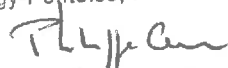


Vu pour être annexé à
l'arrêté de ce jour
Cergy-Pontoise, le

PREFECTURE DU VAL D'OISE
DDT
Pôle Études et Aménagement
Mission Immobilier Foncier

27 JUIN 2022



Philippe COURT

PROJET DE SUPPRESSION DU PN4 DEUIL-LA-BARRE / MONTMAGNY – ANNEXE À L'ARRÊTÉ DE DUP –

ANNEXE 1 - EXPOSÉ DES MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS JUSTIFIANT L'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET

(ART. L. 126-1 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT)

PRÉAMBULE

La présente annexe expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet de suppression du PN4 à Deuil-la-Barre / Montmagny.

Elle relève des dispositions de l'article L. 126-1 du code de l'environnement qui dispose que :
« Lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique en application du chapitre III du présent titre, l'autorité de l'État ou l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée. »

L'exposé ci-après reprend les éléments essentiels figurant au dossier soumis à l'enquête publique, auquel il ne saurait en aucun cas se substituer.

En tant que de besoin, il conviendra de se reporter à ce dossier afin de qualifier plus complètement le caractère d'utilité publique du projet.

1. PRÉSENTATION DU PROJET

Le passage à niveau n°4 (PN4), situé à côté de la gare de Deuil-Montmagny, est le passage à niveau le plus accidentogène de France. Il est classé en première position sur la liste des passages à niveau à supprimer en priorité établie par le ministère des transports. Depuis 15 ans, on y recense 60 incidents et 7 accidents entraînant la mort d'une personne.

Ce passage à niveau est classé 1ère catégorie, c'est-à-dire ouvert à la circulation de l'ensemble des usagers de la route. Il est traversé par 188 trains et par 7000 véhicules routiers à moteur en moyenne par jour, dont 245 poids lourds. Ce qui en fait le carrefour ferroviaire / routier le plus fréquenté d'Ile-de-France, avec des interruptions de trafic routier pouvant aller jusqu'à 20 mn cumulées en heure de pointe.

Le passage à niveau a en outre la particularité d'être traversé par un grand nombre de piétons : en heure de pointe, en moyenne 500 piétons le traversent. Il s'inscrit en effet dans un contexte urbain dense, à proximité d'un lycée et en limite des quais de la gare Deuil-Montmagny.

Une solution de suppression est attendue et débattue depuis plus de 10 ans, sans aboutir, faute d'accord sur le rétablissement des circulations. En 2013, un premier projet avait été présenté au public sans emporter l'adhésion du territoire.

De nouvelles études ont été lancées en 2015. SNCF Réseau a reçu pour mission de l'État de supprimer ce passage à niveau et de rétablir ses fonctions actuelles : les circulations motorisées et celles des modes doux. Cette suppression s'inscrit dans la politique de sécurisation des passages à niveau développée par SNCF Réseau depuis plus de 15 ans.

L'ensemble des partenaires institutionnels y ont été associés dès le commencement afin d'inscrire au mieux le projet dans son territoire. Après 2 ans de travail avec l'État, la région Ile-de-France, le département du Val d'Oise, Ile-de-France Mobilité (ex-STIF), la RATP, la communauté d'agglomération Plaine Vallée et les communes de Deuil-la-Barre et Montmagny, un scénario de rétablissement consensuel a émergé.

Une concertation a ensuite eu lieu début 2017 et a permis de faire émerger un consensus clair sur la nécessité de supprimer le passage à niveau. Le projet de rétablissement des franchissements piétons et motorisés a quant à lui été perçu comme nécessaire à la répartition et à la fluidification du trafic par population.

2. CARACTÈRE D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET

En dépit des sécurisations mises en œuvre ces dernières années par l'État, SNCF Réseau, le conseil départemental du Val d'Oise ainsi que les communes de Deuil-la-Barre et Montmagny, le nombre d'accidents / incidents reste élevé. Cette situation est en partie imputable à l'emplacement du passage à niveau. Sa localisation en cœur de ville à proximité des quais de la gare de Deuil-Montmagny et du lycée Camille Saint-Saëns, et sa forte fréquentation multiplient en effet les risques d'incident ou d'accident. La configuration des voies secondaires se raccordant à la RD 311 (rue Guynemer et Blancport, avenue du Commandant Manoukian) amplifie par ailleurs les occasions de blocage de véhicules sur la voie ferrée. La sécurité des piétons, et notamment des jeunes, lycéens, collégiens et écoliers des établissements scolaires du quartier (lycée Camille Saint-Saëns, collège Emile du Châtelet, écoles Pasteur, centre social Saint-Exupéry) est ainsi au cœur du projet.

Lors de la concertation, qui s'est déroulée du 11 janvier au 11 mars 2017, l'importante mobilisation des partenaires institutionnels (État, région Ile-de-France, département du Val d'Oise, Ile-de-France Mobilité, RATP, communauté d'agglomération Plaine Vallée et communes de Deuil-la-Barre et Montmagny) et leur participation ont été un signe fort du soutien porté au projet. L'importante participation (314 avis) des riverains, usagers et associations du territoire témoigne également de leur attention et de leur implication dans le projet de suppression. L'ensemble des participants se sont accordés sur le danger représenté par le passage à niveau et ont appelé à sa suppression.

SNCF Réseau et les partenaires institutionnels se sont attachés à concevoir un projet le mieux à même de s'intégrer dans l'environnement urbain.

Dans un premier temps, durant les études préliminaires, plusieurs scénarios ont été étudiés. Les critères qui ont prévalu au choix de la solution ont été les suivants :

- la sécurité de tous
- le moindre impact foncier et environnemental
- la faisabilité technique
- le coût
- la restitution des fonctionnalités du passage à niveau actuel
- les impacts sur la circulation, et notamment celle des bus et véhicules prioritaires

La suppression du passage à niveau et le projet de rétablissement sont l'occasion pour les collectivités territoriales de réfléchir à la refonte de leur plan de circulation afin de gérer la nouvelle répartition des circulations sur leur commune.

Le projet comporte des éléments d'amélioration du cadre de vie qui seront bénéfiques pour le territoire et ses habitants : un quartier de gare pacifié et requalifié, de nouvelles pistes cyclables, un accès plus facile aux transports en commun, la réduction des retards sur la ligne H et la ligne TER Paris-Persan Beaumont-Beauvais, un passage tous gabarits à double sens sécurisé sous la voie, un cheminement sécurisé pour les lycéens.

La préservation du cadre de vie des deux communes a donc été pensée depuis le début du projet. Néanmoins conscient des impacts liés aux déviations routières et piétonnes, SNCF Réseau a souhaité porter ce projet en concertation avec les élus et partenaires afin de l'intégrer au mieux dans le territoire.

L'objectif principal étant la sécurité, le projet de suppression du passage à niveau y répond parfaitement. Bien que le projet se situe en majeure partie sur le domaine public, compte tenu des objectifs poursuivis, l'atteinte à la propriété privée n'est pas excessive et se justifie.

L'estimation globale des dépenses fait apparaître un coût financier raisonnable compte tenu des travaux importants et des ouvrages à construire, des objectifs visés et des avantages attendus.

Le projet devrait également être bénéfique du point de vue de la rentabilité socio-économique pour les communes en maintenant le lien entre elles, en vitalisant le quartier de la gare et, en particulier le commerce local, et en répartissant les circulations automobiles.

Les pollutions liées à la phase chantier ont été étudiées et le maître d'ouvrage s'est engagé à y porter une attention particulière et à informer les habitants et les commerces au fur et à mesure de la réalisation du projet. Après l'achèvement des travaux, il ne devrait pas y avoir de pollutions supplémentaires. La fluidité de la circulation, la mise en place de voies cyclistes et piétonnes ainsi que l'aménagement qualitatif des abords de la gare devraient au contraire apporter des améliorations notables.

Le projet présente enfin les garanties nécessaires afin de limiter la consommation d'espace naturels

Au vu de l'ensemble de ces éléments, le projet revêt un caractère d'intérêt général.

Ce caractère d'utilité publique impose que le projet soit mis en œuvre dans le respect des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ses effets sur l'environnement et de mise en place du dispositif de suivi de ces mesures, telles que prévues par le dossier d'étude d'impact.

