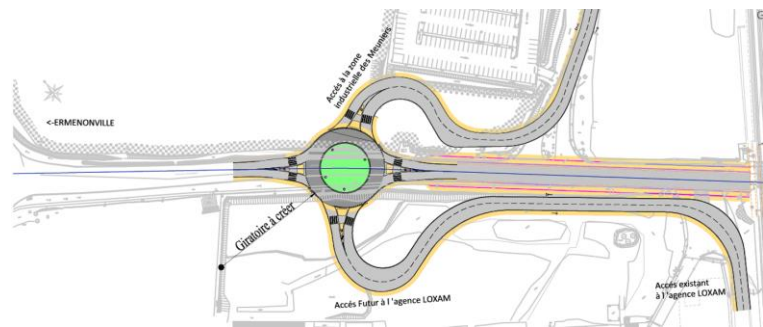
L'emploi de ce type d'intersection est possible en complément de carrefours giratoires situés à une distance relativement courte afin de permettre les demi-tours.

- Points forts de cette configuration :
 - 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
 - cheminement direct des modes doux le long de la RN330
- Points faibles de cette configuration :
 - risque de mouvements sensibles en tourne-à-gauche mais qui peut être traité par aménagement local ou continu de séparation des sens de circulation,
 - permet uniquement les mouvements en tourne-à-droite avec les zones d'activités, induisant la nécessité de faire demi-tours aux giratoires situés à proximité (configuration déjà existante pour l'accès à la zone Loxam et à la zone des Meuniers)
 - 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



1. Carrefour de raccordement des zones d'activités

Synthèse comparative :



Critère de comparaison	Giratoire	2 demi-carrefours en tourne-à-droite
Circulation de la RN330	- 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	- 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	- 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	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	- 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	- 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	cheminement non direct des modes doux, déporté par la géométrie du giratoire	cheminement direct des modes doux le long de la RN330

2. Implantation des installations 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 :

- Parcelle verte : ce scénario envisagerait une implantation des installations de chantier dans un espace actuellement boisé qui présente des espèces protégées mises en évidence lors des investigations faune-flore de la zone. De plus, cet espace présente, en grande partie, un statut d'Espace Boisé Classé (EBC).
- Parcelle noire : ce scénario envisagerait une implantation des installations de chantier en face de la gare du Plessis-Belleville. Cet emplacement induirait une inaccessibilité de la gare et des habitations situées en face de celle-ci pendant toute la durée du chantier. L'activité du restaurant situé à l'angle de l'entrée du parking de la gare serait également pénalisée.
- Parcelle rouge : ce scénario envisagerait une implantation des installations de chantier en extrémité de la parcelle Loxam et sur l'accès à la parcelle située au sud de celle-ci (parcelle 068 sur les bases cadastrales). Cet emplacement présente des contraintes de coactivité entre l'exploitation du site Loxam et les flux de chantier.
- Parcelle bleue : ce scénario envisagerait une implantation des installations de chantier dans la parcelle agricole située au sud du passage à niveau. L'activité agricole serait impossible pendant toute la durée du chantier.



** représentation schématique des installations de chantier*

2. Implantation des installations de chantier

En raison de l’impact sur le milieu naturel et du statut classé d’une partie des boisements (interdisant tout déboisement) pour la parcelle verte d’une part et de l’inaccessibilité à la gare pour la parcelle noire, ces deux solutions ont été écartées.

Que ce soit pour la parcelle rouge ou bleue, les terrains sont des propriétés privées. Des échanges (convention, etc.) entre l’Etat et le(s) propriétaires devront avoir lieu pour l’établissement des mises à dispositions ou l’acquisition des terrains. **La parcelle bleue semble cependant présenter le moins d’impact par rapport aux enjeux du territoire.**

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
Economie	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



** représentation schématique des installations de chantier*

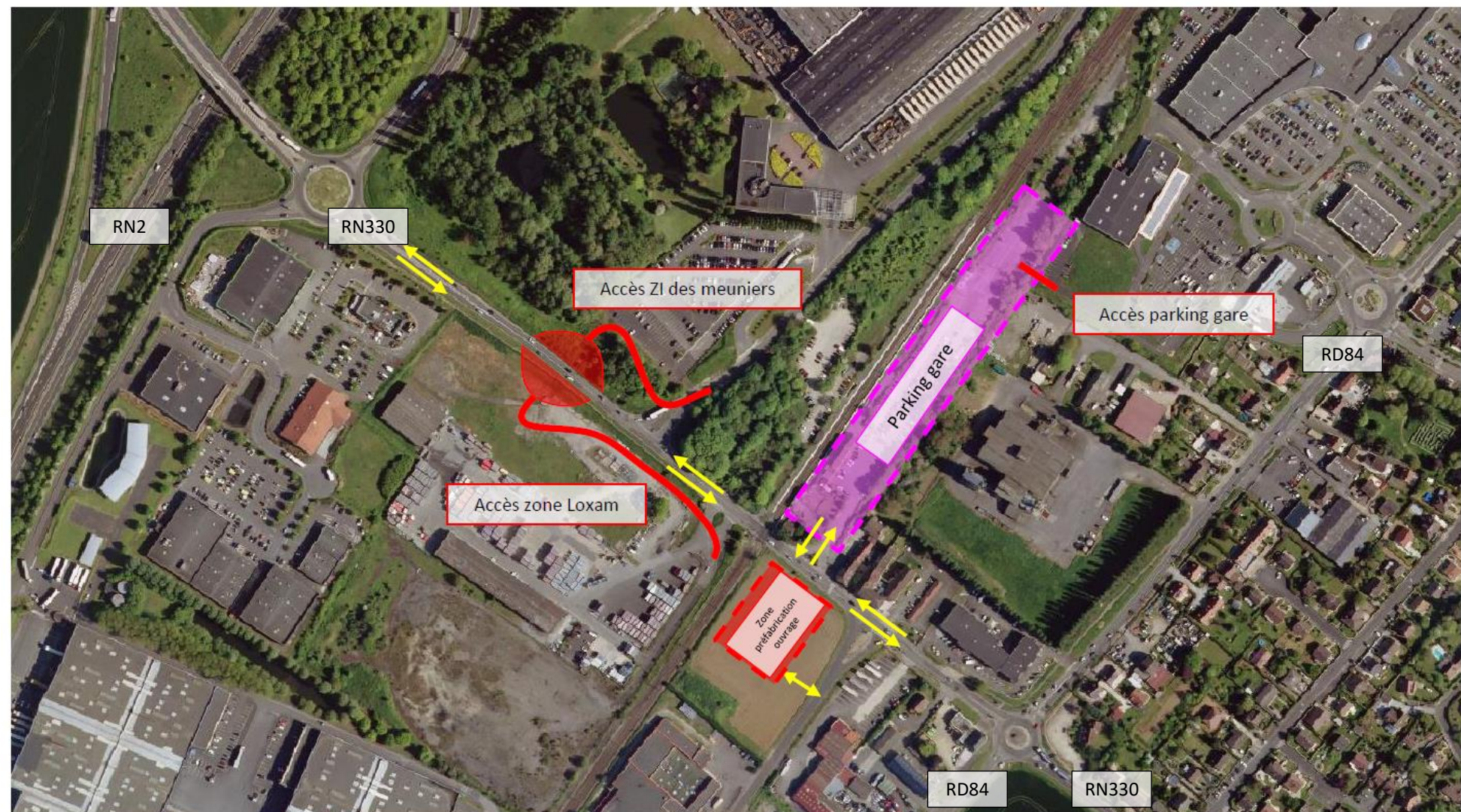
3. Phasage des travaux

Le phasage des travaux est articulé en 3 grandes phases, étalées sur une durée d'1,5 année.

En fonction de l'implantation des installations de chantier, le phasage présente quelques diversités, notamment au niveau de l'accès à la zone Loxam.

Scénario d'implantation des installations de chantier dans la parcelle agricole au sud du passage à niveau :

- Phase 0 :
 - Réalisation des travaux préparatoires de rétablissement des accès riverains et préfabrication de l'ouvrage d'art hors circulation
 - Circulation maintenue sur la RN330
 - Délai de réalisation estimé : 6 mois



Rétablissement des accès aux zones d'activités Loxam et ZI des Meuniers
Rétablissement accès au parking de la gare
Préfabrication de l'ouvrage d'art hors circulation

Maintien de la circulation sur la RN330



Parking gare

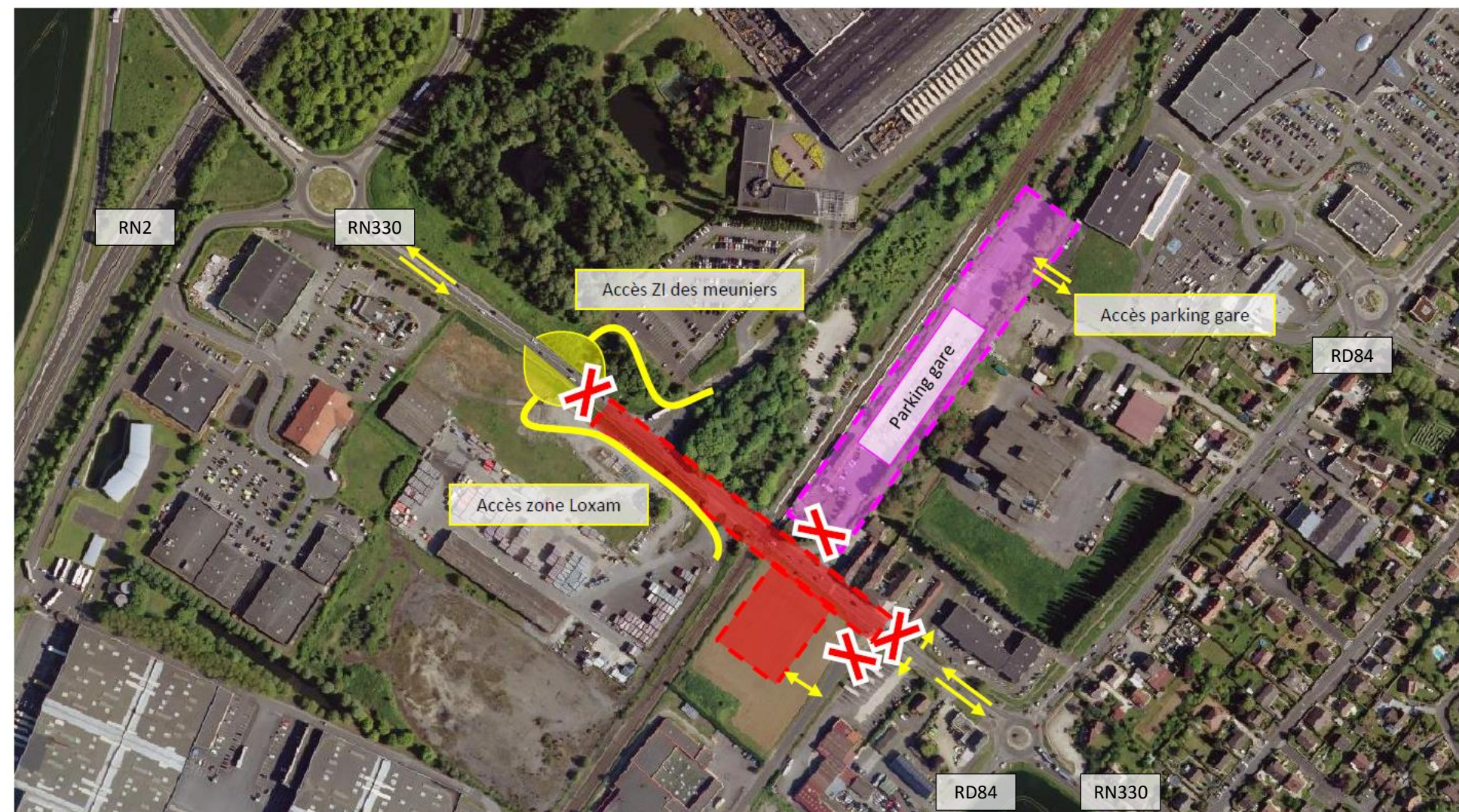
Zone de circulation

Zone de travaux

** représentation
schématique du projet*

3. Phasage des travaux

- Phase 1 :
 - Mise en place de l'ouvrage et création des voiries (terrassament, chaussée, etc.)
 - Coupure de la circulation sur la RN330 en traversée du passage à niveau / Maintien des accès riverains par les voies créées en phase 0
 - Délai de réalisation estimé : 9 mois



Mise en place de l'ouvrage
Création des voiries (terrassament, chaussée, soutènement, etc.)

Coupure de la circulation sur la RN330 en traversée du passage à niveau
Maintien des accès aux zones commerciales/industrielles et gare par les voies créées en phase 0



Parking gare



Zone de circulation

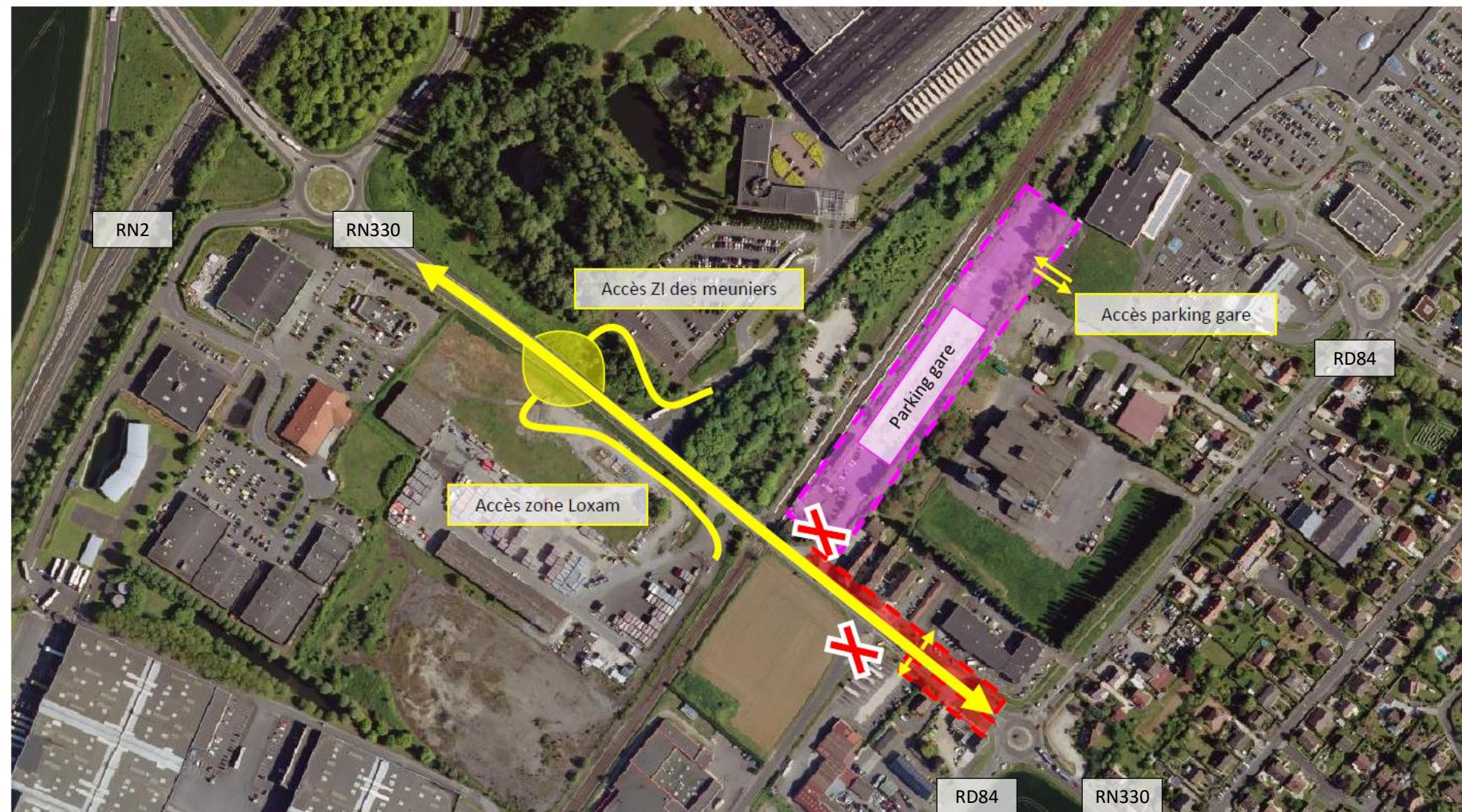


Zone de travaux

** représentation
schématique du projet*

3. Phasage des travaux

- Phase 2 :
 - Aménagement des accotements de la RN330 côté RD84 et de la contre-allée en lien avec le parking de la gare
 - Reprise de la circulation sur la RN330 en traversée du PN30 (passage dénivelé)
 - Délai de réalisation estimé : 2 mois



- Aménagement des accotements de la RN330 côté RD84
Aménagement de la contre-allée d'accès au parking de la gare
- Reprise de la circulation sur la RN330 en traversée du PN30 (passage dénivelé)



- Parking gare
- Zone de circulation
- Zone de travaux

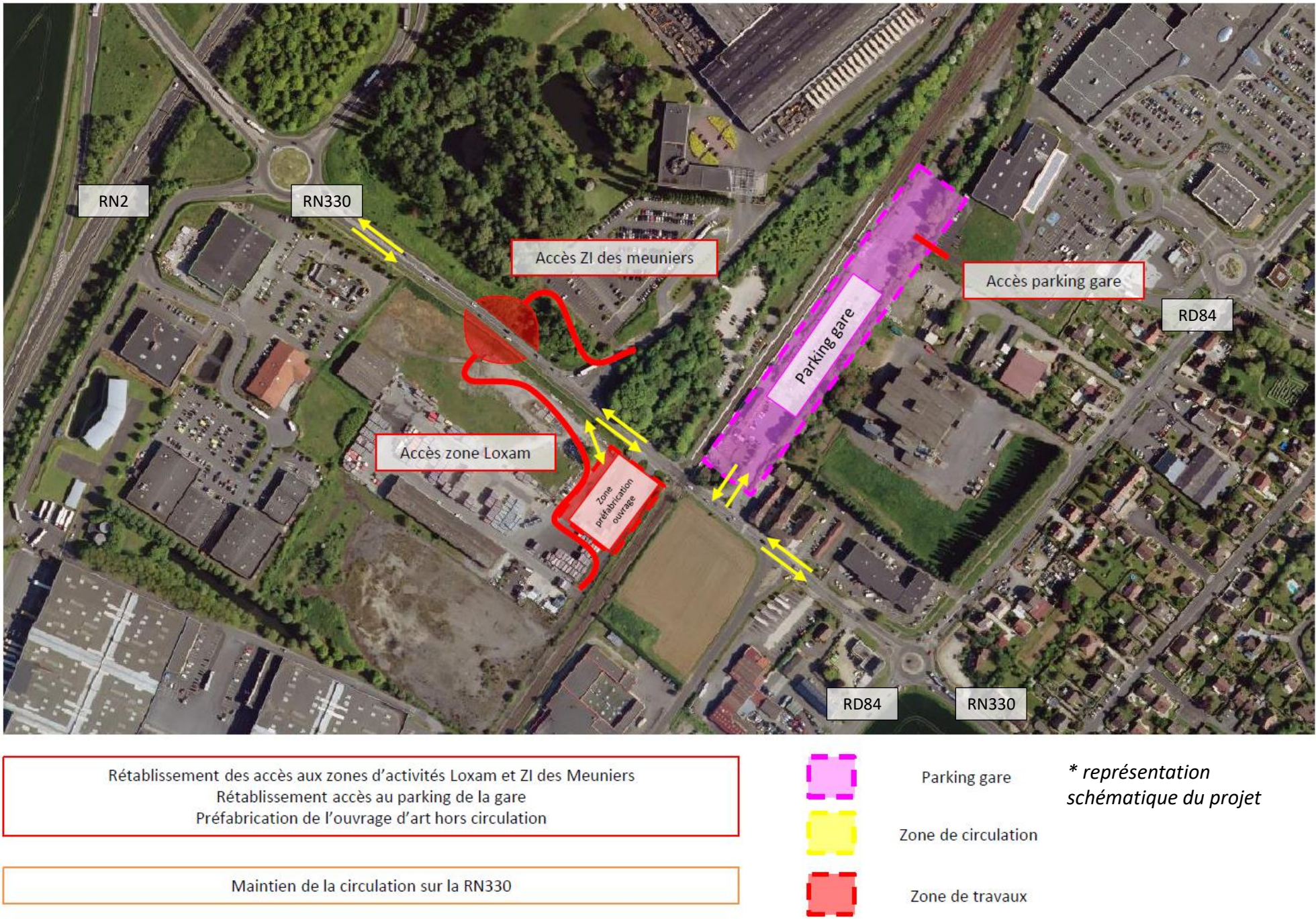
** représentation schématique du projet*

3. Phasage des travaux

Scénario d’implantation des installations de chantier dans la parcelle Loxam à l’ouest du passage à niveau :

Le phasage de travaux pour ce scénario est similaire au précédent, avec des différences au niveau de l’implantation de l’aire de préfabrication de l’ouvrage d’art et de l’accès à la zone Loxam.

L’accès à la zone Loxam sera repris en dernière phase, après repli de l’aire de préfabrication de l’ouvrage d’art, pour lui donner sa configuration définitive.



4. Itinéraires de déviation

Le chantier de dénivellement du passage à niveau et notamment la construction de l'ouvrage et des rampes associées nécessitera la coupure de la RN330 pendant une durée relativement importante.

Compte tenu des volumes de trafic (de l'ordre de 17 000 véhicules/jour en franchissement du passage à niveau), une identification des itinéraires de déviation de la circulation est à effectuer au plus tôt.

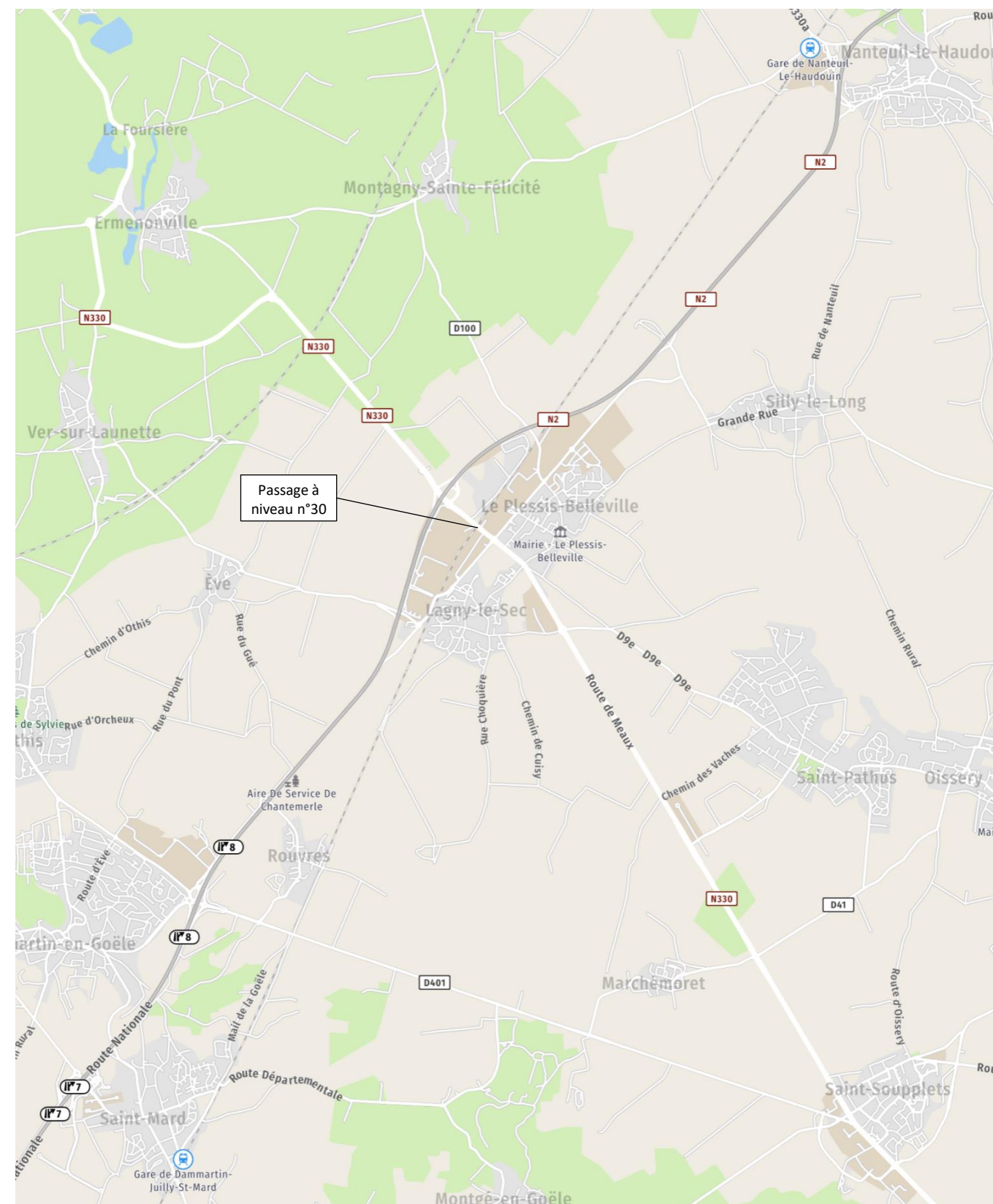
Au-delà de la phase chantier, le gabarit de l'ouvrage (4m85) ne permettra plus de passage des véhicules à grands gabarits. Des solutions de report de ces convois sont donc à étudier.

Trois grands axes de déviation sont envisagés :

- 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.

Compte tenu des niveaux de trafic observés, un report total sur un unique itinéraire ne peut être envisagé cela engendrerait des problèmes de saturation sur ces axes.

Un report de la circulation des convois exceptionnels hors gabarits sur les itinéraires précités (RD401, RD84, RD548) est proposée pour la phase chantier et à terme (après dénivellement du PN30) ; ces itinéraires étant déjà utilisés lors de fermeture de la RN330.



4. Itinéraires de déviation

Itinéraire par la RD84 au sud, sur Lagny-le-Sec :

Compte tenu de l’orientation du diffuseur sud de Lagny-le-Sec sur la RN2 (demi-diffuseur orienté vers le sud), cet itinéraire pourrait être mis en place pour les échanges avec le sud (Ile-de-France).

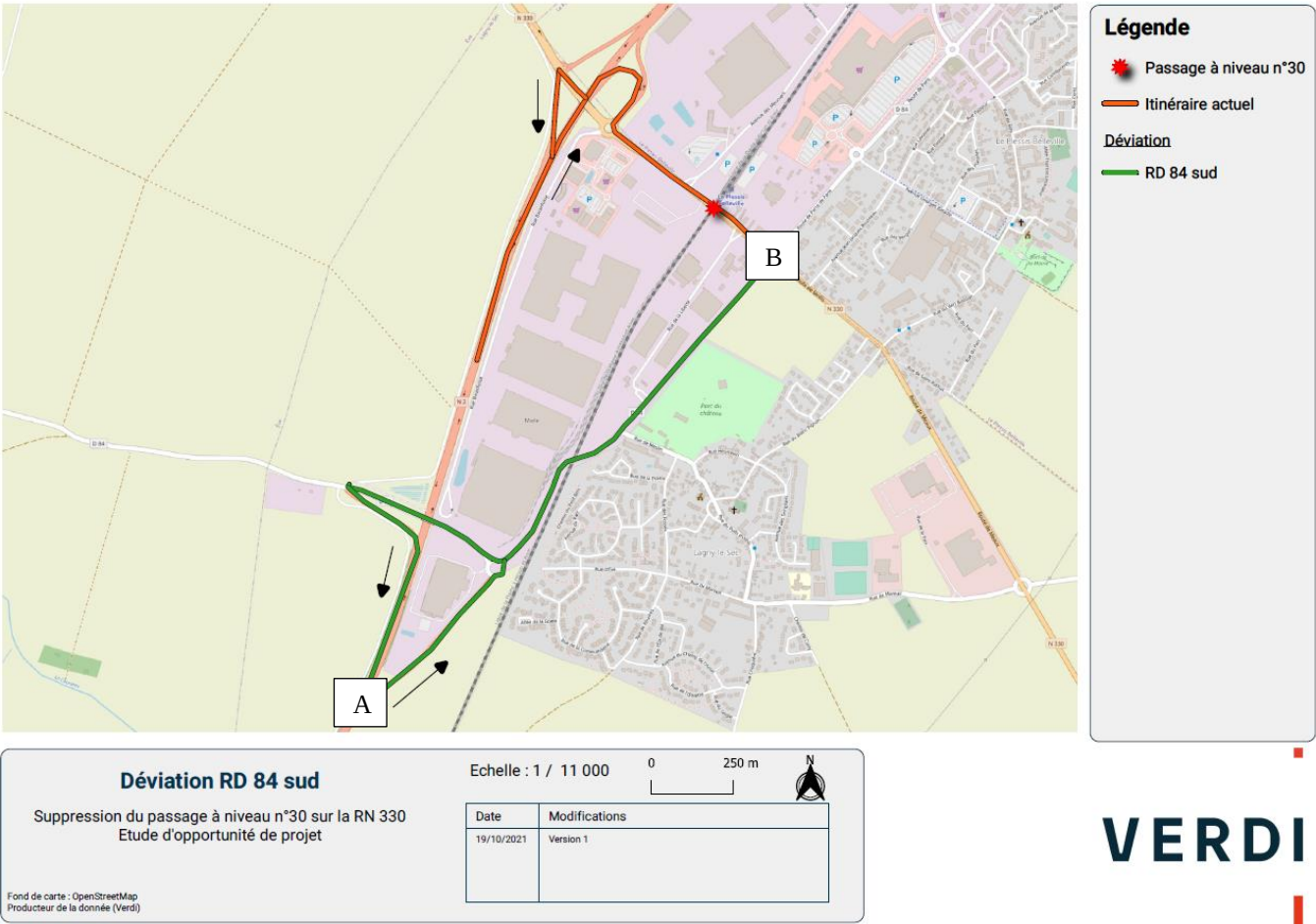
L’analyse des temps de parcours et de l’allongement d’itinéraire fait apparaitre une déviation présentant une certaine attractivité par rapport à l’itinéraire en franchissement du passage à niveau (durées et distances moins importantes pour les deux sens de circulation).

Trajet entre les points A (diffuseur de Lagny-le-Sec) et B (giratoire de la « bonne rencontre »)	Temps de parcours	Distance
Par le passage à niveau	4 minutes	3,3 km
Par la RD84 sud, sur Lagny-le-Sec	3 minutes	2,1 km

Gestion des convois exceptionnels hors gabarits :

Un report de la circulation des convois exceptionnels en lien avec l’Ile-de-France pourrait être envisagé sur cet itinéraire.

Des aménagements complémentaires seraient cependant à envisager pour améliorer la giration des convois, notamment au niveau des carrefours d’accès au diffuseur.



4. Itinéraires de déviation

Itinéraire par la RD84 au nord et la RD548 sur Le Plessis-Belleville :

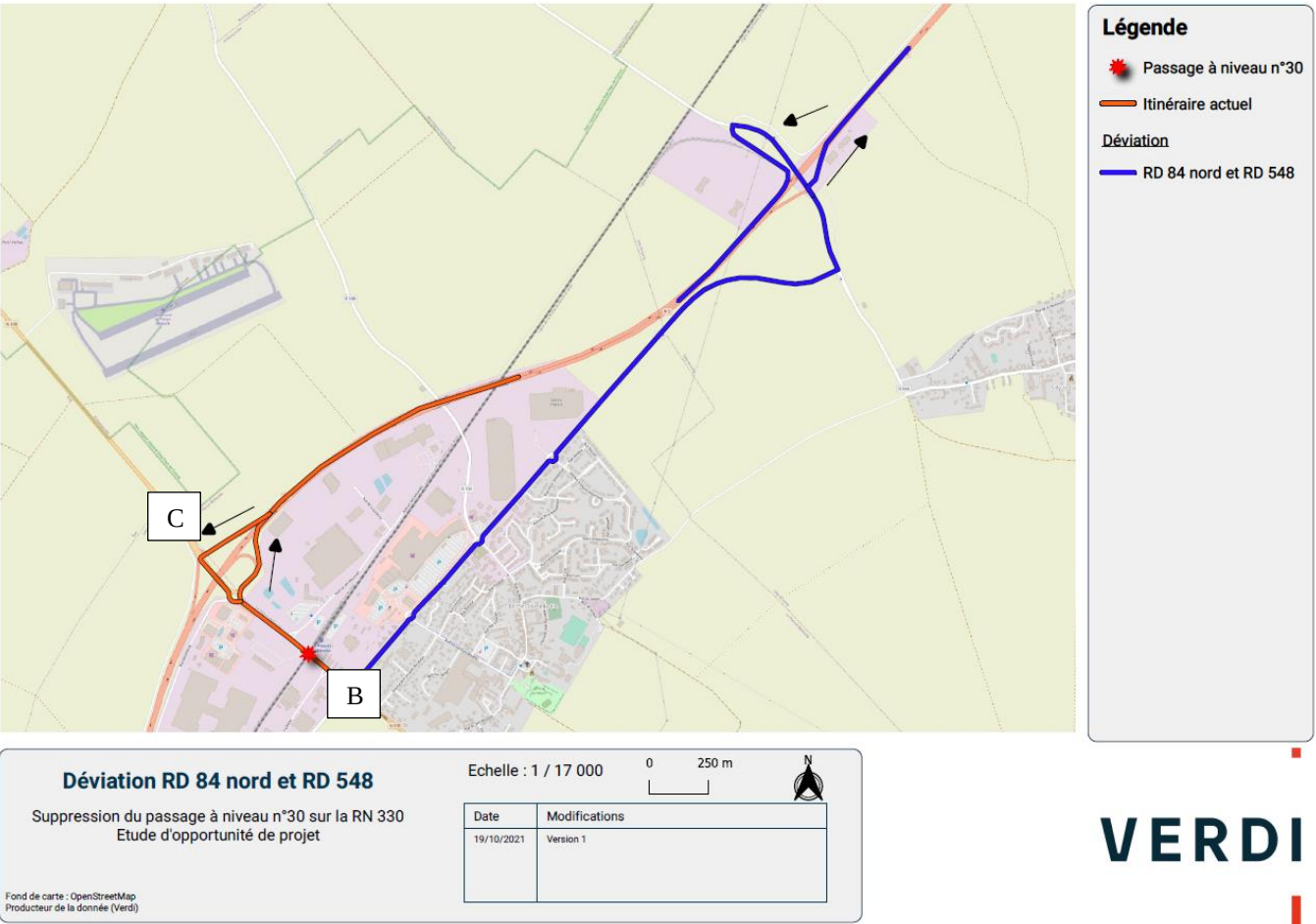
Compte tenu de la configuration du diffuseur nord du Plessis-Belleville sur la RN2 (l'ensemble des mouvements sont possibles sur ce point d'échanges), cet itinéraire pourrait être mis en œuvre pour les échanges avec le nord (Nanteuil-le-Haudouin, etc.) mais également pour les échanges en traversée du passage à niveau.

Pour un trajet entre les points B (giratoire de la « bonne rencontre ») et C (RN330 au nord de la RN2) , le temps de parcours est estimé à 8 minutes pour 7,1 km par cette déviation, contre un trajet de 2 minutes par un franchissement du passage à niveau.

Trajet entre les points B (giratoire de la « bonne rencontre ») et C (RN330 au nord de la RN2)	Temps de parcours	Distance
Par le passage à niveau	2 minutes	1 km
Par la RD84 nord, sur Le Plessis-Belleville	8 minutes	7,1 km

Gestion des convois exceptionnels hors gabarits :

Un report de la circulation des convois exceptionnels en lien avec la RN2 Nord (Picardie) pourrait être envisagé sur cet itinéraire.



4. Itinéraires de déviation

Itinéraire par la RD401, dans le Département de la Seine-et-Marne :

Cet itinéraire pourrait être mis en œuvre pour le trafic de transit sur la RN330 (Meaux < > Senlis par Ermenonville).

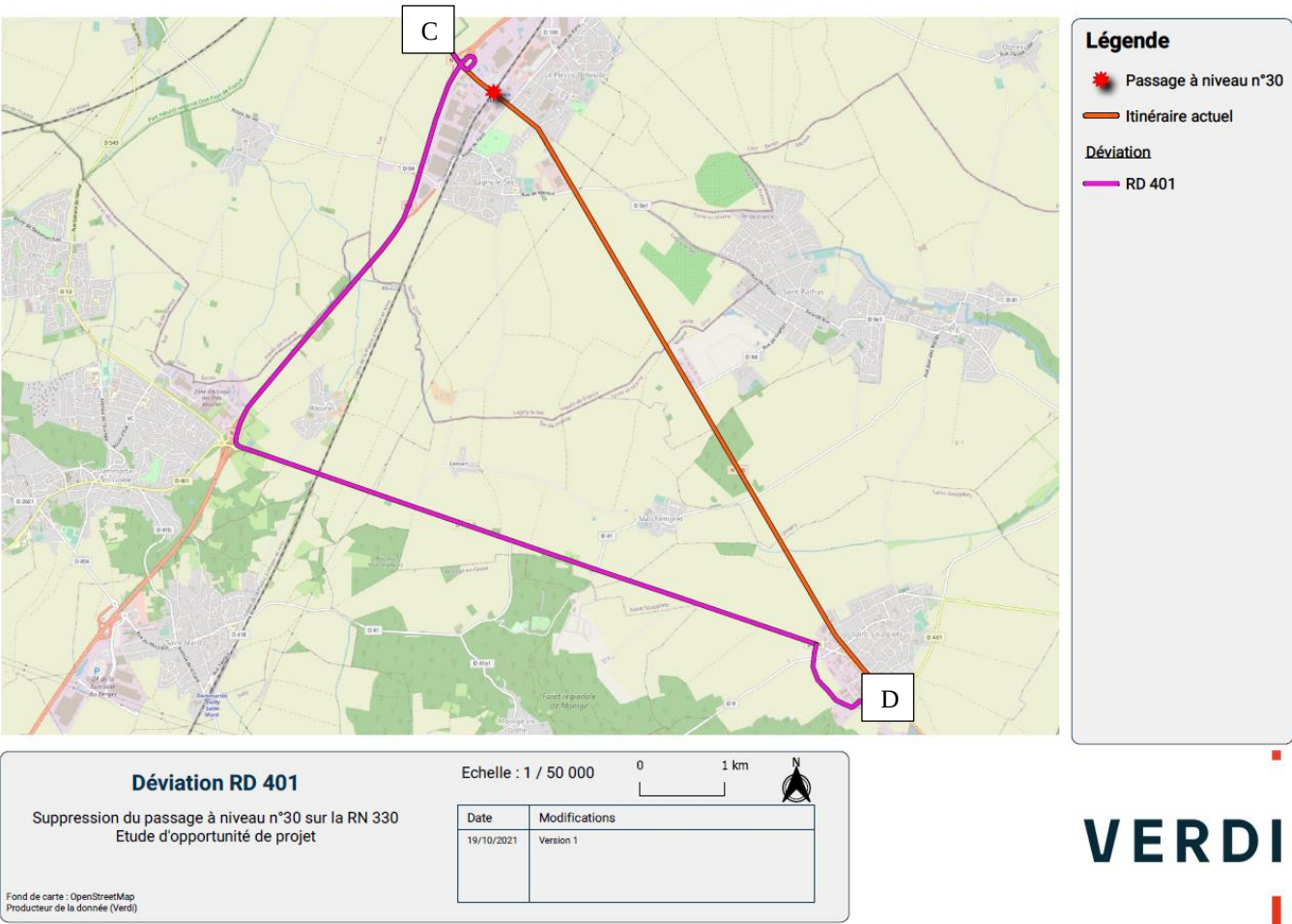
Pour un trajet entre le giratoire au sud de Saint-Soupplets (point D) et le diffuseur de la RN2 (point C), l’analyse des temps de parcours et de l’allongement d’itinéraire fait apparaître une déviation présentant une certaine attractivité par rapport à l’itinéraire en franchissement du passage à niveau (distances plus importantes mais temps de parcours équivalents pour les deux sens de circulation).

Trajet entre le sud de Saint-Soupplets (point D) et la RN330 au nord de la RN2 (point C)	Temps de parcours	Distance
Par le passage à niveau	12 minutes	9,4 km
Par la RD401	13 minutes	14,8 km

Gestion des convois exceptionnels hors gabarits :

Un report de la circulation des convois exceptionnels de la RN330 pourrait être envisagé sur cet itinéraire.

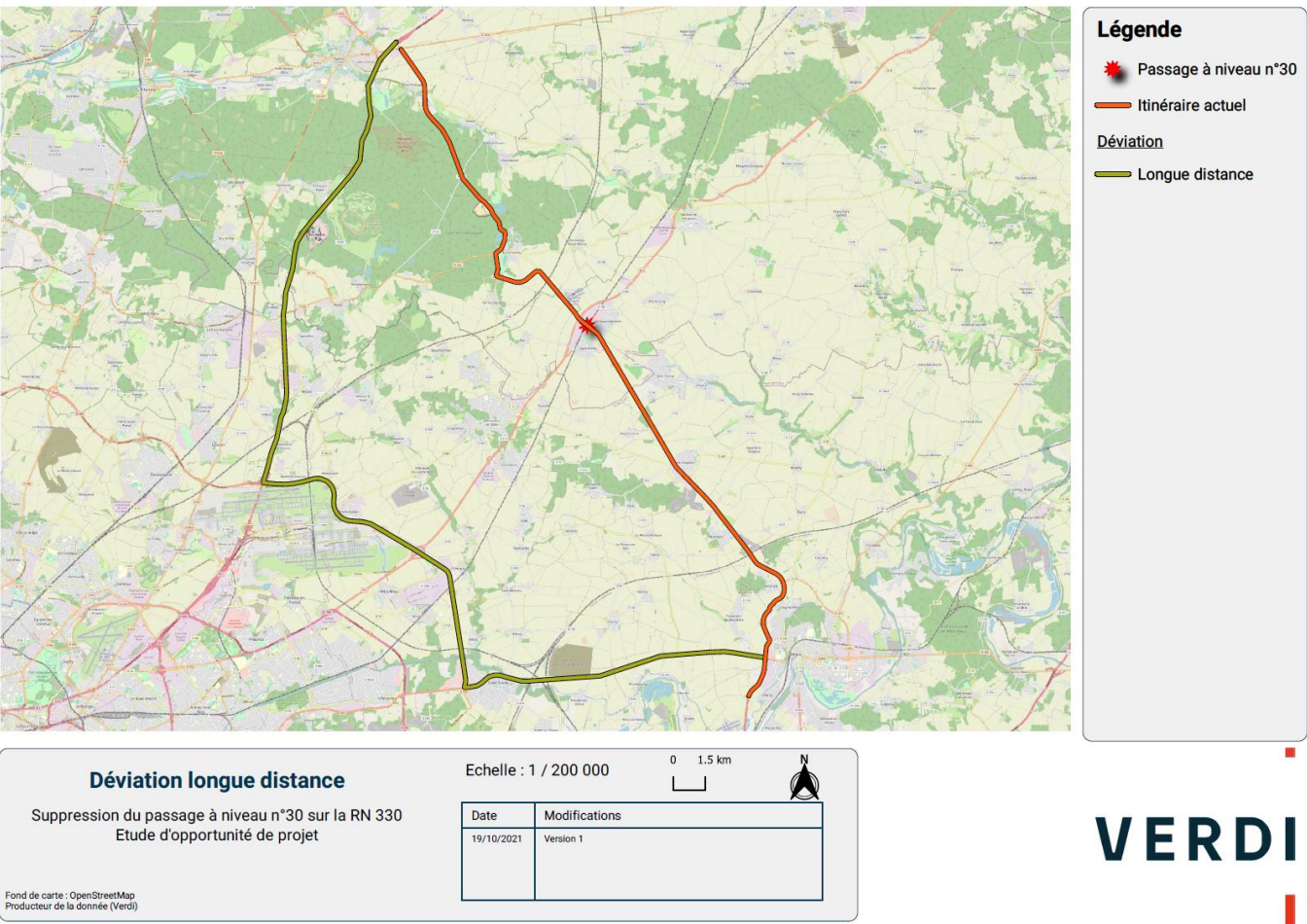
Des aménagements complémentaires seraient cependant à envisager pour améliorer la giration des convois, notamment au niveau des carrefours d’accès au diffuseur RD401/RN2 et au niveau de Saint-Soupplets.



4. Itinéraires de déviation

Déviatiion longue distance :

Une partie du trafic de transit longue distance empruntant la RN330 pourrait être orientée plus au sud via la N1104 (ou la RD212) pour assurer la liaison entre l’A1 et la RN3 (Meaux < > Senlis) pour un allongement de trajet de 20 km environ.

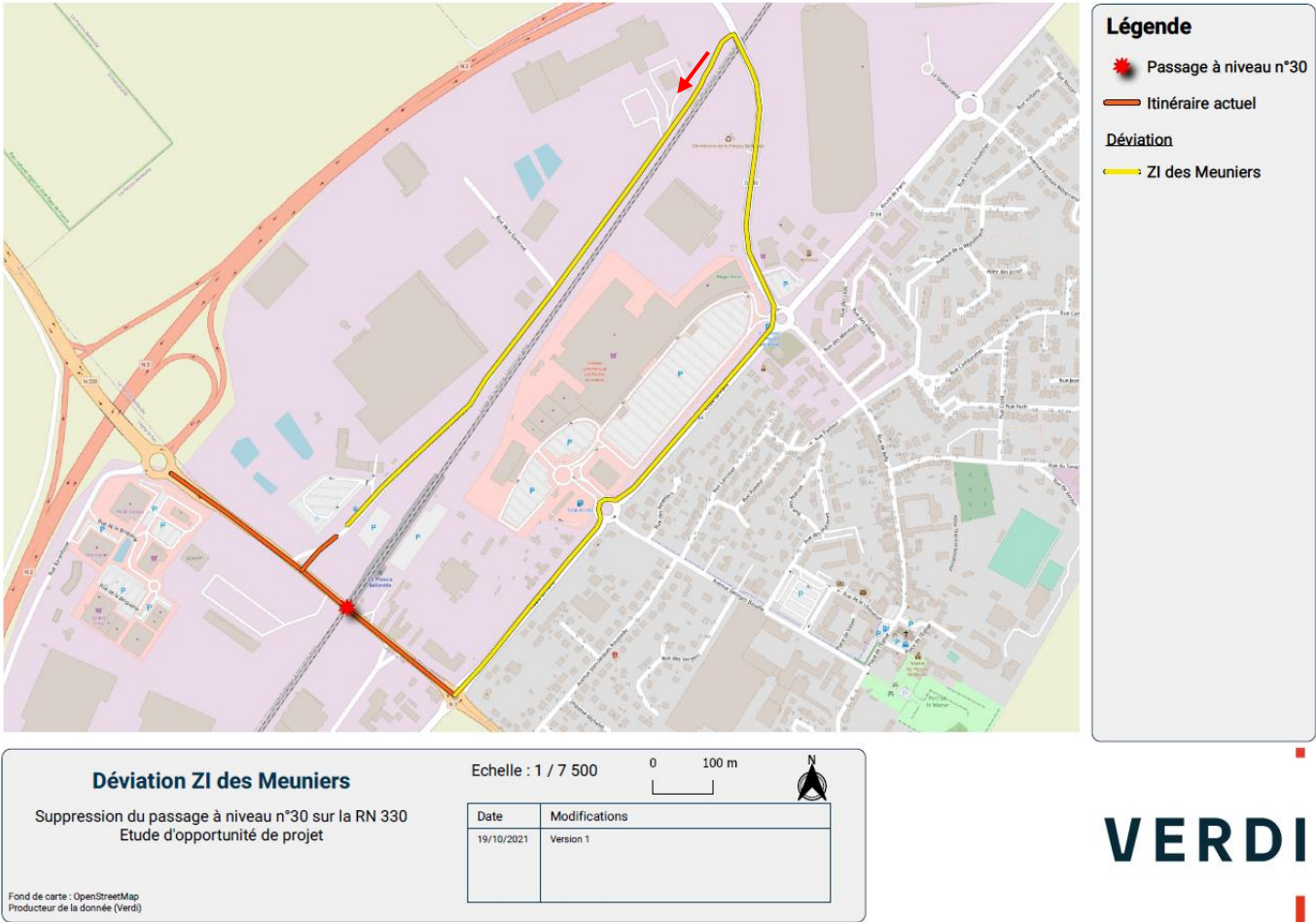


4. Itinéraires de déviation

Accès à la ZI des Meuniers :

L'ouverture d'un accès sur la ZI des Meuniers par la RD100 pourrait permettre de faciliter l'accès aux véhicules en lien avec la zone d'activités grâce à une longueur plus courte que l'itinéraire principal de déviation envisagé par la RD548 et le diffuseur nord du Plessis-Belleville sur la RN2.

Cette déviation par la ZI des Meuniers ne peut s'effectuer que dans le sens entrée vers la ZI des Meuniers, la visibilité et les conditions de sécurité au niveau de la RD100 n'étant pas suffisantes pour une sortie depuis la ZI des Meuniers (tracé de la RD100 en courbe, ouvrage de franchissement de la voie ferrée, passage sous la RN2).



4. Itinéraires de déviation

Accès à la zone de Baranfosse :

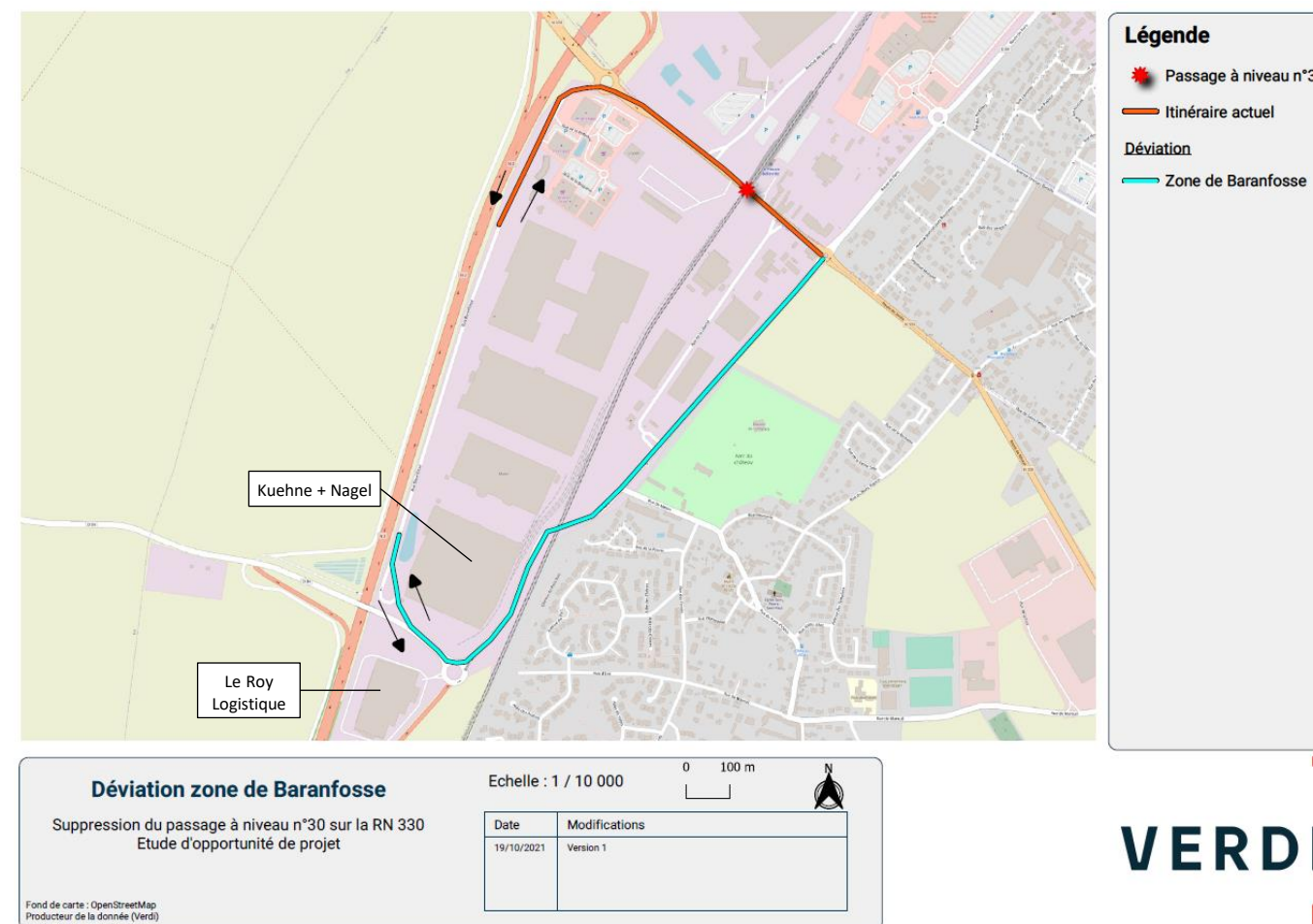
L'accès à la zone de Baranfosse située au Nord de la commune de Lagny-le-Sec serait toujours accessible par le carrefour giratoire du diffuseur de la RN330 (à proximité des enseignes Lidl et Mc Donald's).

Pour améliorer la desserte de la zone d'activité, les représentants du Département de l'Oise et de la mairie de Lagny-le-Sec étudient la création d'un accès réservé aux véhicules légers (VL) depuis le giratoire du diffuseur RN2/RD84 (à proximité des bâtiments occupés par Kuehne + Nagel et Le Roy Logistique).

Le réaménagement de la voie pompier existante depuis le giratoire pourrait permettre d'offrir un second accès à la zone, depuis le sud. Il convient cependant d'être vigilant lors de la création de l'accès sur :

- La mixité des usages et usagers VL/PL,
- La largeur de chaussée réduite (4m de large) ne permettant pas le croisement des véhicules.

Ce nouvel accès serait interdit aux poids lourds, qui devraient accéder à la zone par le carrefour giratoire nord de la RN330.



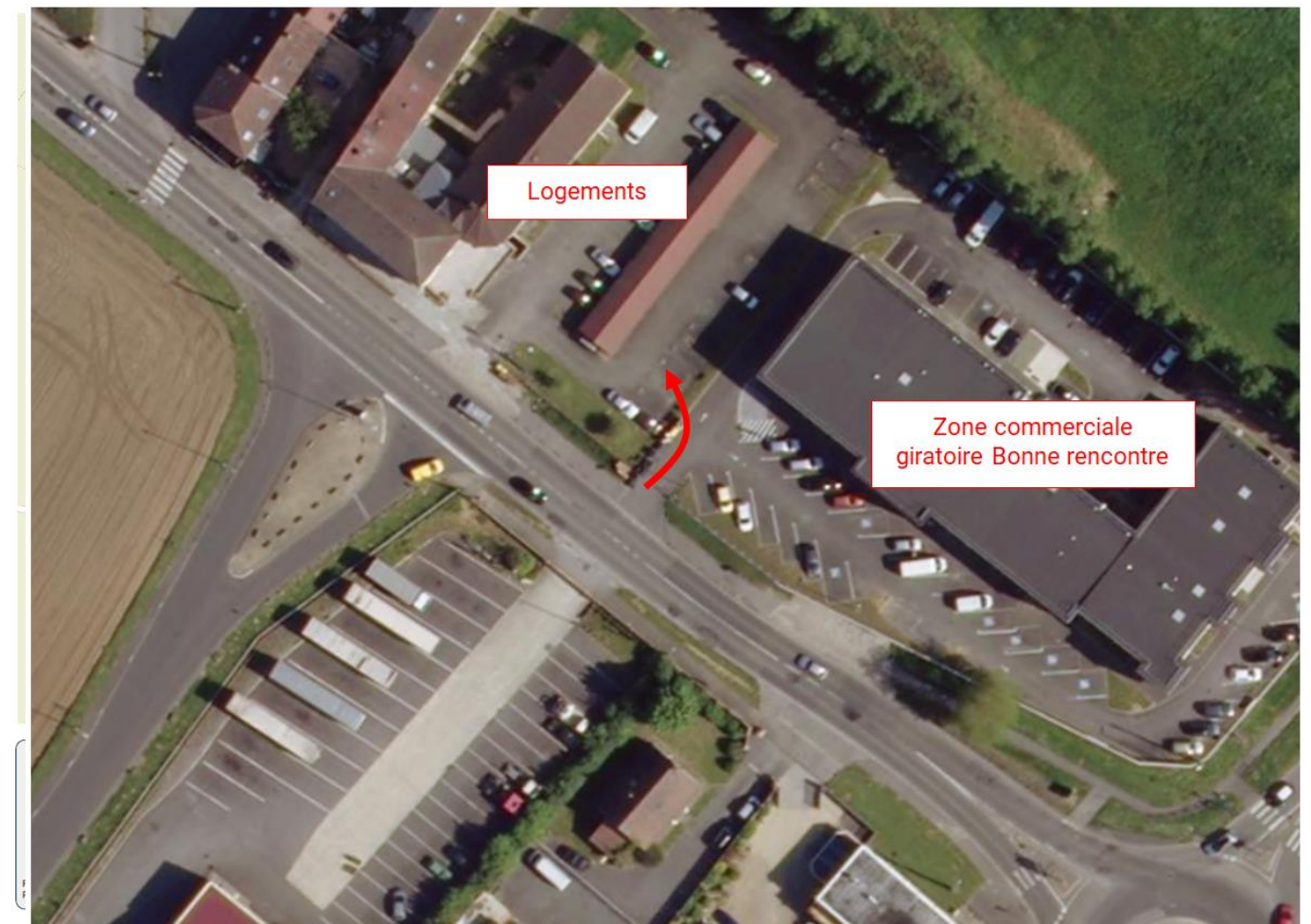
4. Itinéraires de déviation

Accès à la zone commerciale à l'angle de la RN330 et de la RD84 :

Dans le cadre du phasage des travaux, il sera recherché le maintien de l'accès à la zone commerciale située à l'angle du giratoire de la « bonne rencontre » pendant l'ensemble de la durée des travaux.

La desserte des habitations et commerces situés au plus près du passage à niveau ne sera pas possible depuis la RN330 en raison de la dénivellation de la voie. Un cheminement piéton pourrait cependant être maintenu pendant la durée des travaux.

Il est envisagé de créer, de manière provisoire, un accès véhicules au parc de stationnement des logements via le parking de la zone commerciale (interruption de clôture et mise en place d'un portail d'accès).





**PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*