

Position des associations des Amis de la Terre Val d'Oise et de Val d'Oise Environnement sur le projet de suppression du passage à niveau PN4

Les Amis de la Terre Val d'Oise (ATVO) et Val d'Oise Environnement (VOE)

Les Amis de la Terre Val d'Oise et Val d'Oise Environnement sont les deux principales associations généralistes de protection de l'environnement du Val d'Oise, toutes deux agréées au titre de la protection de l'environnement dans notre département.

Contexte

Un passage à niveau dangereux

Le passage à niveau PN4 présente un caractère accidentogène marqué avec 60 incidents et 5 accidents de personnes en 10 ans. Malgré les mesures de sécurité mises en place (radars, présence de policiers municipaux aux heures de pointe, tapis anti-intrusion...), il semble que la sécurité à ce passage à niveau ne puisse toujours pas être assurée.

Le projet de fermeture du PN4

La SNCF ainsi que les municipalités de Deuil-La Barre et de Montmagny proposent la fermeture du passage à niveau PN4 avec franchissement piétonnier et, en scénario de base, une alternative routière avec création d'un nouveau pont rail au niveau de la ruelle du pavillon ainsi que :

- La création d'une rue dans la continuité de la rue Guynemer le long du lycée
- Son raccordement à la rue de la Plante des Champs
- La création d'une rue pour relier la rue Guynemer à la rue des Lévriers.

Par ailleurs, il est envisagé :

- Une liaison routière de la rue Théophile Gautier à la rue Guynemer, de façon à « fluidifier le trafic à Montmagny »
- Une liaison routière de la rue de la Plante des Champs à la rue Abel Fauveau

La pollution liée à la circulation automobile

Le traitement du PN4 et les éventuelles solutions de substitution ne peuvent être dé-corrélés de la grave pollution de l'air (oxydes d'azote, particules fines, ozone..) qui sévit en Ile de France, ni plus généralement de l'impérieuse nécessité d'une baisse des émissions de gaz à effet de serre comme la France s'y est engagée.

Pour rappel, selon Airparif, **cinq polluants issus pour une importante partie de la circulation automobile dépassent toujours la réglementation**, à des degrés divers : le dioxyde d'azote, les

particules (PM₁₀ et PM_{2,5}), l'ozone et le benzène. Ce sont les Franciliens résidant dans l'agglomération parisienne et le long du trafic qui sont les plus concernés : au voisinage de certains grands axes la pollution est jusqu'à deux fois supérieure aux normes annuelles. Les niveaux de particules PM₁₀ et le dioxyde d'azote font d'ailleurs l'objet d'un contentieux entre la France et la Commission européenne pour non-respect des directives sur la qualité de l'air (respectivement avis motivé et mise en demeure).

Enfin, le Plan de Déplacement Urbain d'Île de France (PDUIF) vise une baisse de 2% de la circulation automobile d'ici 2020.

Outre les effets connus sur le système respiratoire et cardiovasculaire, les particules fines sont maintenant reconnues comme pouvant être impliquées dans le développement de maladies neurodégénératives¹. Les impacts sanitaires de cette pollution atmosphérique sont de plus en plus coûteux et seront de moins en moins tolérés par les populations affectées.

Par conséquent, le projet de fermeture du PN4 doit s'inscrire dans un objectif plus large de réduction de la circulation automobile et permettre le développement des modes alternatifs (vélos classiques ou à assistance électrique, avec ou sans attelage, triporteurs etc.) et des transports en commun intercommunaux respectueux de l'environnement.

Position générale de ATVO et VOE

Fermeture du PN4

ATVO et VOE considèrent effectivement que le franchissement du passage à niveau par le PN4 présentera, quels que soient les aménagements faits, toujours un risque important pour les automobilistes et les piétons notamment les élèves du lycée de Deuil-Montmagny. De plus, les incidents récurrents observés diminuent la fluidité du trafic ferroviaire de la branche de la ligne H concernée.

Dès lors, ATVO et VOE ne sont pas défavorables à la fermeture du PN4.

Baisse du trafic automobile

ATVO et VOE remarquent que près d'un tiers des déplacements automobiles se font à l'intérieur des 2 communes, déplacements qui peuvent être effectués de façon alternative par des modes de circulation douce : vélo, marche à pied.

ATVO et VOE considèrent que le rétablissement de liaison routière alternative doit s'accompagner d'une refonte générale du plan de déplacement des 2 communes concernées (Deuil et Montmagny) permettant une diminution générale du trafic routier source de pollutions et d'une promotion accrue des modes de déplacement alternatifs à la voiture dont le bus.

Préservation des espaces naturels

De plus, la mise en place d'un franchissement alternatif ne doit pas servir de prétexte à l'urbanisation des zones naturelles dans le secteur de la Plante des champs. Cette zone, classée comme « espace vert et espace de loisir d'intérêt régional à créer » au SDRIF a vocation à être un espace vert au service des habitants de Deuil-La Barre et de Montmagny. Une partie pourrait également être

¹ Cacciottolo, M., et al., *Particulate air pollutants, APOE alleles and their contributions to cognitive impairment in older women and to amyloidogenesis in experimental models*. Translational Psychiatry, 2017. **7**: p. e1022.

convertie en zone maraîchère destinée à alimenter les écoles des communes en produits frais et locaux ou en jardins potagers au service des habitants.

Scénario de base

L'alternative de base (scénario de base) telle que rappelée ci-dessus constituerait une alternative acceptable à condition que :

- elle maintienne la desserte de la gare et du centre-ville de Deuil par les lignes de bus 256 et 337 sans allongement significatif des temps de parcours, en évitant leur passage rue Georges Dessailly à proximité des écoles élémentaires Pasteur, rue Victor Labarrière et avenue Scheaffer, devant l'école maternelle Pasteur, rues étroites qui ne permettent a priori pas un passage aisé d'un bus et d'assurer la sécurité des enfants.
Les bus devraient dans ce cas emprunter la rue du Moutier, avec un arrêt devant la résidence de personnes âgées Victor Collet, puis la rue Napoléon Fauveau jusqu'à la rue Charles de Gaulle avec l'arrêt existant déplacé en lieu et place des stationnements actuels devant l'agence immobilière, puis rejoindre la rue Cauchoix et la rue Mathieu Chazotte vers le marché.
- elle maintienne la possibilité d'une traversée au niveau du PN4 à bicyclette, y compris celles munies de remorques, sans devoir mettre le pied à terre ainsi que le passage des poussettes et fauteuils roulants sans utilisation d'ascenseur
- elle s'accompagne de la mise en place de voies de circulations douces le long du parcours alternatif avec notamment un double sens cyclable au niveau de la rue Guynemer.
- elle s'inscrive dans une démarche « d'apaisement » de la circulation automobile. À cet égard, une limitation généralisée de la vitesse à 30 km/h est souhaitable.

Liaison Théophile Gautier

La liaison Théophile Gautier a pour but de « fluidifier la circulation ». Elle ne peut dès lors que favoriser l'usage de la voiture et s'inscrit donc en contradiction avec les objectifs du PDUIF (-2% de circulation automobile à l'horizon 2020) et plus généralement de lutte contre la pollution atmosphérique.

ATVO et VOE sont défavorables à la création de cette liaison.

Liaison Abel Fauveau

Cette liaison est présentée à tort comme devant :

- « *Désenclaver le quartier de la Galathée* » : rappelons que la Galathée est située en bordure de la RD928, axe de communication majeure, et qu'elle est déjà connectée au centre-ville de façon directe par la rue Gallieni,
- « *Faciliter l'accès au lycée et aux équipements sportifs pour les habitants du quartier de la Galathée* » : le lycée et les équipements sportifs associés sont situés à moins d'un km du lycée par la ruelle du Pavillon. L'accès de cette zone en voiture pour des mineurs ou des sportifs n'a donc aucun intérêt ! Un aménagement de la ruelle du Pavillon en la rendant plus praticable pour les bicyclettes serait éventuellement à rechercher.

- « *Rendre possible un aménagement futur du quartier Plante des Champs* » : en accord avec le SDRIF, cet espace à vocation à rester naturel comme il est exposé ci-dessus.

Cette liaison ne revêt donc aucune utilité. Au contraire, comme pour la liaison Théophile Gautier, elle ne fera que générer des déplacements automobiles supplémentaires.

ATVO et VOE sont défavorables à la création de cette liaison. Un aménagement aux circulations douces et une sécurisation de la ruelle du Pavillon constitueraient une alternative intéressante.