

Pas-de-Calais

 Le Département



DOSSIER DE CONCERTATION
relatif à la suppression du passage à niveau 121
Sur le territoire de la commune de VERTON



SOMMAIRE

PREAMBULE

- 1- LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION : INFORMER,
ECOUTER ET DIALOGUER**
- 2- COMMENT PARTICIPER A LA CONCERTATION ?**

LE CONTEXTE GENERAL

LE PROJET

LES DEVIATION DE CIRCULATION

LES ETAPES DE REALISATION

LE PLANNING PREVISIONNEL

POINTS DIVERS

PREAMBULE

Pour améliorer et rendre plus sûrs les 6200 km de son réseau routier, le Conseil départemental du Pas-de-Calais engage de lourds investissements. Il s'agit notamment de doter le territoire des infrastructures nécessaires pour favoriser le développement économique et améliorer la situation de l'emploi.

L'opération s'inscrit dans le programme de suppression des passages à niveaux préoccupants co-établi entre le Département du Pas-de-Calais et SNCF Réseau. La proximité immédiate du Centre Hospitalier de l'Arrondissement de Montreuil, et le trafic dense enregistré sur la RD 303 de plus de 10 000 véhicules par jour a inscrit sur cette liste , ce passage à niveau à risque . Après ces phases d'étude technique, le Département organise une concertation publique , portant sur le projet de suppression du passage à niveau afin de présenter le projet, son déroulé et les impacts des travaux sur la circulation.

1 - LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION : INFORMER, ECOUTER ET DIALOGUER

La concertation doit permettre à chacun d'exprimer un avis sur le projet en ayant au préalable une bonne appréciation du contexte et du projet.

A l'issue de la concertation , le Département dressera un bilan des échanges et des remarques des recueils d'avis.
Le bilan de la concertation sera rendu public sur les sites internet des communes et sur le site internet du Conseil départemental

2 – COMMENT PARTICIPER A LA CONCERTATION

Pour favoriser la prise de connaissance du projet par la population , le Conseil départemental diffuse des supports d'information et met à disposition des moyens d'expression.

La mise à disposition du présent dossier de concertation, accompagné d'un registre pour recueillir les remarques, avis et suggestions de la population :

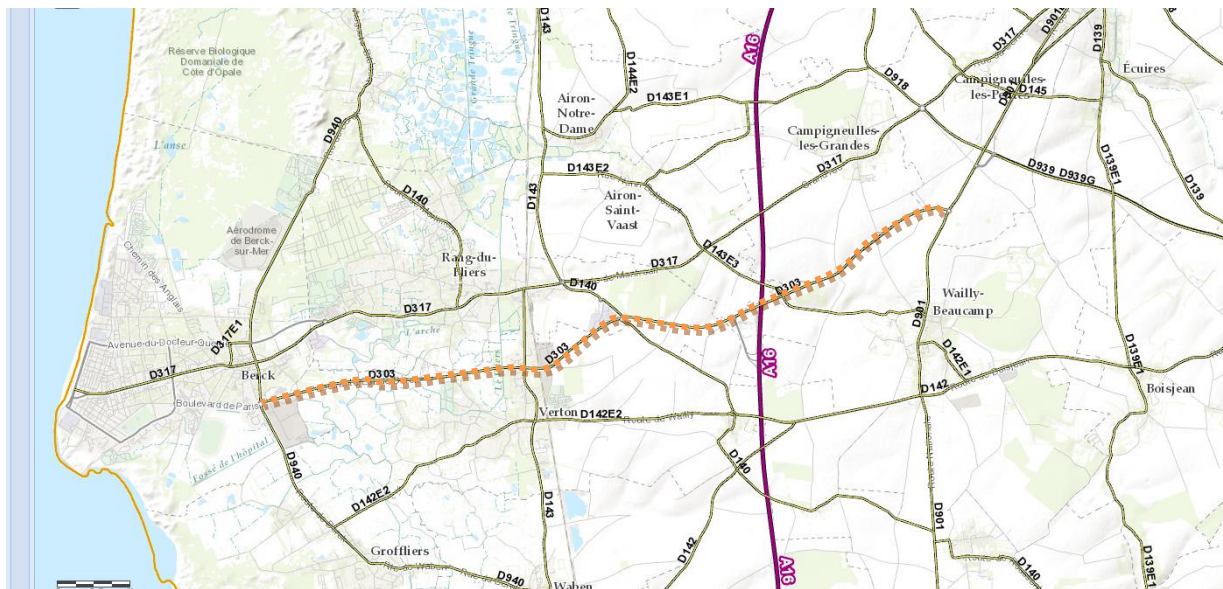
. en mairies de RANG-DU-FLIERS, VERTON , et au siège de la Communauté d'Agglomération des 2 Baies en Montreuillois à MONTREUIL-SUR-MER

La mise en ligne du présent dossier de concertation sur le site : www.pasdecalais.fr

La création d'une messagerie dédiée pour recueillir des observations par voie électronique : concertation.rd303@pasdecalais.fr

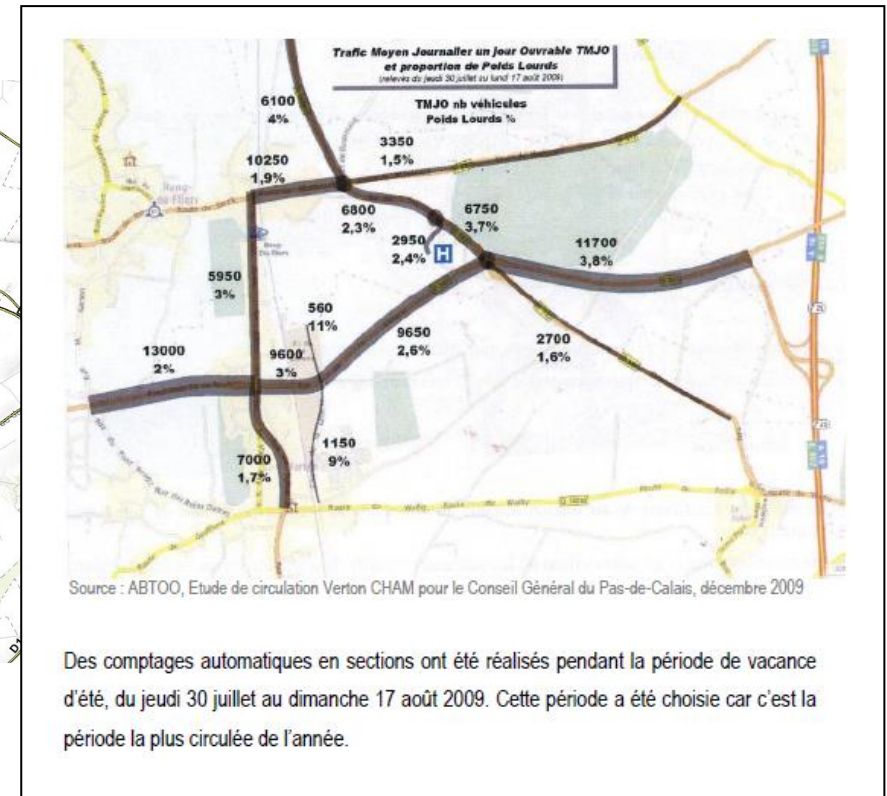
LE CONTEXTE GENERAL

La RD 303 est un axe structurant de la circulation sur la côte d'opale. Elle permet en outre d'assurer la liaison entre différents axes principaux RD 939, RD 901, autoroute A16 et les villes littorales . En période estivale, sur le secteur concerné elle draine un trafic de l'ordre de 10 000 véhicules par jour dont 300 à 600 poids-lourds.

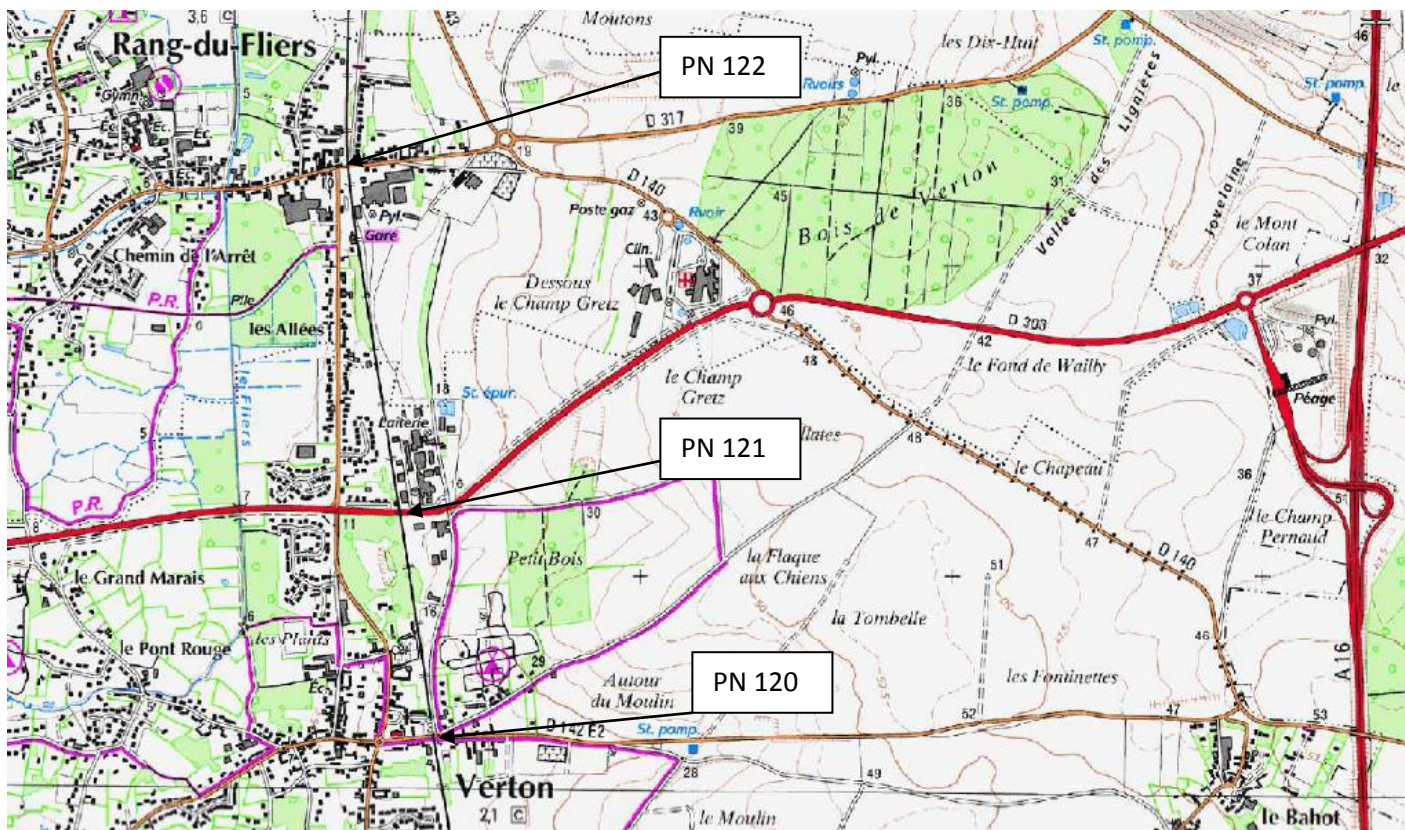


Entre l'autoroute A16 et la commune de VERTON, on trouve sur cet axe RD 303, l'accès au Centre Hospitalier de l'Arrondissement de Montreuil-sur-mer, l'accès à la zone d'activité du Champs Gretz, l'accès à la zone d'activité de la laiterie, le passage à niveau 121, et l'accès à Verton Centre et la gare de Rang-du-Fliers .Les trafics enregistrés sur cet axe, confirment l'importance de cet itinéraire en terme de transit et de desserte, car on trouve également un trafic pendulaire « domicile –travail » au quotidien, et un trafic majoré de type week-end et vacances.

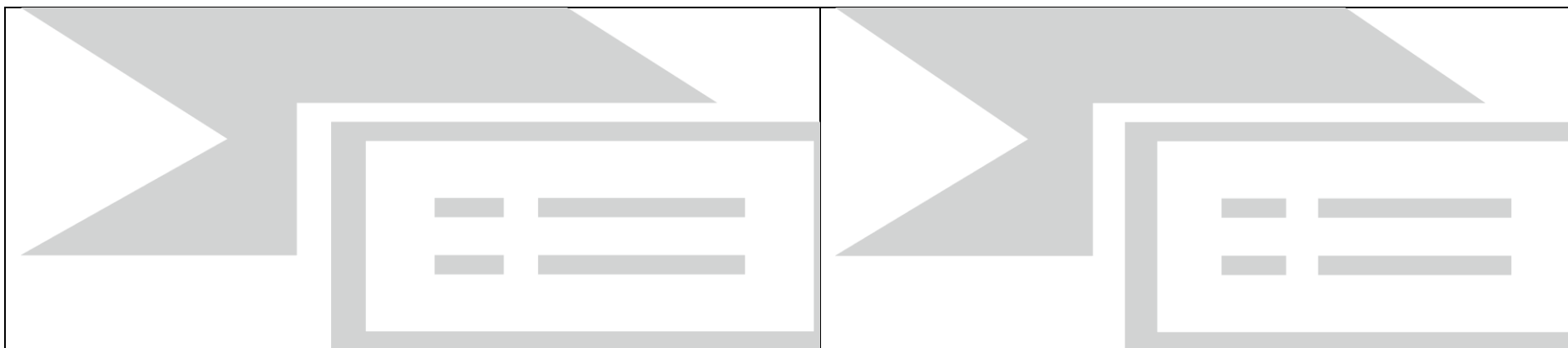
L'évolution du secteur et notamment la **création de la zone d'activité du champs gretz sur une surface de 71 hectares**, va induire une évolution des trafics dans le secteur. Les projections ont évalué cette progression à 4000 véhicules par jour en plus sur les différents axes routier.



Le trafic important, est impacté par les trois passages à niveau 122 , 121 et 120, que l'on trouve successivement à une inter-distance de 1km et 700 m. Les trafics de train sont de l'ordre de 57 trains de voyageurs et frets par jour auxquels il faut ajouter 7 trains de fret.



Les temps de fermeture des barrières de Passage à niveau sont variables en fonction de l'origine du train et de la distance du PN par rapport à la gare. Ainsi, on constate que le PN 122 de RANG DUF LIERS impacte beaucoup plus sur la circulation de la route départementale car les temps de fermeture de barrière sont plus longs que pour le PN 120 situé sur la RD 142^e ; le PN 121 sur la RD 303 se rapproche en terme de temps d'arrêt du PN 122 de RANG DU FLIERS.



La proximité du centre hospitalier et les problématiques d'accès qu'il convient d'optimiser ont conduit le Conseil départemental du Pas-de-Calais à travailler de concert avec SNCF Réseau à un diagnostic . Suite à cette étude le PN 121 a effectivement été classé comme passage à niveau à sécuriser et les modalités de co-financement ont été établies .Le cadre du projet a été approuvé par la 4^{ème} Commission du Conseil départemental en juillet 2013 et décembre 2016.

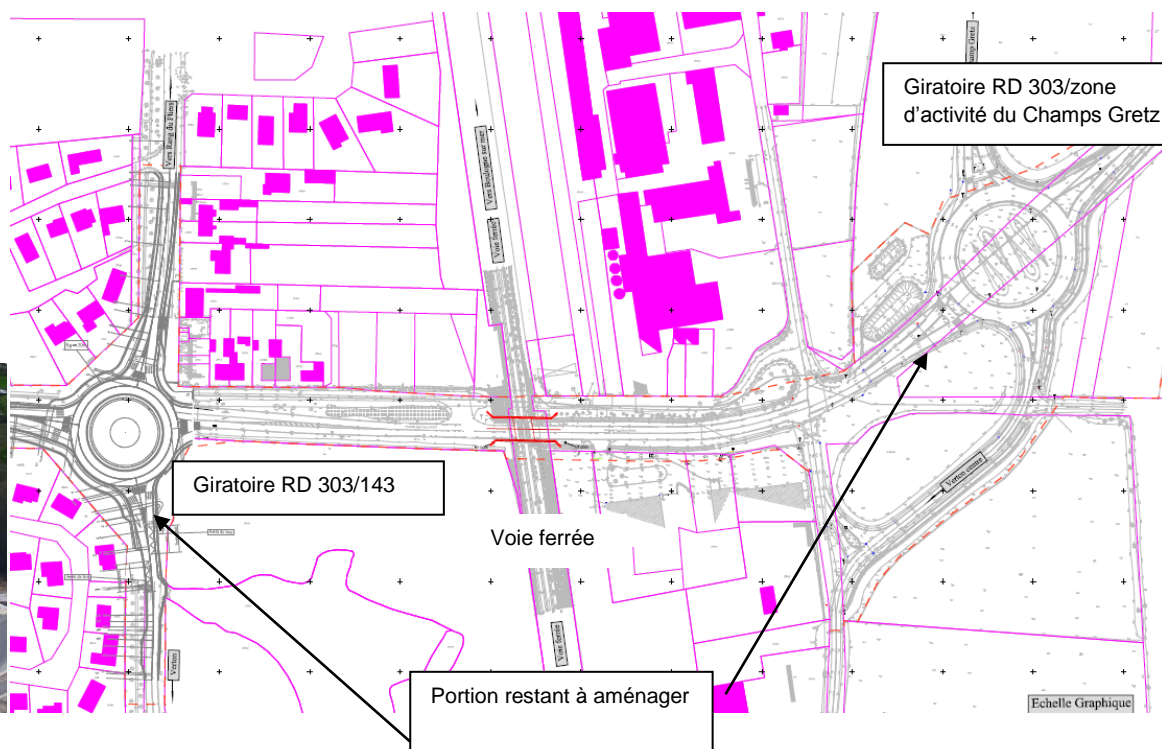
LE PROJET SOUMIS À CONCERTATION – Les variantes

La réflexion relative à ce projet à porter sur un objectif principal de fluidifier la circulation de la RD 303 et ainsi sécuriser les axes routiers et les accès au centre hospitalier. Une opération globale d'aménagement de la RD 303 a été lancée en tenant compte également des aménagements que les collectivités locales avaient en perspective à proximité immédiate comme la Zone d'activités du Champs Gretz et le pôle gare.

L'opération de traitement de la RD 303 sur le territoire du Montreuillois consistait en différents aménagements, dont certains sont réalisés à ce jour :

- Aménagement d'un carrefour giratoire 303/ accès zac du Champs Gretz –1 675 000 € cofinancement CCOS travaux réalisés en 2013-2014
- Aménagement d'un carrefour giratoire RD 303/143 à Verton – travaux réalisés en 2015-2016-2017
- Suppression du Passage à Niveau 121 sur Verton

Deux variantes ont été étudiées pour la zone restant à aménager sur ce linéaire de 450 mètres .



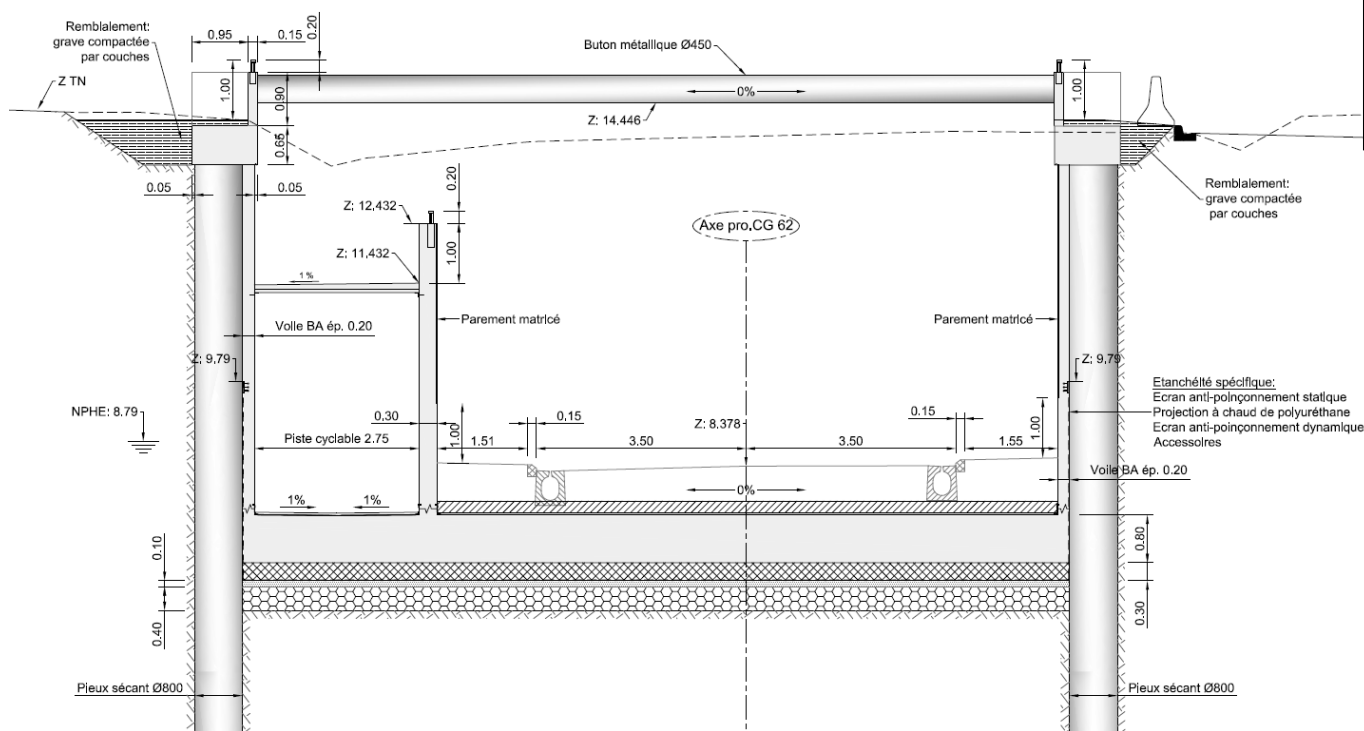
La variante en passage supérieur et la variante en passage inférieur ont été modélisées afin de permettre une bonne appréciation du projet dans l'environnement. La solution Passage supérieur a été représentée dans sa configuration la plus basse avec un fil rouge de chaussée à 6,40 m au dessus de la voie ferrée (la solution optimale compte tenu des contraintes ferroviaires aurait été de simuler un niveau de chaussée à 7,90 m qui tenait compte de l'électrification de la ligne).



<ul style="list-style-type: none"> - Pas d'impact visuel – intégration optimale - Amélioration acoustique de part le profil en long encaissé - Pas d'impact sur les organisations des riverains en terme d'accès - Bonne visibilité des usagers de la RD 303 	<ul style="list-style-type: none"> - Ecoulement gravitaire des eaux pluviales vers les exutoires actuels
<ul style="list-style-type: none"> - Nécessité d'un relèvement des eaux pluviales du fait de la création d'un point bas sous la voie ferrée 	<ul style="list-style-type: none"> - Emprise au sol potentiellement impactante sur les accès aux habitations et aux activités riveraines ou mise en place de soutènements verticaux afin de réduire les emprises sur les terrains attenants - Effet paroi pour les habitations riveraines - Impact visuel dans l'environnement urbain traversé - Impact acoustique sur l'ensemble de la zone urbanisée

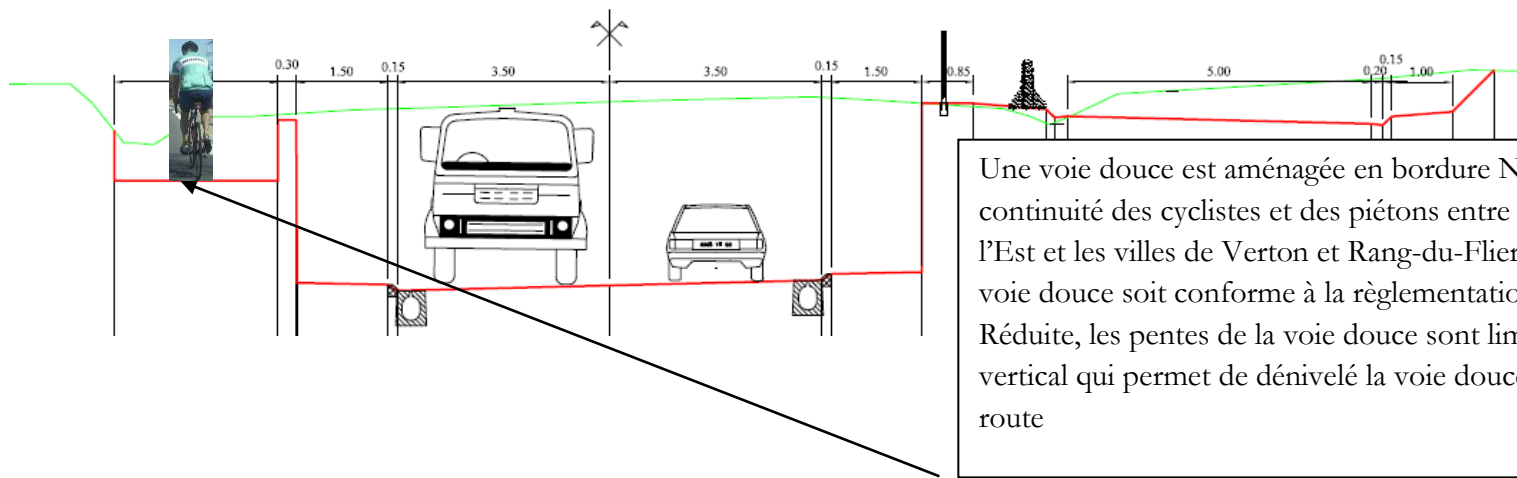
Suite au comparatif avantages – inconvénients des deux solutions repris ci-dessus qui démontre que la solution en passage inférieur s'intègre complètement dans l'environnement traversé contrairement à la variante en passage supérieur. Ce paramètre est fondamental dans ce secteur urbain aussi, la solution en passage inférieur sous la voie ferrée a été retenue.

Profil en travers type hors et sous ouvrage



Le gabarit sous ouvrage permettra le cheminement de tous les véhicules y compris les poids lourds. La hauteur sous ouvrage sera de 4,6 m

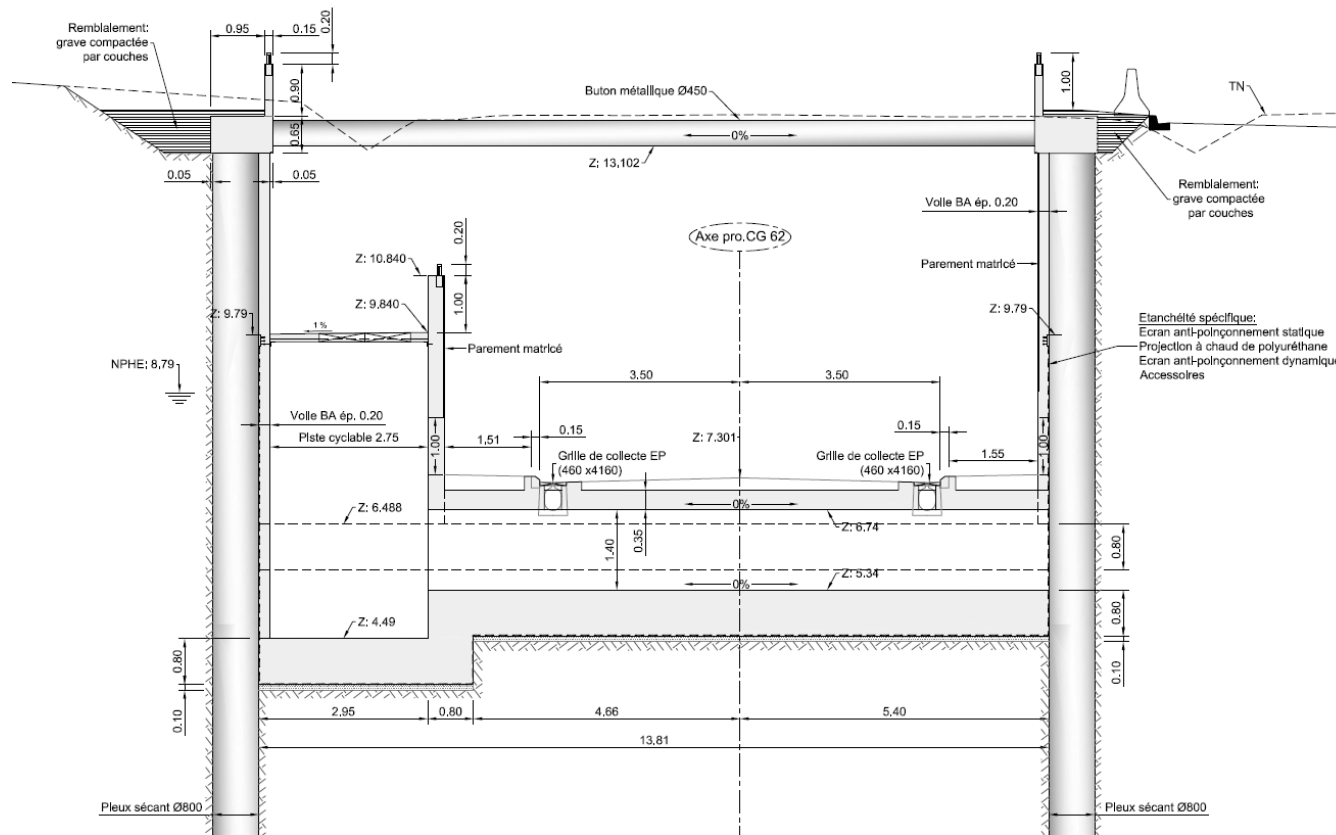
Largeur de voie de circulation : 7,00 m fil d'eau
 Largeur de trottoir : 2* 1,50 m
 Largeur de la voie douce : 2,70 m et 2,20 m sous ouvrage
 Largeur de la voie de desserte de la ZA de la laiterie Sud : 6,00 m
 La rue de la laiterie qui dessert les habitations situées au nord de la RD 303 ne sera pas modifiée

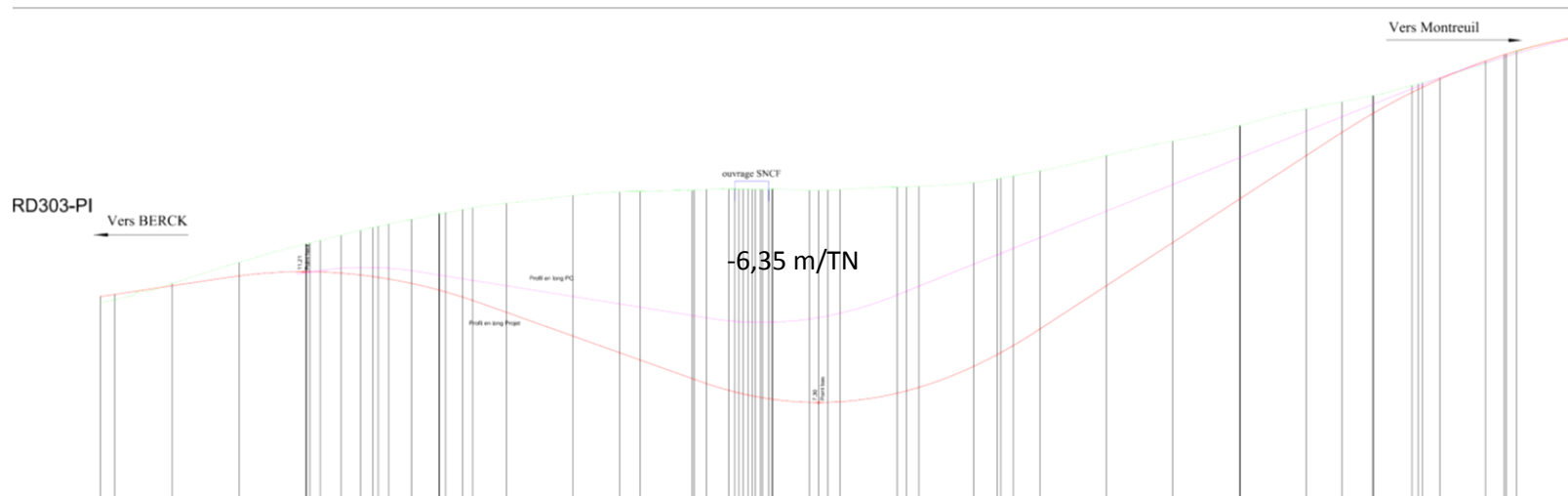
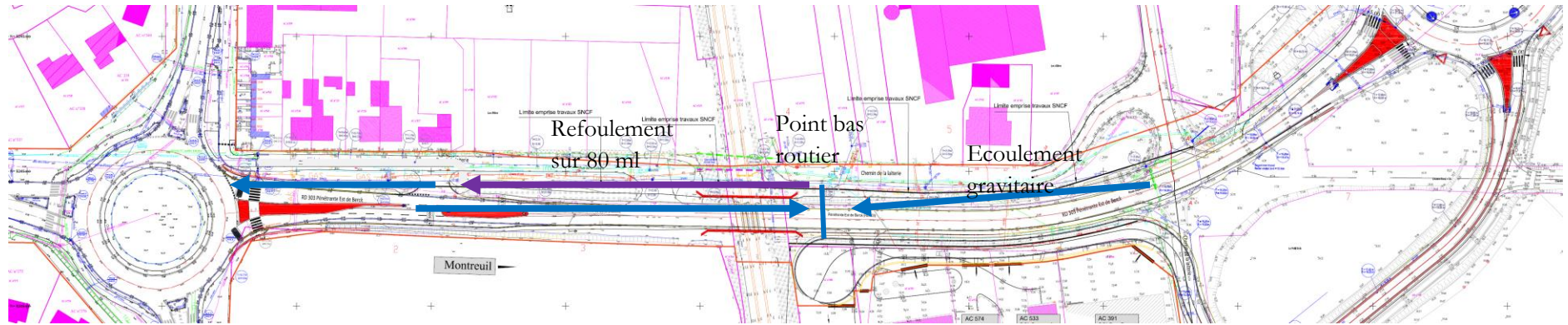


Une voie douce est aménagée en bordure Nord de la RD 303 afin d'assurer la continuité des cyclistes et des piétons entre la zone d'activité et le CHAM à l'Est et les villes de Verton et Rang-du-Fliers ; afin que le profil en long de la voie douce soit conforme à la réglementation pour les personnes à mobilité Réduite, les pentes de la voie douce sont limitées à 3,5 % par le biais d'un talus vertical qui permet de déniveler la voie douce par rapport au profil en long de la route

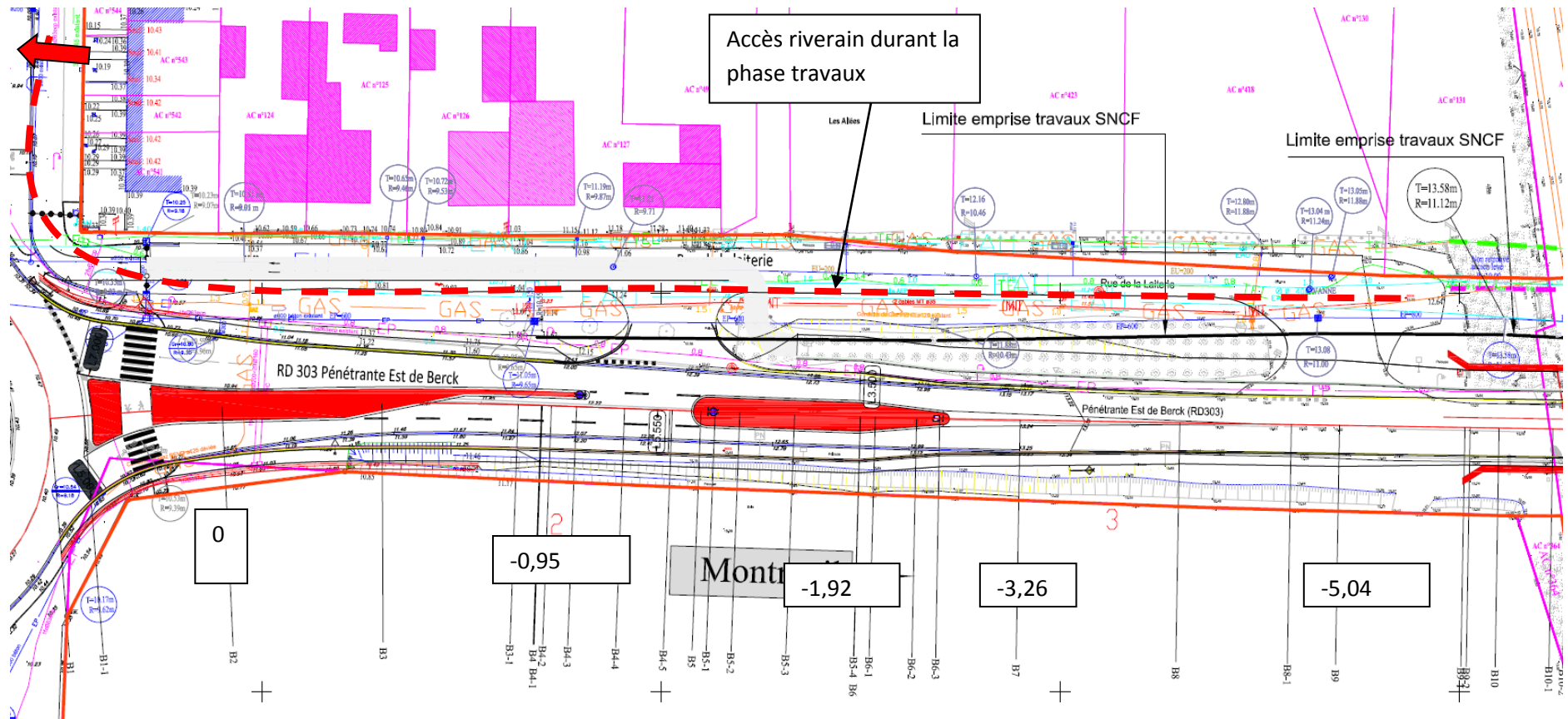
Assainissement

Les eaux de voirie sont collectées en bord de chaussée par des caniveaux à fente avec bordure intégrée. Au droit du point bas routier, un bassin de 56 m³ sera aménagé sous la route afin de tamponner les eaux lors des épisodes pluvieux, des pompes refouleront les eaux pluviales jusqu'à un avaloir, à partir duquel l'écoulement sera gravitaire.



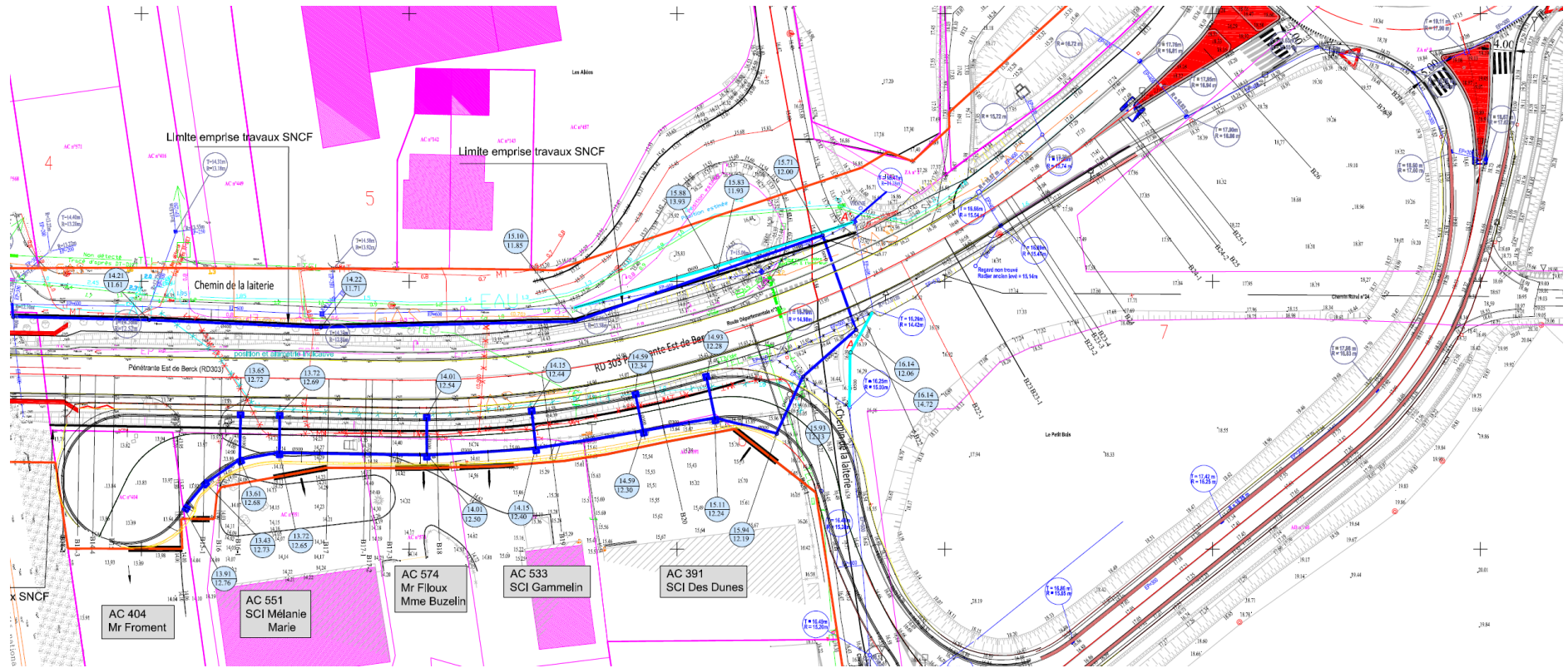


- ACCES ET ENVIRONNEMENT ACOUSTIQUE RIVERAINS LAITERIE OUEST ET EST



Le projet modifie le profil en long de la RD 303 . En terme d'acoustique la situation actuelle sera améliorée par l'encaissement des zones de roulement de 0 au droit du giratoire à -6,35 m sous la voie ferrée.

L'accès à la rue de la laiterie est rétablie par un accès à niveau sur la RD 303 et l'aménagement d'une voie de protection des mouvements tournants à gauche sur l'axe principal. En phase chantier, cet accès ne sera pas réalisé et l'accès se fera via la RD 143 afin que la zone chantier soit clairement délimitée. La rue de la laiterie sera maintenue en accès riverains sur une largeur disponible de 4 m (5 m disponible actuellement)



Les accès des entreprises de la zone de la laiterie Nord ne sont pas impactés par les travaux. Les accès actuels sont conservés.

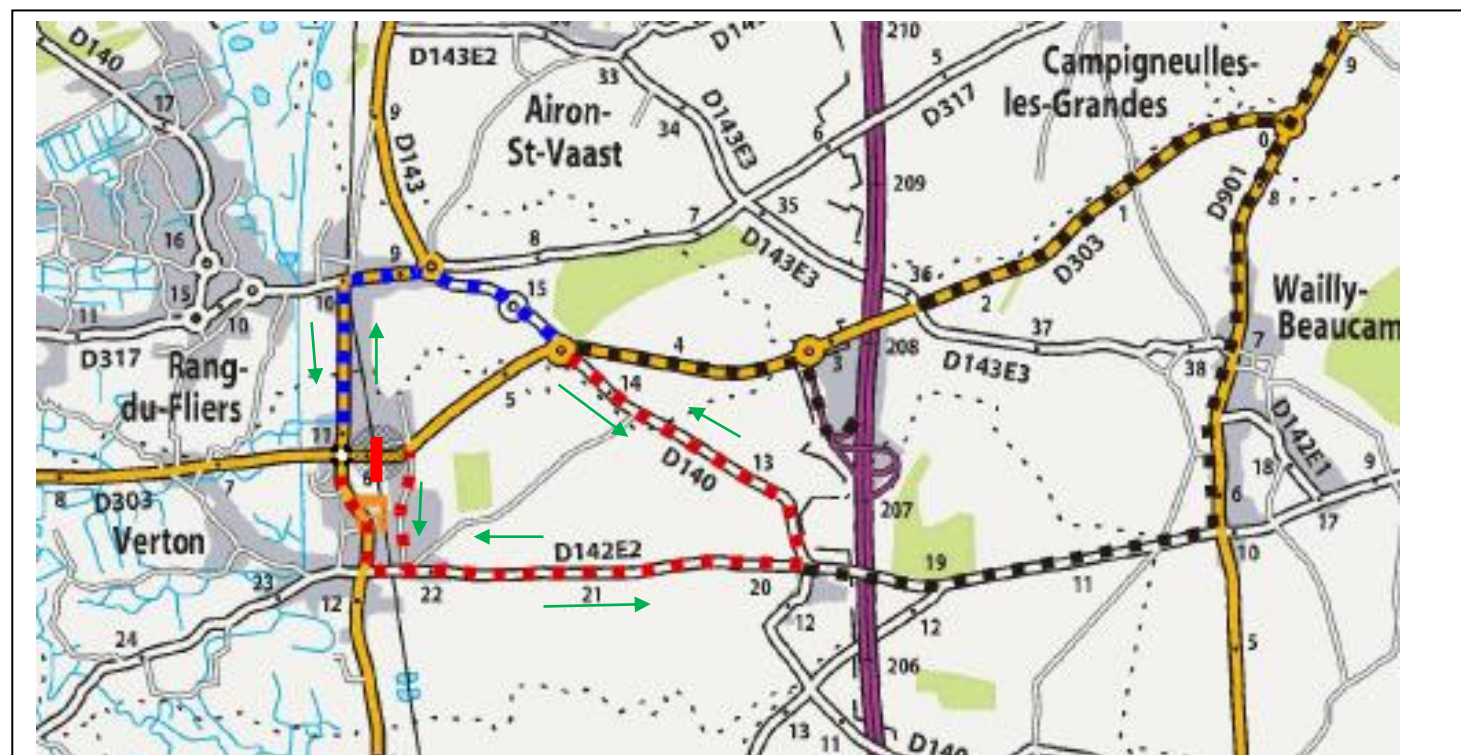
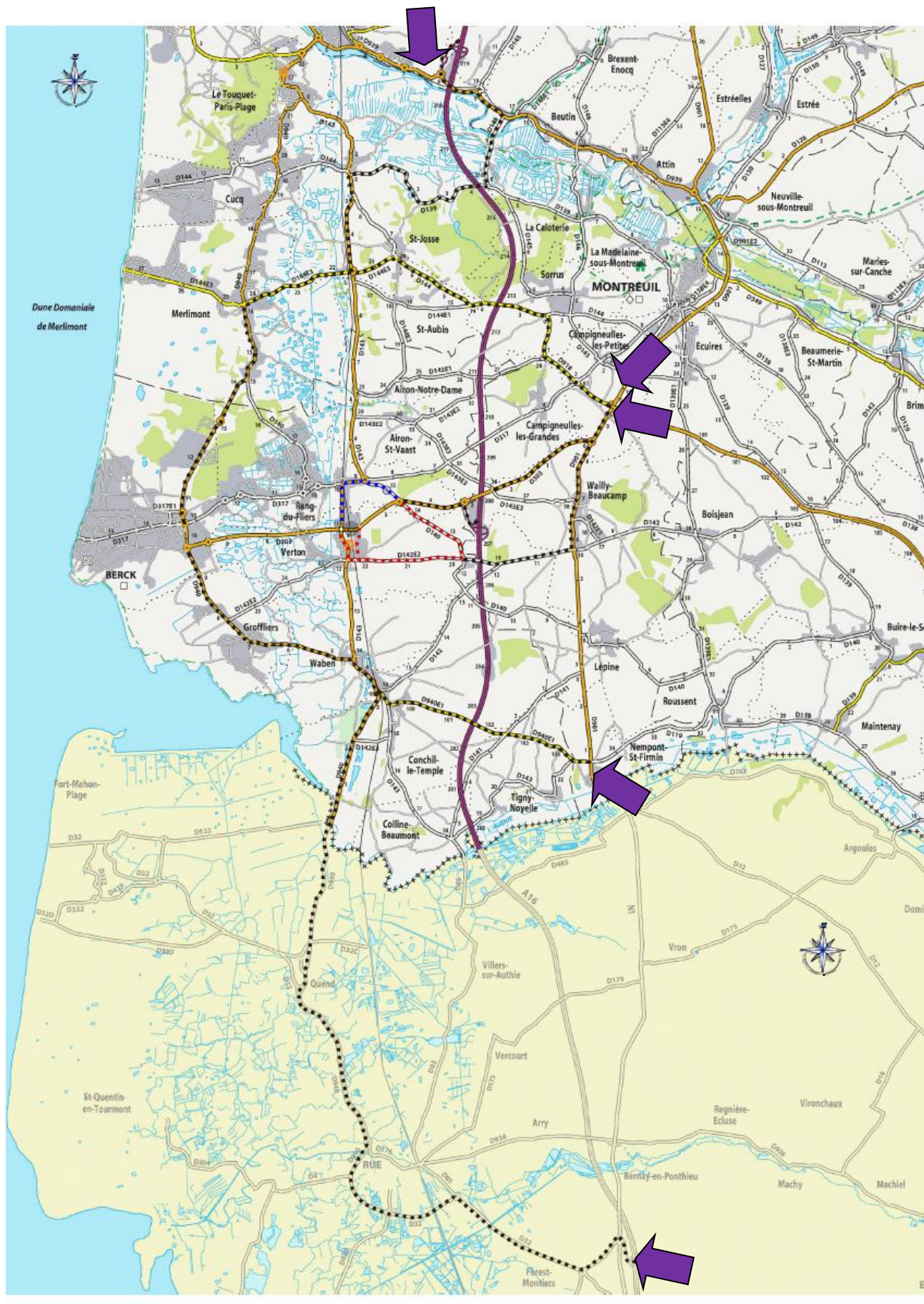
Les accès des entreprises de la zone de la laiterie sud sont modifiés en raison du dénivelé de la RD 303 et une voie latérale est aménagée.

Les deux voies Nord et sud seront susceptibles de voir circuler des engins de chantier durant la phase de travaux.

LES DEVIATIONS DE CIRCULATION

les travaux doivent être réalisés **sous déviation de circulation** car l'ouvrage et ses rampes se situent à l'emplacement de la chaussée actuelle.

La déviation concernera l'ensemble des usagers de la RD 303 . Deux types de déviations sont prévues : une déviation dite large qui vont capter au loin les véhicules en transit et une déviation dite courte pour les usagers en desserte locale.



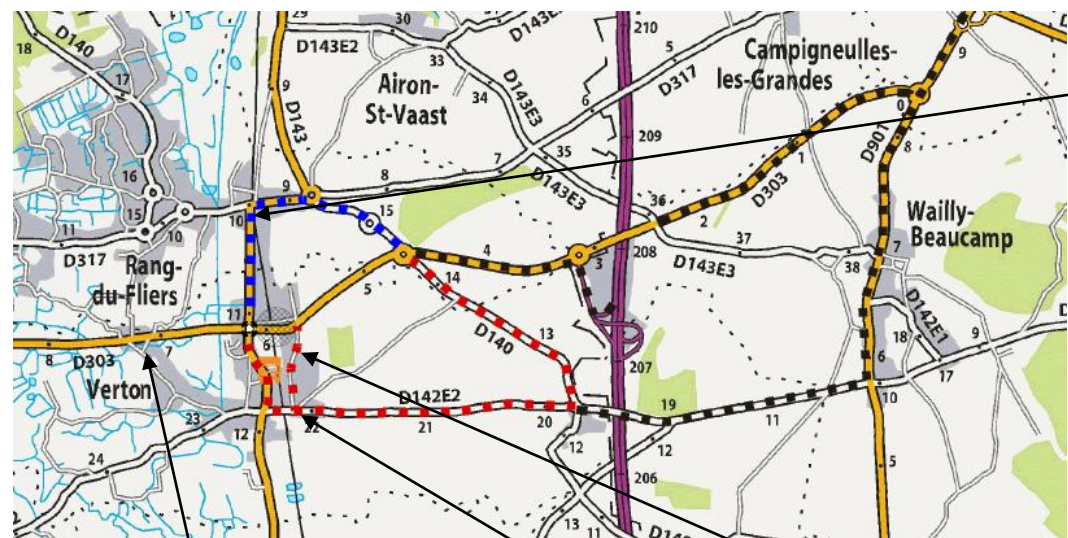
La déviation courte prévoit de proposer une déviation pour les poids lourds **par le Nord** (en bleu) via les RD 140 , 317 et 143, et une déviation pour les véhicules légers par le chemin de la laiterie qui sera mis en sens unique du nord vers le sud, puis les RD 142^{E2} et 143. La déviation du sens Verton vers Montreuil se fera via la RD 142^{E2} .



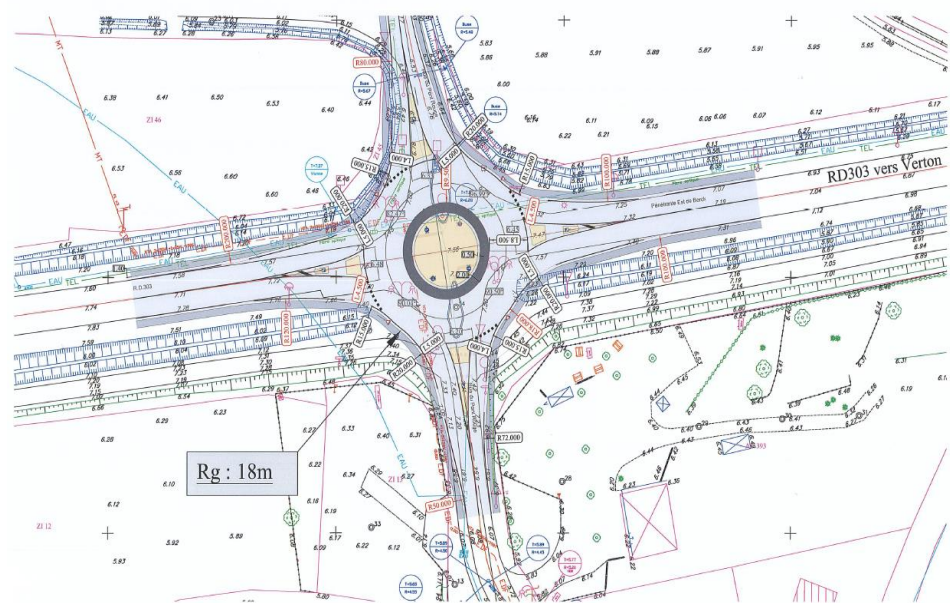
L'objectif de la signalisation qui sera mise en place, sera de capter les usagers à distance de la zone de travaux et de les amener à leur destination par des itinéraires multiples , ce qui permettra une dilution des impacts sur la circulation.

LES DEVIATIONS DE CIRCULATION (SUITE)

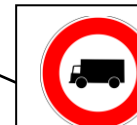
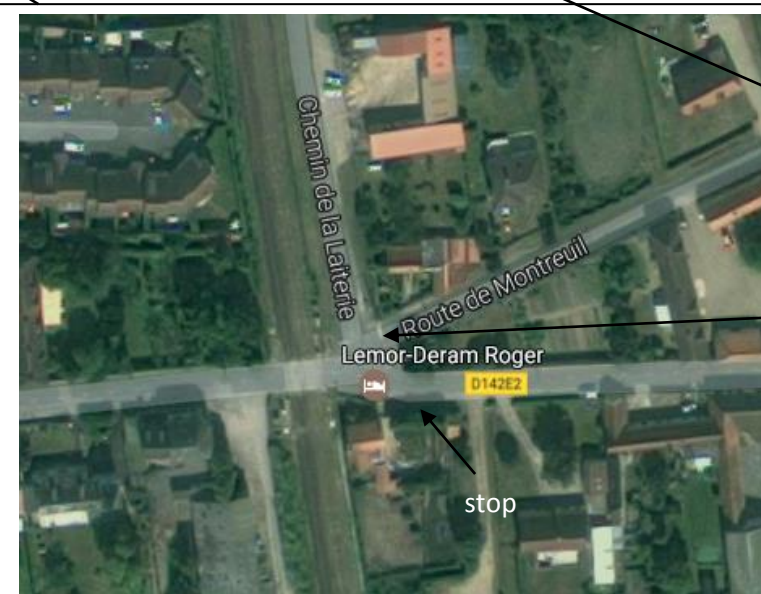
La déviation courte va générer une augmentation de trafic au droit de carrefours existants . Aussi, en fonction de la configuration de certains de ces carrefours et des trafics reportés et actuels, certains aménagements doivent être envisagés.



L'aménagement proposé rendra prioritaire les usagers de la RD 317, un cédez le passage sera mis en place sur la RD 317 sortie de Rang du Fliers. Cet aménagement assurera la fluidité du trafic sur la RD 317 sans risque de remontée de file de véhicules sur la voie ferrée. Une étude de mise en place de feux tricolores est en cours avec SNCF réseaux afin de réguler le flux de circulation sur les différents axes notamment en période estivale



Aménagement d'un **carrefour giratoire** au carrefour RD 303/rue maxime Garson/rue du pont rouge . Cet aménagement est proposé en raison du fait qu'actuellement les usagers des voies secondaires ont des difficultés à s'insérer dans la circulation. Une augmentation du trafic ne sera pas acceptable sans aménagement. Une première phase aura lieu en 2017 et une seconde fin 2018 début 2019 sur la base de travaux d'achèvement avec les co-financeurs de l'aménagement



SAUF RIVERAINS



SAUF RIVERAINS

L'aménagement proposé envisage de mettre en place un stop sur la RD 142^{E2} pour les usagers venant du bahot afin que l'itinéraire de déviation soit prioritaire , cela serait couplé à un sens interdit sauf riverains sur le chemin de la laiterie et une interdiction poids lourds sauf riverains dans les deux sens de circulation

LES ETAPES DE REALISATION

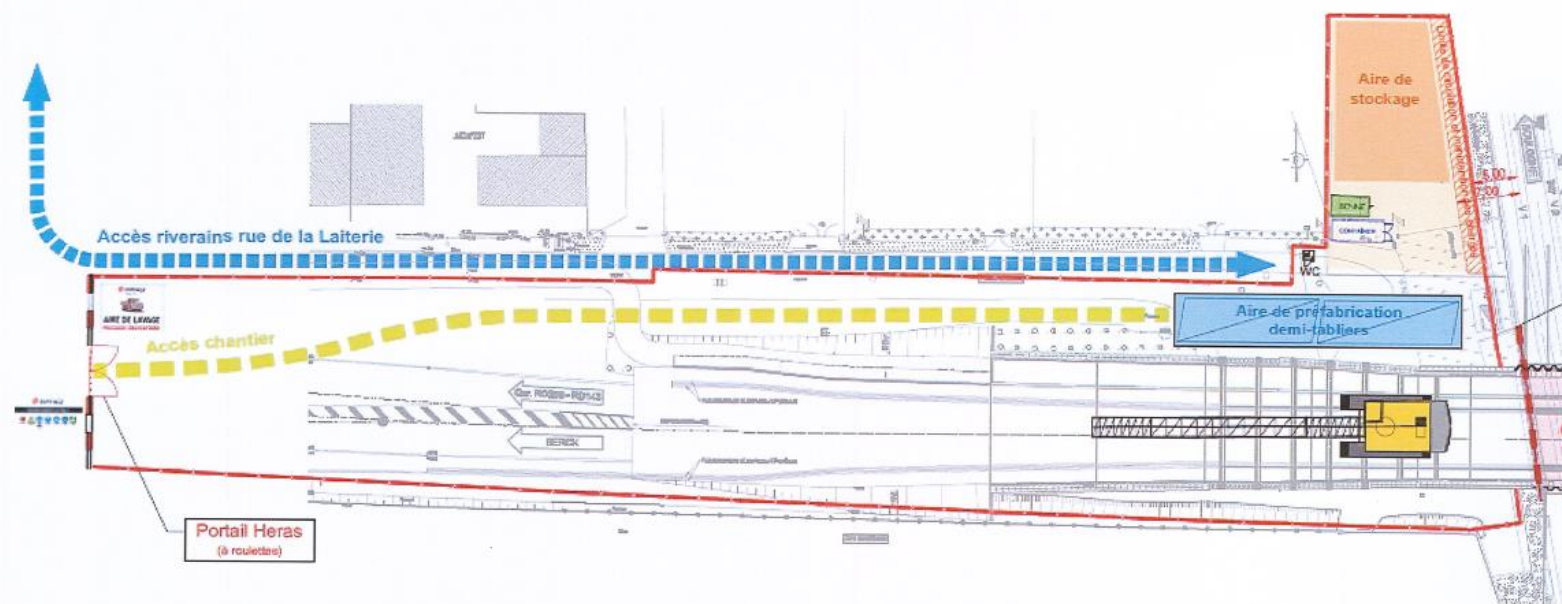
La première phase sera relative aux travaux de dégagement des emprise nécessaires aux travaux : dévoiement de réseaux de concessionnaires, clôtures et portails sur ZA laiterie sud, aménagements des carrefours – mai juin puis septembre 2017

La seconde phase concerne les travaux proprement dits, dont le détail figure ci-après :

PLAN INSTALLATION DE CHANTIER

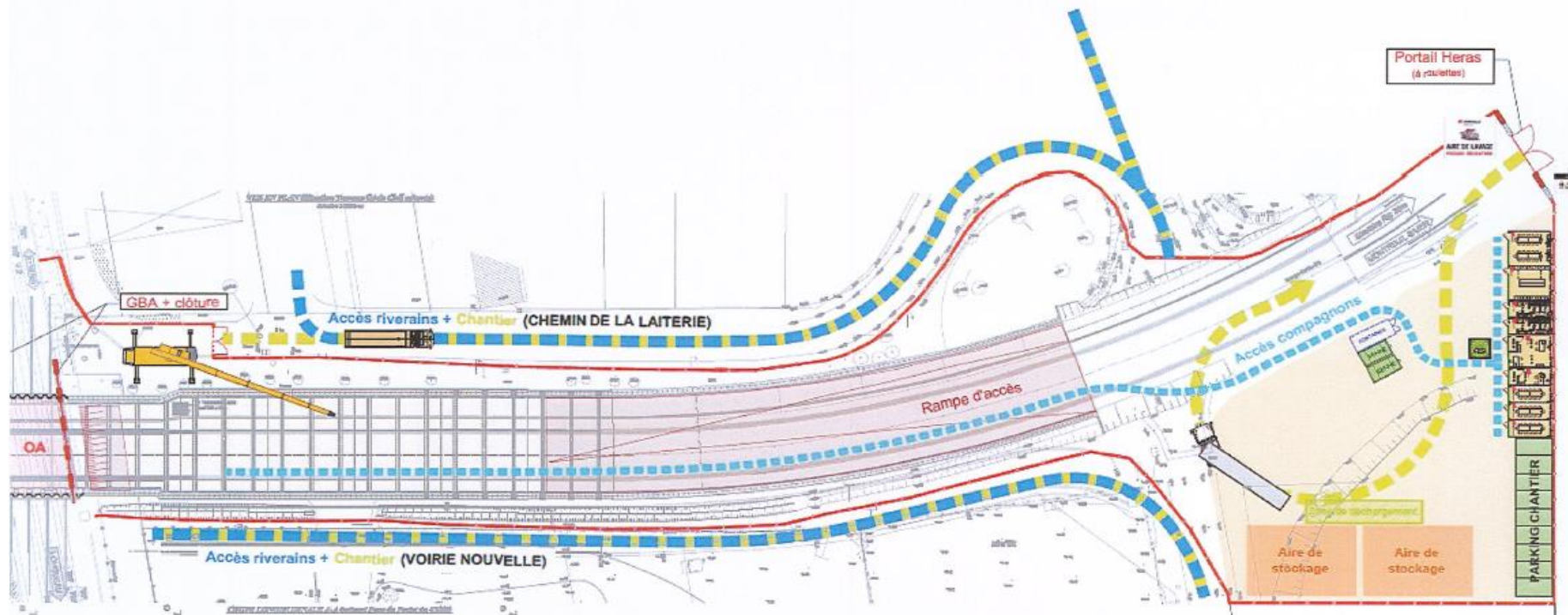
COTÉ BERCK

Les riverains de la rue de la laiterie accéderont par la RD 143 à la RUE DE LA LAITERIE et non plus par la RD 303. De cette manière le chantier peut être clairement délimité et cloisonné

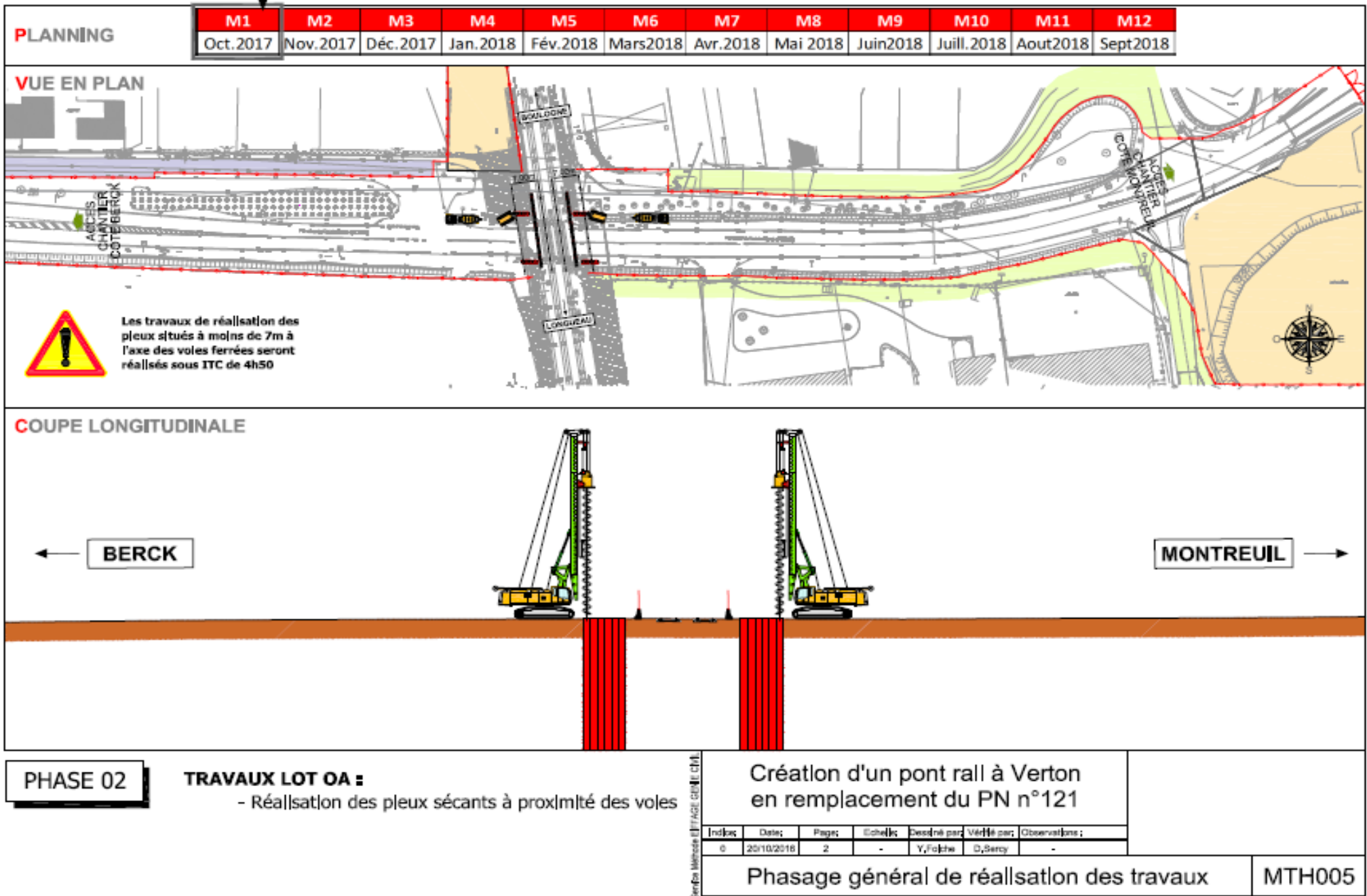


PLAN INSTALLATION DE CHANTIER

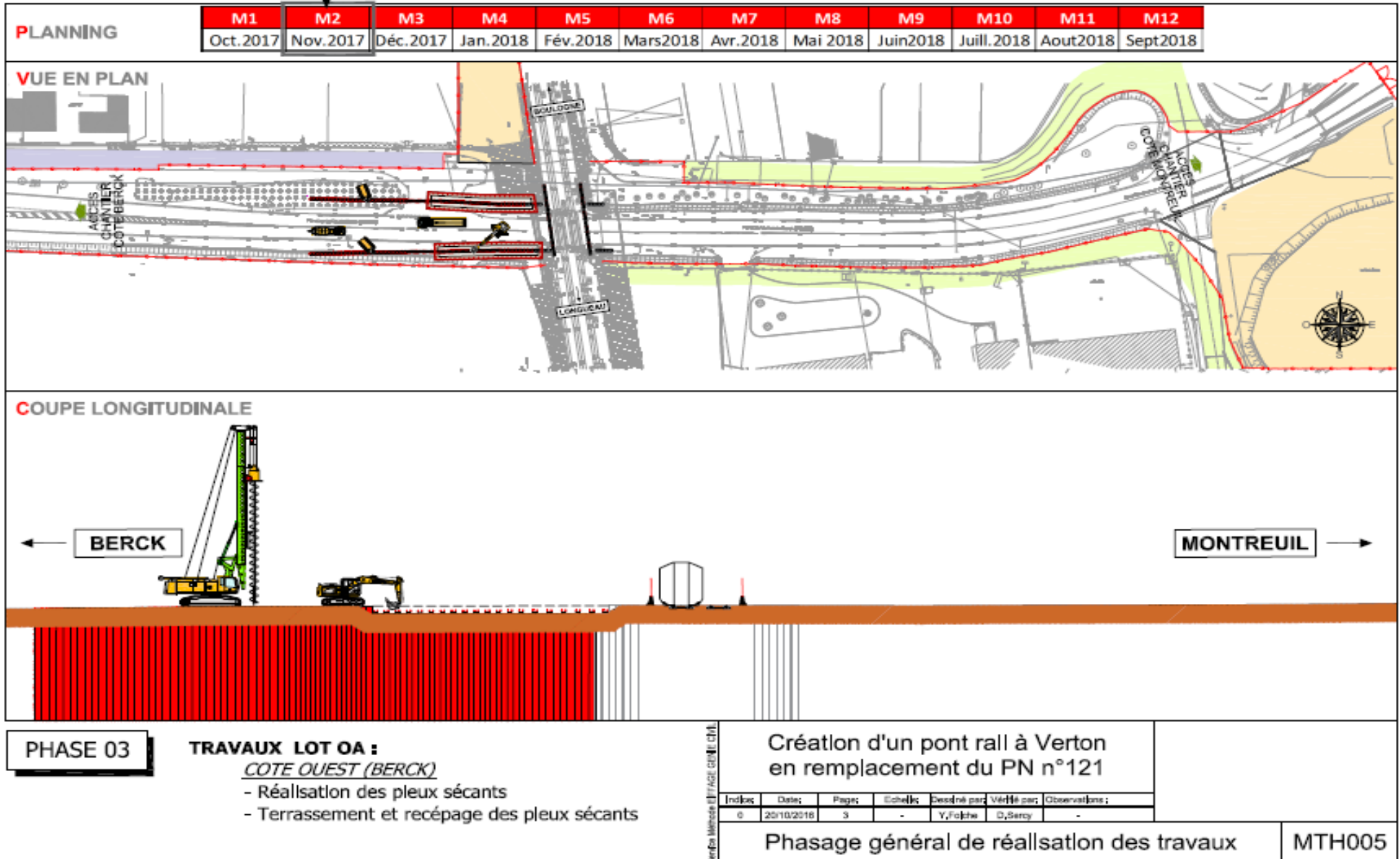
COTÉ MONTREUIL



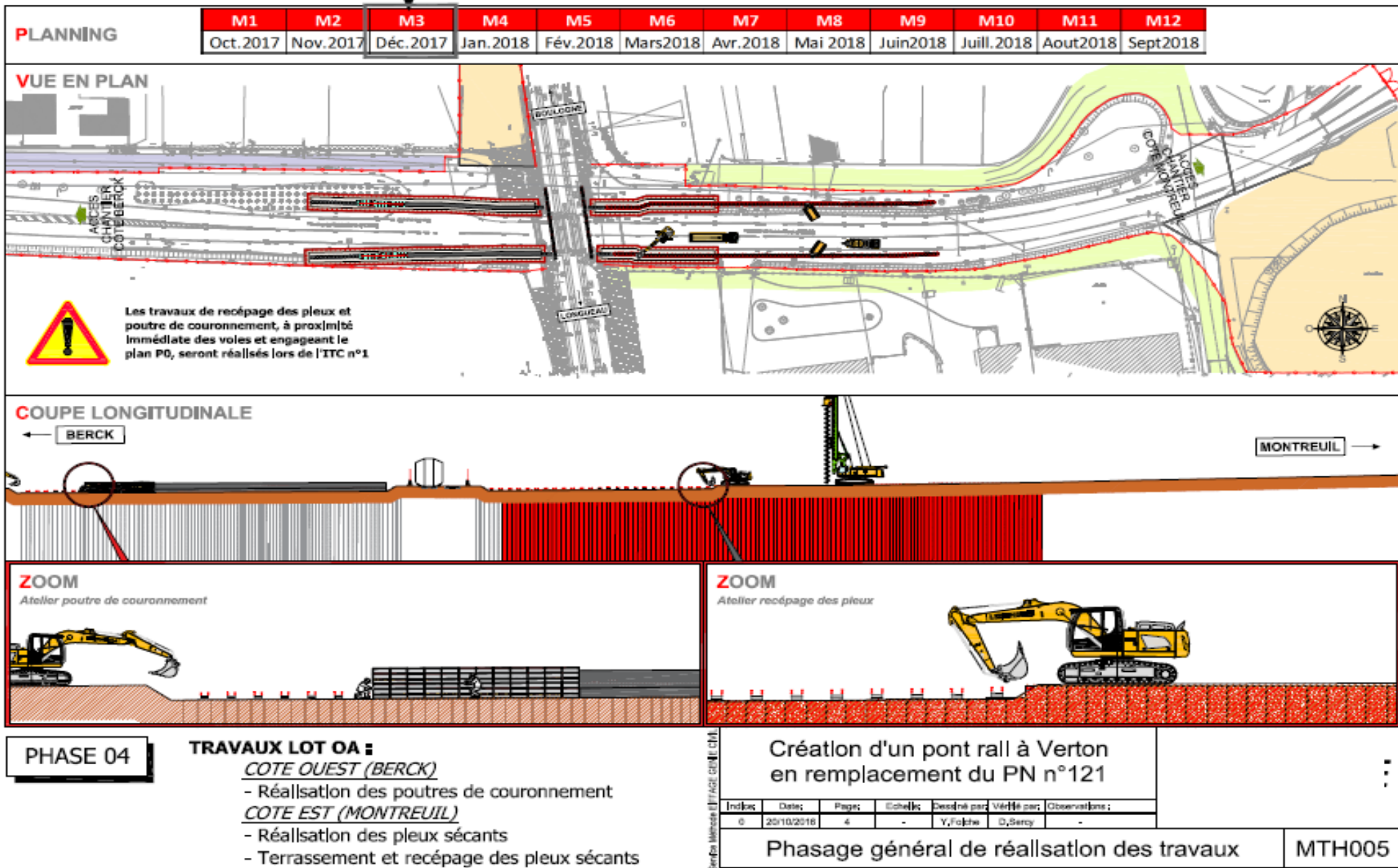
PHASE 1 : PIEUX SECANTS SOUS ITC



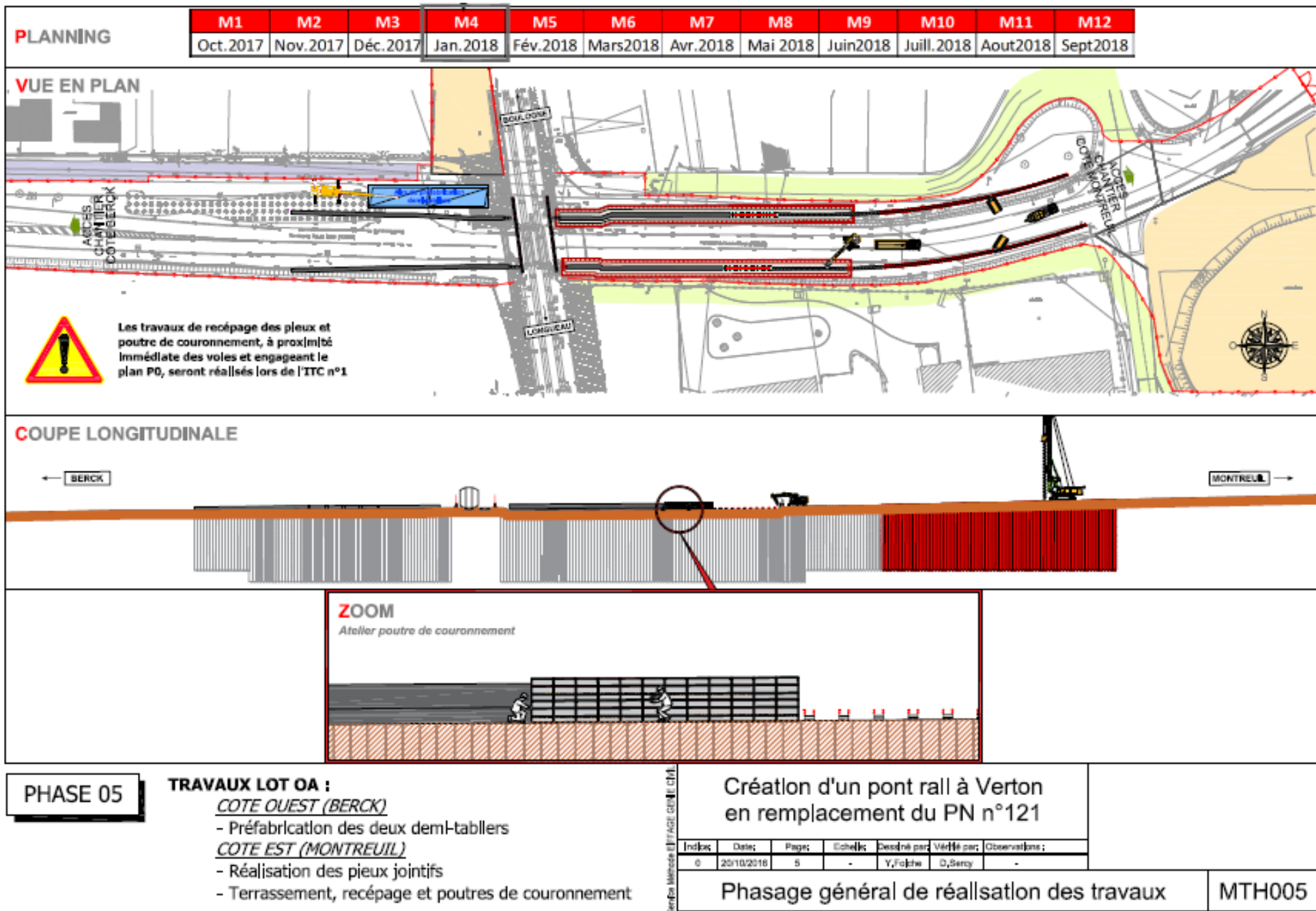
PHASE 2 : PIEUX SECANTS ET TERRASSEMENT



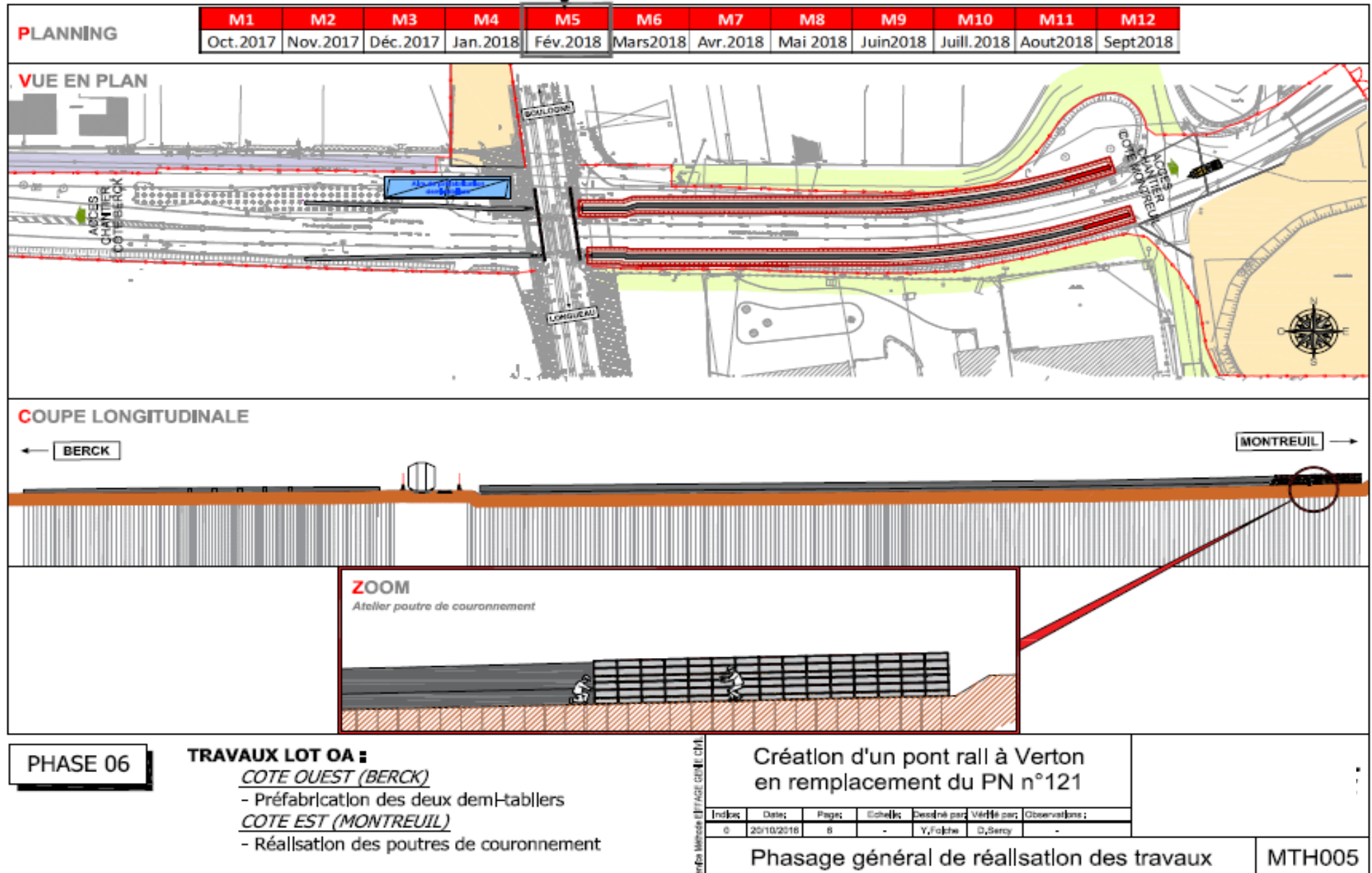
PHASE 3 : PIEUX SECANTS ET POUTRES



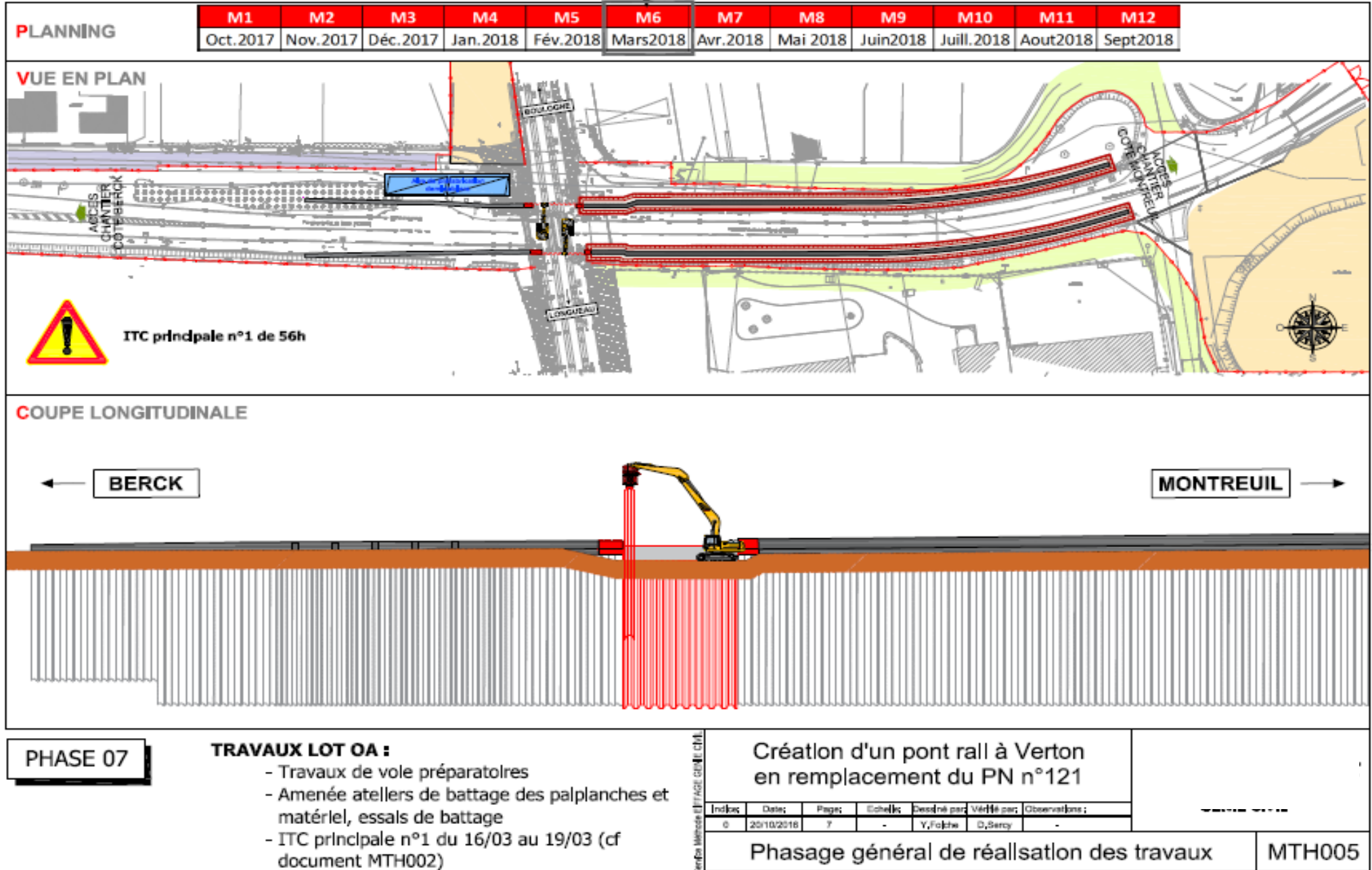
PHASE 4 : PIEUX SECANTS ET POUTRES DE COURONNEMENT



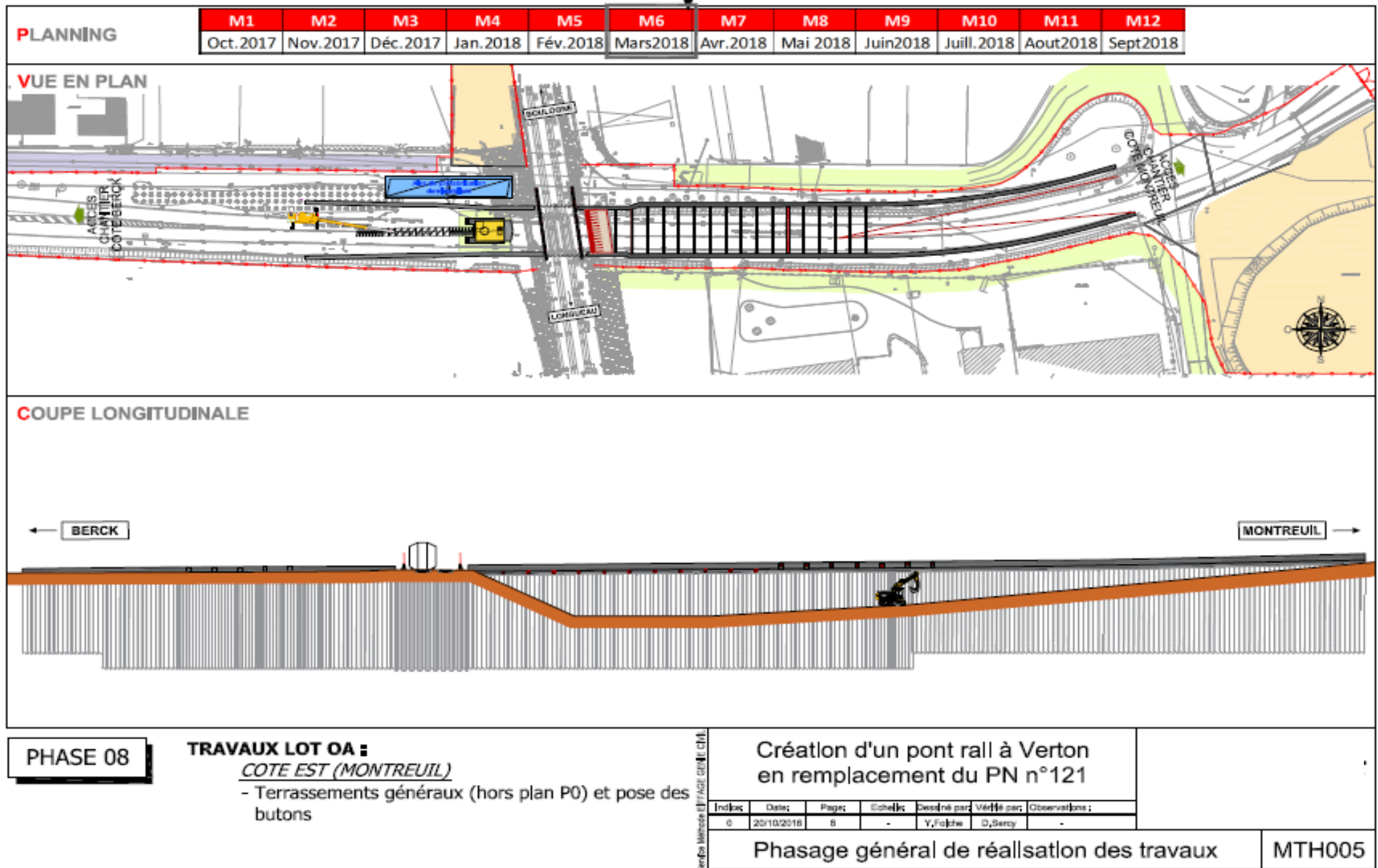
PHASE5 : PREFABRICATION TABLIER ET POUTRE DE COURONNEMENT



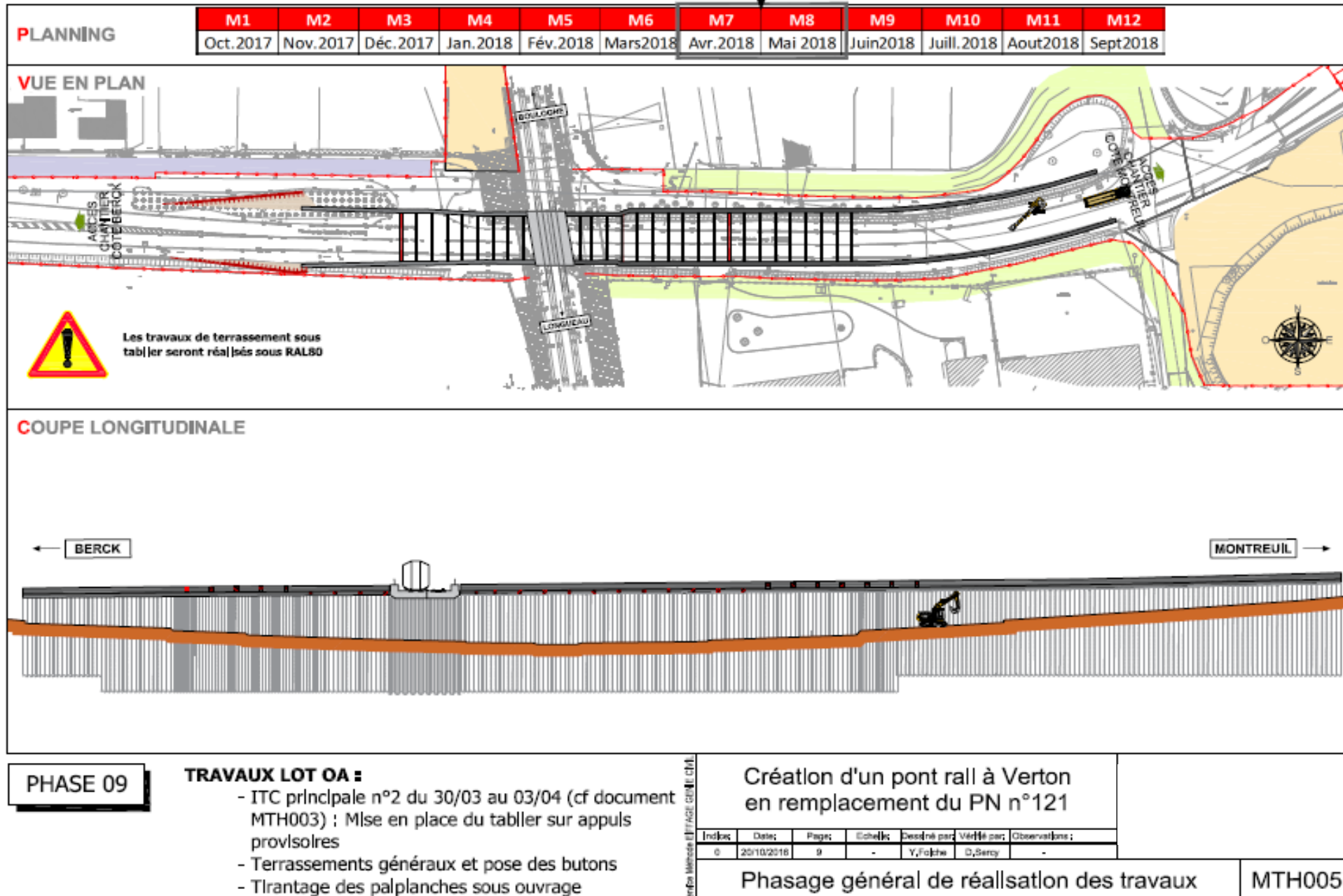
PHASE6 : ITC 1 – BATTAGE DES PALPLANCHES



PHASE7 : TERRASSEMENT ET BUTONS

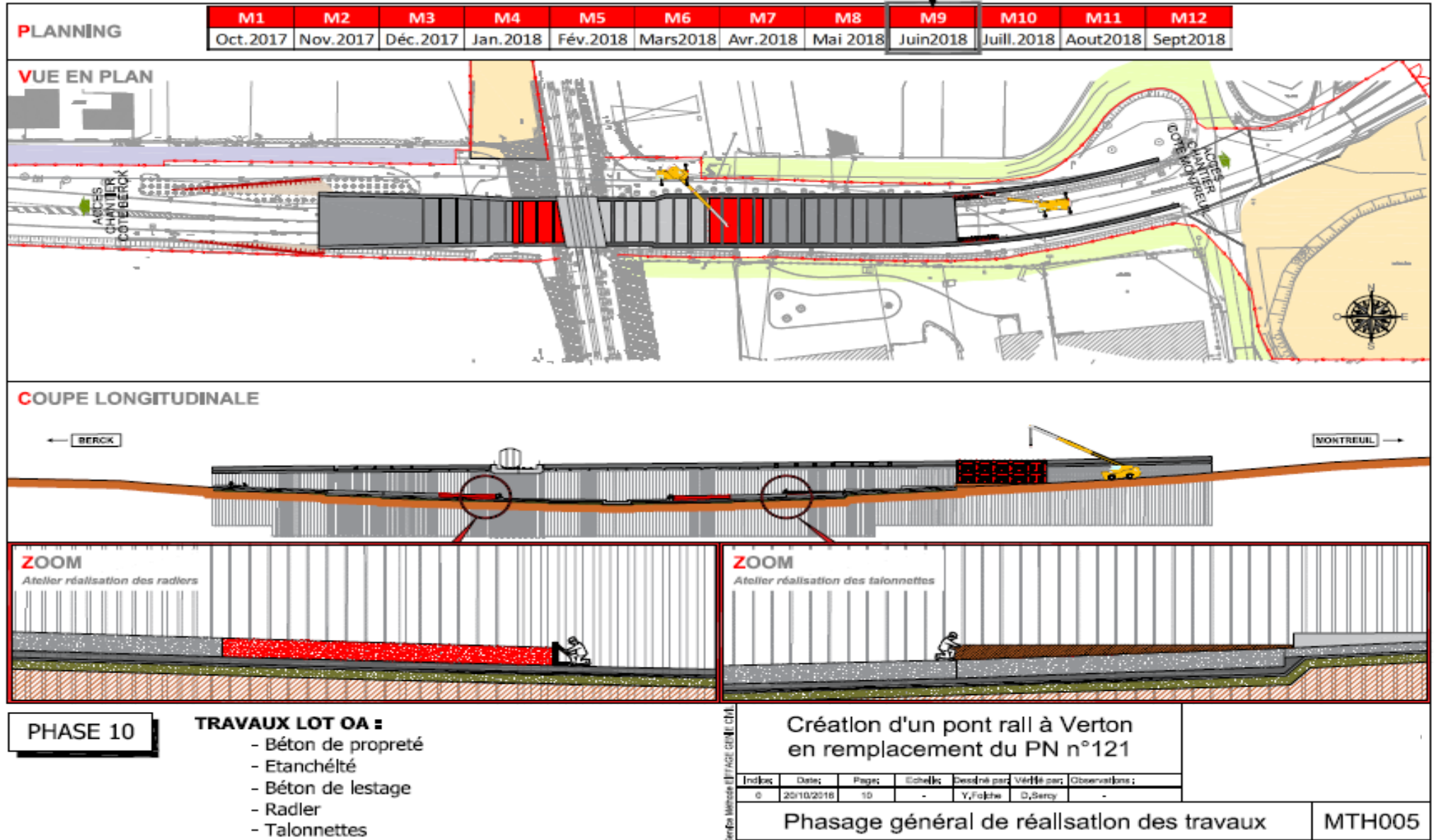


PHASE8 : ITC 2 : MISE EN PLACE DE L'OUVRAGE D'ART ET BUTONS

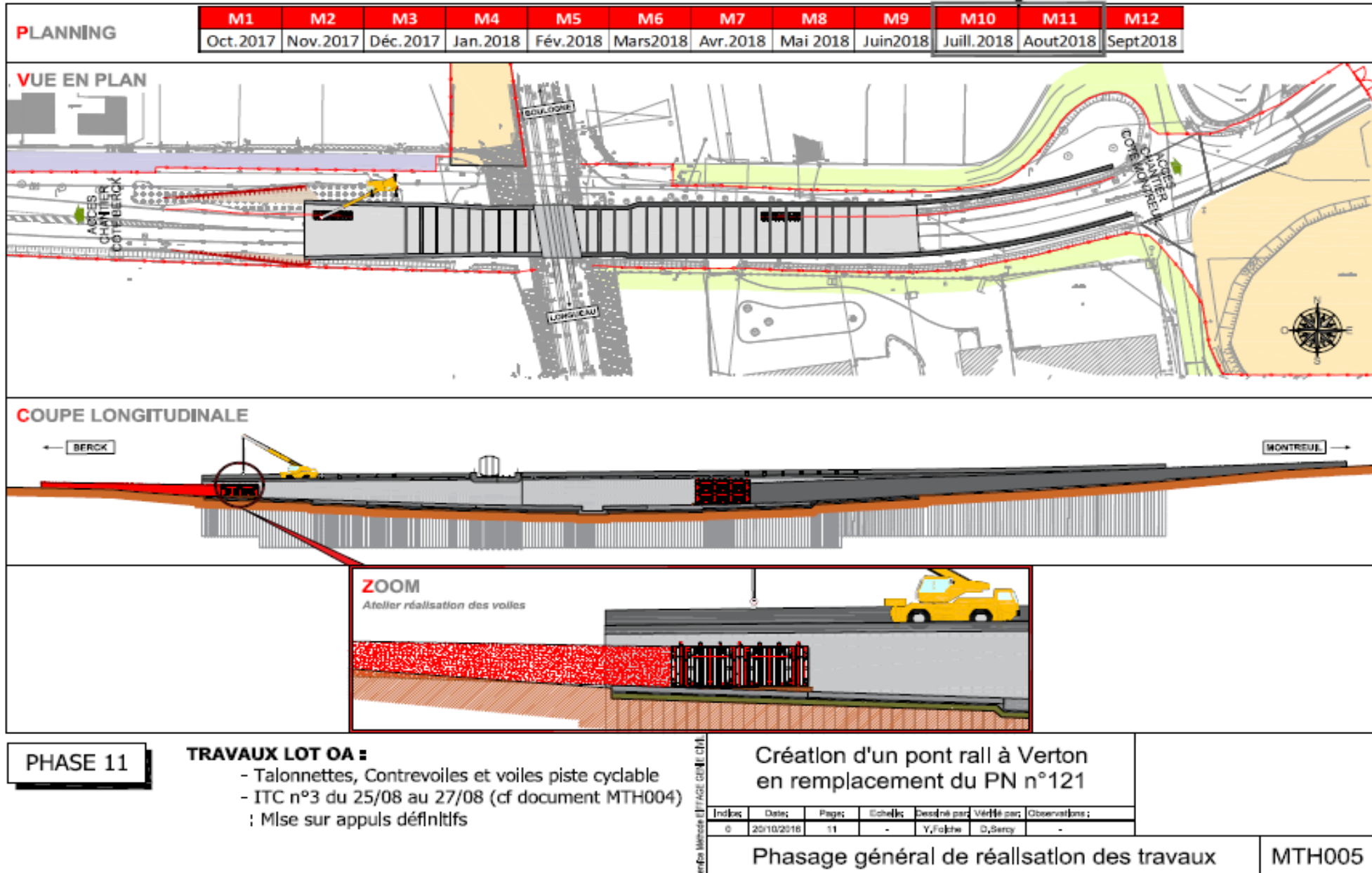




PHASE9 : BETON DE PROPRETE RADIER ETC....



PHASE10 : ITC 3 : MISE EN APPUIS DEFINITIFS ET REALISATION DES VOILES PISTE CYCLABLE



LE PLANNING PREVISIONNEL

- Travaux préparatoires – dégagement d’emprise – aménagement des carrefours mai juin et septembre 2017
- Travaux d’ouvrage – octobre 2017 à septembre 2018
- Travaux de voirie – structure de chaussée – assainissement – septembre octobre 2018
- Travaux de finition – couche de roulement accès ZA laiterie sud – Balisage voie douce – aménagement paysager – de novembre à mars 2019

L’opération est évaluée à 12 090 000 € HT, cofinancé à 50 % par le Département du Pas-de-Calais, 25 % SNCF Réseau et 25 % Etat.

POINTS DIVERS :

- **REFERE PREVENTIF**

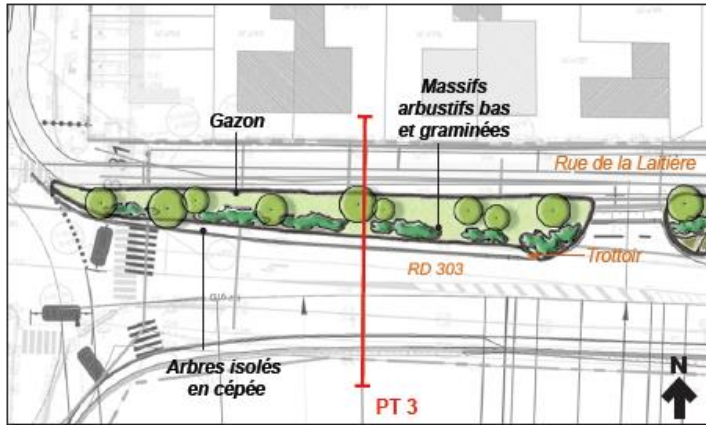


Dans la mesure où les travaux sont relativement importants avec notamment une profondeur de terrassement de fil rouge de chaussée à -6.35 m du terrain naturel avec rabattement de nappe et vibration à certaines phases de travaux , un périmètre de référe préventif est proposé suivant le schéma ci-après. Il englobe donc les habitations de la rue de la laiterie et les premières rangées de bâtiment de la zone d’activité de la laiterie Nord et Sud.

Cette procédure permet la nomination d’un expert indépendant afin de régler toutes les situations qui pourraient voir le jour suite à la réalisation des travaux.

- AMENAGEMENT PAYSAGER secteur Est

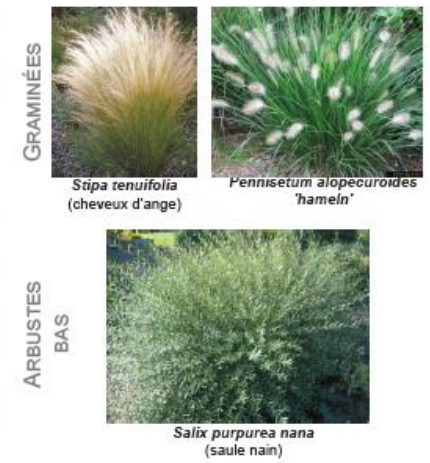
ZOOM PLAN



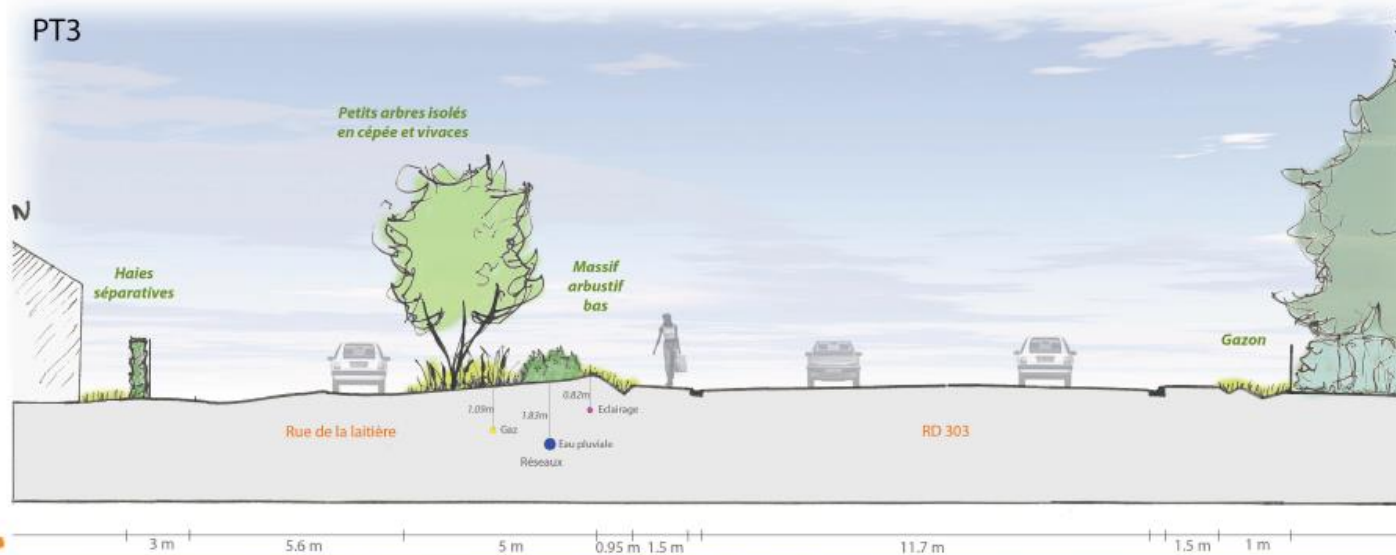
SIMULATION 3D



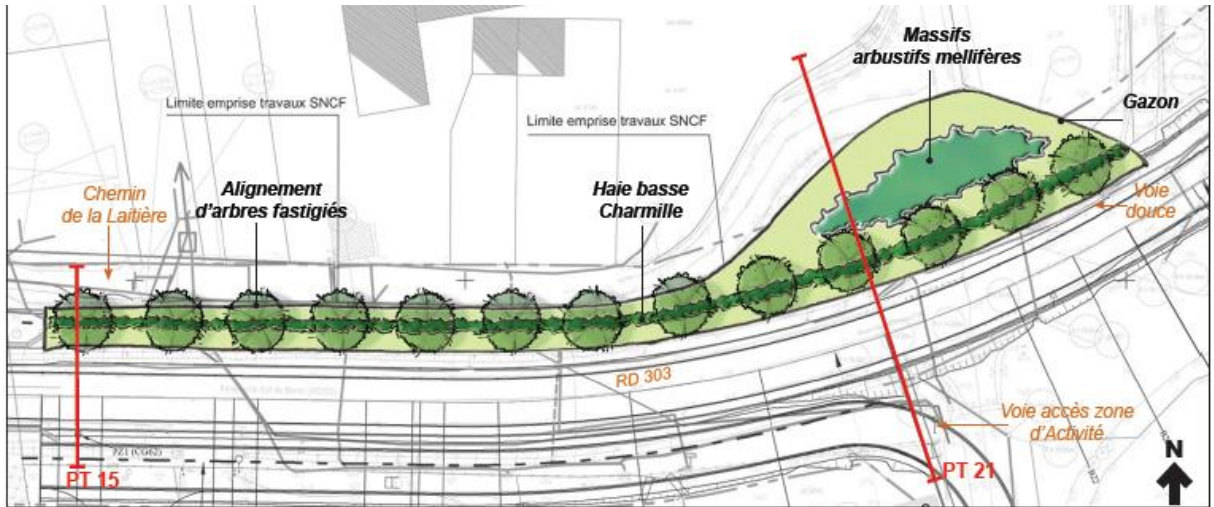
PALETTE VÉGÉTALE



COUPE DE PRINCIPE

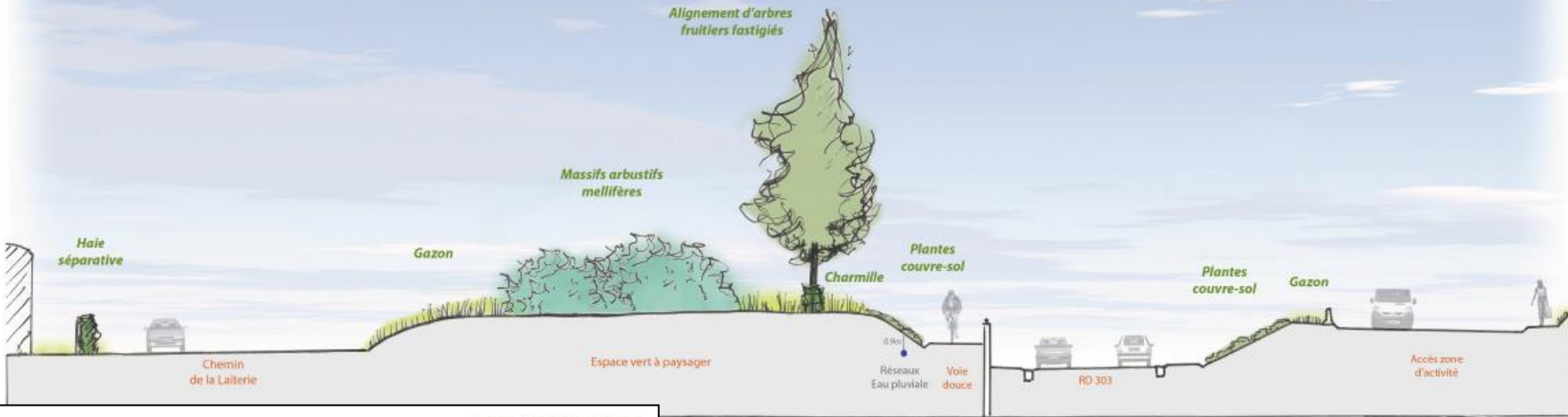


Secteur ouest



COUPE DE PRINCIPLE

PT 21



MASSIF MELLIFÈRE



Ribes sanguineum
(groseiller à fleur)



Viburnum opulus
(viburnum boule de neige)



Philadelphus coronarius
(jasmin des poètes)

ERTON 2.4 m 2.7 m 10.3 m 4.6 m 2.3 m 11.4 m Jun 2016

3