

Le Président

Métropole Rouen Normandie
Le 108
108, Allée François Mitterrand
76006 ROUEN CEDEX

A l'attention de Monsieur Jean-Luc LAINE
Commissaire-enquêteur

Rouen, le 21 Septembre 2020

N/Réf. : S_2020_00197

Pôle Etudes et Attractivité

Service Etudes

Dossier suivi par Nadia MAFFEI- Tél. : 02.35.14.38.43

nadia.maffei@normandie.cci.fr

Objet : Projet de requalification de la tranchée ferroviaire couverte rive-gauche à Rouen - Enquête Publique

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

Vous venez de démarrer une enquête publique portant sur la déconstruction de la tranchée couverte ferroviaire entre les ponts Corneille et Mathilde et la réorganisation des voiries du fait de la coupure de cet axe.

La Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) Rouen Métropole souhaite formuler certaines observations car elle constate qu'il s'agit d'un projet qui risque de modifier les flux de circulation entre la rive sud et la rive nord de la Seine et de complexifier les accès pour les activités économiques installées dans les hangars du bord de Seine.

La CCI note que le projet prévoit d'utiliser la majeure partie de l'espace Sernam pour le stockage des matériaux issus de la déconstruction de cette tranchée ferroviaire. Il est ainsi évoqué dans l'étude d'impact du projet que des solutions de substitution pour le stationnement des bus de la TCAR et de VTNI vont être étudiées. En revanche, il n'est à aucun moment fait mention de solutions pour les bus de tourisme qui stationnent pourtant dans cet espace après avoir déposé leurs passagers au plus près du centre-ville historique. La CCI s'inquiète de constater qu'aucune solution de substitution n'est proposée pour permettre à ces autocaristes de stationner le temps de récupérer leurs passagers alors que le développement du tourisme représente à Rouen un enjeu majeur. La CCI souhaite que des clarifications soient apportées sur ce point et que des engagements soient pris sur cette question.

La CCI constate qu'aucune assurance n'est fournie dans le dossier concernant le maintien des possibilités de livraisons, dans des conditions acceptables, des hangars 184 et 185, situés sur les quais bas et qui accueillent plusieurs activités économiques. Ainsi, elle note que sur la voie nouvelle qui a d'ores et déjà été réalisée et sur la rampe d'accès à cet axe depuis le Pont Mathilde, la circulation des poids-lourds sera interdite. La CCI s'interroge sur l'itinéraire que devront emprunter les véhicules venant livrer les activités implantées dans ces hangars. Elle remarque en outre que la nouvelle voie est

construite sur un secteur en partie inondable et que le dossier évoque uniquement des itinéraires de substitution pour les véhicules légers lors des épisodes de crue de la Seine. La CCI demande que des précisions soient fournies sur cette questions et que des engagements soient pris pour permettre, en toute circonstance, l'approvisionnement et l'accès des clients des activités implantées dans les hangars.

La CCI souhaite s'assurer que l'installation d'un parking pour les camping-cars au droit du hangar 185 ne va pas réduire le nombre de parkings mis à la disposition des activités installées dans ce bâtiment.

La CCI note qu'avec ce projet, la circulation des trains de fret desservant le port de Rouen et les activités industrielles localisées au sud, va être interrompue pour une période minimum de 7 semaines. Elle observe qu'il n'est pas évoqué dans le dossier quelles solutions seront adoptées au cas où le chantier durerait plus que prévu pour permettre aux trains de fret de circuler à nouveau sur les voies ferrées.

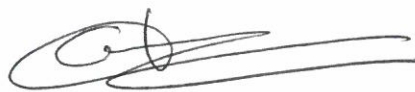
La CCI souhaite s'assurer que les appels d'offres qui seront lancés auprès des entreprises pour réaliser la déconstruction de la tranchée et le recyclage des matériaux (bétons, ferrailles, entre autres) permettent aux soumissionnaires de proposer des variantes. En effet, elle remarque que dans le dossier, il n'est évoqué sur ces sujets, qu'une solution à savoir le concassage sur place et la reprise des bétons par des centrales à béton locales qui transporteront les matériaux par camions. La CCI considère que s'agissant d'un site en bord de Seine et qui est en outre desservi par une voie ferrée, d'autres solutions en matière de transports doivent pouvoir être envisagées. De plus, elle pense également que d'autres usages pour ces matériaux de déconstruction doivent pouvoir être proposés par les entreprises qui seront candidates pour ces marchés.

La CCI souhaite que des réponses soient apportées à ses remarques à l'issue de l'enquête publique

Dans cette attente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président,

Po. F. Cousin



Vincent LAUDAT.

► Maçon béton mécanisé

1-Description des tâches de la famille d'emploi

- Démolition d'ouvrage
- Coulage de béton
- Vibration ou compactage du béton (aiguille ou règle vibrante, striker ...)
- Réalisation des abaissés, des passages bateau et reprise des défauts sur l'ouvrage sur le béton frais
- Lissage de surface (lisseuse ou à la main)
- Application de produit de surface (cure, désactivant ...)
- Traitement de surface (hydrodécapage ou nettoyage haute pression, balayage, brossage, sablage ou hydrosablage, ponçage, bouchardage ...)
- Réalisation de joints dans béton frais
- Réalisation de sciage et joints dans le béton durci

En charge des actions non assurées par la mécanisation du béton coulé en place, telles que finitions, reprises et réalisation des zones non couvertes par la machine

2-Évaluation des expositions après application des mesures de protection collective et individuelle appropriées

Niveau 1 : mesures de protection considérées comme habituelles

Niveau 2 : mesures de protection de niveau 1, complétées par des mesures de protection moins souvent mises en œuvre car plus sophistiquées mais parfois nécessaires pour éviter l'exposition

Facteurs de risques professionnels	Seuil concerné	Exposition après application des mesures de protection appropriées
Températures extrêmes	Sans objet	Non exposé
Bruit	81 dB(A) >600 h/an 135 dB(C) >120 x/an	Non exposé après application des mesures de protection niveau 1 Machines de béton mécanisé ... <ul style="list-style-type: none"> • Porter des protections auditives standards, casques auditifs ou bouchons d'oreille suivant l'intensité du bruit • Sensibilisation et information relative à l'utilisation des protections auditives • Entretien des EPI conformément à la notice d'utilisation du fabricant

3-Tableau de synthèse des expositions

Facteurs de risques professionnels	Bruit	T° extrêmes	Activités exercées en milieu hyperbare	Travail de nuit	Travail en équipes successives alternantes	Travail répétitif
Résultats		NE				

L'entreprise doit vérifier, au regard de ses mesures de protection, à quel niveau elle se situe

Afin de savoir si le salarié est éventuellement en poly-exposition, l'entreprise doit aussi prendre en compte l'exposition à un ou plusieurs facteurs entrés en vigueur au 1^{er} janvier 2015

NE	Non exposé
	En dessous du seuil après mise en œuvre des mesures de protection de niveau 1
	En dessous du seuil après mise en œuvre des mesures de protection de niveau 2
	Au-dessus du seuil quelles que soient les mesures de protection
	Facteurs faisant l'objet d'un suivi individuel, entrés en vigueur depuis le 1 ^{er} janvier 2015

► Maçon béton de voirie et d'aménagement urbain mis en œuvre à la main

1-Description des tâches de la famille d'emploi

En charge des actions liées à la réalisation de revêtement de voirie et d'aménagement urbains en béton coulé en place sans mécanisation.

- Démolition d'ouvrage
- Préparation et réalisation des coffrages (en bois ...)
- Coulage de béton
- Vibration ou compactage du béton (aiguille ou règle vibrante, striker, ...)
- Lissage de surface (lisseuse ou à la main)
- Réalisation d'incrustations de surface ou d'impressions
- Application de produit de surface (cure, désactivant, minéralisant, imprégnation, durcisseur, pigments ...)
- Traitement de surface (hydrodécapage ou nettoyage haute pression, balayage, brossage, sablage ou hydrosablage, ponçage, bouchardage, squamage ...)
- Réalisation de joints dans béton frais
- Réalisation de sciage et joints dans béton durci

2-Évaluation des expositions après application des mesures de protection collective et individuelle appropriées

Niveau 1 : mesures de protection considérées comme habituelles

Niveau 2 : mesures de protection de niveau 1, complétées par des mesures de protection moins souvent mises en œuvre car plus sophistiquées mais parfois nécessaires pour éviter l'exposition

Facteurs de risques professionnels	Seuil concerné	Exposition après application des mesures de protection appropriées
Températures extrêmes	Sans objet	Non exposé
Bruit	81 dB(A) >600 h/an	<p>Non exposé après application des mesures de protection niveau 1 Machines de traitement de surface, compresseurs ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • Porter des protections auditives standards casques auditifs ou bouchons d'oreille suivant l'intensité du bruit • Sensibilisation et information relative à l'utilisation des protections auditives • Entretien des EPI conformément à la notice d'utilisation du fabricant

3-Tableau de synthèse des expositions

Facteurs de risques professionnels	Bruit	T° extrêmes	Activités exercées en milieu hyperbare	Travail de nuit	Travail en équipes successives alternantes	Travail répétitif
Résultats		NE				

L'entreprise doit vérifier, au regard de ses mesures de protection, à quel niveau elle se situe

Projet de requalification de la tranchée ferroviaire à Rouen

Enquête publique : 27 août 2020

Sénalia a 3 sites sur le port de Rouen, dont deux sites sur la rive gauche de Rouen :

- Site de Grand Couronne
- Site de Presqu'île Elie
 - Robust
 - Céréales

Et gère un site sur la rive droite :

- Site de Val de la Haye

La période de chantier envisagée (mai - juin 2022) correspond à une période moins intense pour les activités de Sénalia.

Néanmoins, toute l'activité ferroviaire ne peut pas être décalée et orientée sur le site de Val de La Haye (rive droite), pendant la période de chantier.

Sénalia peut avoir un planning de réception jusqu'à 12 trains par semaine. Ce planning varie toutes les campagnes céréalières, de juillet à juin.

Durant le chantier, le passage des trains sur 2 nuits pour desservir la période a été proposée par les maîtres d'ouvrage.

Il est important de noter que l'entreprise Sénalia n'a pas d'activité la nuit. Les trains pourront néanmoins, exceptionnellement, être livrés la nuit. Les sites de Elie et Grand-Couronne ont la capacité de réceptionner la nuit, au maximum, jusqu'à 5 rames.

Pour les déchargements des 5 rames réceptionnées, il faudra compter 2 journées de travail.

De plus, Sénalia n'est pas le commanditaire des trains, il est seulement le réceptionnaire des trains.

Afin de décharger les rames et de permettre la reprise des trains vides, les 2 nuits proposées pour le passage des trains ne doivent pas être consécutives.

Cette hypothèse de réceptionner 5 rames sur une nuit ne prend pas en compte les besoins des 13 autres entreprises.

Dans cette optique un passage des trains sur deux nuits est difficilement envisageable et risque de mettre en péril la logistique de Sénalia. Le passage des trains sur 3 nuits par semaine serait déjà moins impactant.

Tableau de synthèse des observations écrites déposées dans le cadre
de l'enquête publique « projet de déconstruction de la trémie
ferroviaire de Rouen rive gauche »
du 24/08 au 26/09/2020

**Observation n° 1 déposée par M. Kevin GUEGEN sur le site « Je participe »
dédié à l'enquête publique le 15/08/2020 à 19h46**

Bonjour, Je m'appelle Kevin Gueguen et je m'intéresse beaucoup à la problématique des transports. Parallèlement je suis conducteur de bus à la TCAR.

Naturellement cette enquête publique a suscité mon intérêt, étant soucieux des aménagements de transport sur la métropole rouennaise.

Pour limiter la taille du mail, les images sont hébergées ailleurs et sont disponibles sous forme de liens.

Tout d'abord j'apprécie beaucoup la qualité de l'étude d'impact. Les différentes variantes proposées concernant le réaménagement de la tête sud du pont Mathilde démontrent un certain volontarisme pour ne pas dégrader la situation routière. Ce qui, par les temps qui courent, est appréciable.

La variante 1bis me semble être la plus efficace, ce qui rejoint l'avis des participants à la concertation. Dommage qu'il ne soit pas envisagé de permettre des nouveaux flux (Europe ↔ Anquetil, Grand Cours ⇒ Europe) ce qui permettrait de délester certaines rues du faubourg au sud de la future gare. Mais vu l'encaissement de la zone ce n'est pas surprenant.

<https://i28.servimg.com/u/f28/11/23/60/90/111.png>

Cependant cette variante est optimisable. L'un des objectifs principaux de ce réaménagement est de limiter la formation de bouchon remontant jusqu'au tunnel de la Grand-Mare. Est prévu de base depuis le pont Mathilde deux voies à gauche vers le pont de l'Europe (sud) et une voie à droite vers le boulevard Industriel (est). À mon sens l'entonnoir existant ne sera pas résolu de cette manière car les poids lourds auront toujours autant de difficulté à négocier les multiples courbes, ce qui impose une allure très modérée (30km/h) que subiront tous les usagers qui suivent en amont et donc la formation toujours aussi régulière d'un bouchon durant les heures de pointe. Il semble plus logique d'allouer deux voies vers le boulevard Industriel qui représente le flux majoritaire pour les poids lourds sachant que le dimensionnement de l'ouvrage d'art supportant la bretelle de sortie semble avoir été anticipé pour cela.

https://i28.servimg.com/u/f28/11/23/60/90/sans_t10.png

<https://goo.gl/maps/a5TGV8xPP9LzyB7o7>

Heureusement la DIRNO, dans sa réponse à l'autorité environnementale, est du même avis : <https://i28.servimg.com/u/f28/11/23/60/90/211.png>

Au détail près que la voie partant vers le pont de l'Europe nécessite d'être dédoublée immédiatement en aval pour éviter le risque de créer un nouvel entonnoir.

Cette configuration est compatible pour deux poids côte à côte mais est jugée très serrée. Je préconiserais d'interdire les véhicules de plus de 3,5t sur la voie du milieu immédiatement en amont de la courbe. La voie de droite peut alors être élargie dans la courbe et le trafic VL peut s'écouler sans difficulté sur l'autre voie.

En termes de signalisation cela pourrait ressembler à ceci :

<https://i28.servimg.com/u/f28/11/23/60/90/portiq10.png>

Ici sur la base du portique situé au milieu du pont Mathilde :

<https://goo.gl/maps/13ykRn2UuM8RLWW78>

La double-potence située au droit de la bifurcation reprendrait le même schéma directeur. Évidemment n'étant pas professionnel cette illustration est sujette à caution.

https://i28.servimg.com/u/f28/11/23/60/90/sans_t12.jpg

La courte bretelle de sortie vers le quai Jacques Anquetil m'inquiète beaucoup, le trafic sera-t-il suffisamment fluide pour éviter un bouchon remontant sur la grande courbe ? Le danger d'avoir des véhicules à l'arrêt en amont me semble important dans un secteur où les courbes serrées s'enchaînent et où la visibilité sera médiocre sachant que la voie de droite sera très empruntée par les PL.

Merci d'avance pour votre attention concernant mes remarques. Je suis à votre disposition si vous souhaitez plus de détails et plus généralement si je peux apporter ma pierre à l'édifice.

Cordialement,
Kevin Gueguen

Mémoire en réponse du pétitionnaire:

Avis du Commissaire enquêteur:

observation parvenue avant ouverture officielle de l'enquête publique le 24/08, mais prise en compte en raison de son intérêt car dossier EP déjà en ligne

Observation n° 2 déposée par M.DONY Frédéric Rouen sur le site « Je participe » dédié à l'enquête publique le 27/08 à 17h43

Bonjour, je me permets de formuler des remarques non pas sur la démolition de la trémie, mais sur l'aménagement projeté de la Tête Sud du pont Mathilde.

j'utilise ce pont matin et soir. je subis les conséquences de l'accroissement de la circulation et des bouchons que cela induit. Je suis étonné de l'aménagement présenté dans l'enquête.

sur le plan géométrie:

je ne comprends pas l'intérêt de créer une nouvelle boucle entre le pont Mathilde et la RD 18E. Cette nouvelle boucle présente le même problème de rayon trop serré que celle actuelle. En effet, lors des girations des PL, ceux ci utilisent les deux voies.

Pourquoi créer un nouvel aménagement ne corrigeant pas les problèmes ?

La création d'une voie de sortie en direction des quais bas dans cette boucle, se terminant sur un feu, me paraît inadaptée à la circulation aux heures de pointes.

La première courbe en sortie du pont est à une voie, si la longueur de stockage pour le feu est insuffisante, l'ensemble de la circulation sera bloqué.

Dans les guides de conception routière, il est fortement déconseillé de créer des voies d'insertion sur une chaussée par la gauche. Cette situation en phase provisoire est acceptable. Je suis étonné de voir que la voie venant du quai bas vers le 18E présente cette caractéristique en phase définitive.

Enfin, je ne vois pas l'intérêt de proposer des aménagements cyclables non sécurisés à 100%.

En effet pourquoi créer des traversées de chaussée au droit des ateliers de la ville de Rouen pour refaire traverser les cyclistes au niveau du giratoire des marinières (2 x 3 voies) ???.

Sur le plan économique :Il existe une infrastructure qui certes présente des problèmes, mais recréer de nouvelles chaussées présentant les mêmes problématiques, a un coût financier non négligeable.

Suite à l'ensemble de mes remarques, je transmets un schéma (pièce jointe) d'un

aménagement qui me semble réalisable et corrigeant une grande partie des problèmes actuels et futurs.

Pour la voie verte et piste cyclable, pourquoi ne pas prolonger la piste située sur le quai bas jusqu'à la piste déjà existante au droit du giratoire des marinières. Cet aménagement présente l'avantage de proposer une voie verte sur une zone de circulation apaisée sans aucune traversée de chaussée.

La piste cyclable actuelle n'étant plus utilisée et afin de supprimer l'insertion par la gauche de la circulation venant des quais bas, pourquoi ne pas créer une chaussée en lieu et place de celle-ci. Cette chaussée pourrait être utilisée pour remonter sur le pont Mathilde vers le Nord et être raccordée sur le RD 18E. La chaussée venant du pont de l'Europe sera raccordée sur celle-ci, effectivement par la gauche, mais le niveau de trafic sur cette voie est peu élevé. La voie déversant la zone du "Grand Cours" pourrait être supprimée.

La boucle actuelle venant du pont Mathilde en direction de la RD 18 E est conservée. Il sera possible de minimiser le changement de rayon au milieu de celle-ci puisque les deux voies venant de la trémie ne seront plus utilisées.

La rampe Jacques Anquetil pourrait être utilisée, comme le projet le propose, pour desservir les quais bas.

La chaussée actuelle venant de la RD 18 E vers les quais bas sera conservée. Le feu au droit du pont Mathilde pourra être supprimé puisqu'il n'y a plus de croisement de circulation.

Enfin, à des fins de fluidifier la circulation, les régimes de priorités du carrefour aménagé devant les ateliers de la ville de Rouen, pourraient être modifiés pour que les véhicules venant et allant vers le pont Mathilde soient prioritaires sur la voie venant du giratoire des marinières. Un stop ou un cédez-le-passage pourrait être proposé en fonction des distances de visibilité afin de supprimer les feux projetés. Pour rappel, les feux sous le pont Mathilde en direction du giratoire des marinières ont été supprimés à l'époque de la création de celui-ci et récemment lors de la fermeture du quai Jacques Anquetil. Je vous remercie d'avance pour l'attention que vous porterez à mon courrier. Je reste à votre disposition si vous avez des questions.

Cordialement

Mémoire en réponse du pétitionnaire:

Avis du Commissaire enquêteur:

Observation n° 3 déposée par Monsieur Tristan ZIEGLER - responsable Technico Commercial de LINEAS (Lille) - Groupe de transport de fret européen ; sur le site « Je participe » dédié à l'enquête publique le 01/09/2020 à 15h13

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Nous sommes un groupe de transport de fret Ferroviaire Européen et avons des activités régulières sur Rouen. En effet nous livrons des trains de manière quotidienne sur Rouen (BOREALIS, Soufflet, SENALIA...).

La rénovation de cette tranchée couverte est pour nous vitale afin de continuer à pouvoir alimenter la Rive gauche de Rouen de manière sécuritaire et qualitative.

Nous espérons que ces travaux permettront de faciliter la circulation des trains de marchandise sur le secteur permettant ainsi de favoriser le report Modal dont nous sommes un acteur.

Nous nous tenons à votre disposition Monsieur le commissaire pour développer notre argumentaire si nécessaire,

Bien à vous

Mémoire en réponse du pétitionnaire:

Avis du commissaire-enquêteur:

Observation n° 4 déposée par Madame Corinne LEROY au titre de Présidente du Comité des Habitants de l'île LACROIX (CHIL) le 20/09/2020 à 16h42, complétée le 22/09 à 14h00 et corrigée le 23/09/2020 à 12h02 par voie informatique

Bonjour Messieurs

Je tiens tout d'abord à remercier les intervenants qui ont accepté de faire une réunion spéciale Ile Lacroix le 17 Septembre dernier à la maison de quartier de l'île Lacroix : M.

LAINE /CHAUVIN/BURBAN/CREA et M. MARCHAND. (Il y avait une autre personne de SNCF RESEAU mais qui n'a pas rempli la fiche de présence, donc je ne possède pas son nom)

Peu d'habitants malheureusement assistaient à cette réunion par très grande crainte de contamination au COVID malgré un affichage dans les panneaux dédiés au CHIL au niveau du centre commercial .

Entretemps pour une meilleure connaissance du sujet, je suis allée me renseigner sur INTERNET. Le problème des métaux qui s'oxydent, gonflent et font éclater le béton, je connais bien pour le vivre dans la copropriété dont je suis membre du Conseil Syndical.

Je suis donc allée chercher des informations sur les sociétés existant dans la région de ROUEN, spécialisées dans le recyclage du béton.

J'en ai effectivement vu plusieurs citées et ai eu la confirmation qu'il faut être très prudent dans le choix des sociétés car elles doivent posséder des agréments particuliers **pour pouvoir justifier d'une traçabilité très stricte entre la récupération du matériel, sa destruction et sa destination finale.**

Je suis tout d'abord allée sur le site de la FNTF : Fédération Nationale des Travaux Publics et ai trouvé un certain nombre d'informations très intéressantes :

- Un guide « matériaux alternatifs en région Normandie » qui explique toute la procédure de démolition/TRI/Concassage/Réutilisation et Valorisation (page14)
Cette valorisation des déchets correspond à l'objectif de la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) du 17/08/2015 qui dit qu'il faut « valoriser sous forme de matière 70% des déchets du bâtiment et des travaux publics d'ici 2020 »
On est en plein cœur du sujet !
- Ce guide parle également des nuisances sonores engendrées par les travaux : la FNTF précise qu'à partir de 81 décibels, il y a lieu d'équiper les travailleurs de bouchons d'oreilles, de casques, voire de moulages de coques spéciales pour les oreilles
- Il faut également veiller à l'état du matériel, justement pour limiter les conséquences du volume sonore
- J'ai remis à M. LAINE deux fiches sur les métiers correspondant aux travailleurs qui vont opérer sur ce chantier de démolition : la 77 et la 78.

Je me suis ensuite rendue sur le site de l'UNICEM qui indique les lieux de recyclage et donne une indication des distances et du temps pour rejoindre ces sites : il en existe 6 dans un secteur de 15 minutes, **de plus ces sites assurent une traçabilité de bout en bout de ces matériaux.**

J'ai également trouvé des techniques sur les méthodes utilisées de manière plus détaillée : **TRI A LA SOURCE/CONCASSAGE/CRIBLAGE /SEPARATION AERAIQUE POUR ARRIVER A L'OBTENTION DE GRANULATS RECYCLES**

Il y a une certaine différence entre ce que l'on nous a annoncé lors de la réunion du 27 Août où

l'on nous parlait de concasseur et de camions uniquement ! Mais il est vrai que je suis une femme, que je n'y connaissais rien au béton, peut être à la différence des autres personnes présentes le 27 Août.... Je ne suis pas une personne têtue mais plutôt d'une personne persévérante qui aime bien comprendre les choses

Ces travaux dégagent une forte proportion de dioxyde d'azote, ce n'est pas bon !

Demandez-le à M. BEREGOVY en copie de ce mail

Une fois des informations collectées, je me suis rendue à la réunion organisée sur la maison de quartier le 17 Septembre dernier.

J'adresse mes très sincères remerciements à M. LAINE avec qui j'ai géré la logistique de cette réunion avec les mesures de précaution liées au COVID de manière très facile, documents à l'appui pour le qui fait quoi, **et à M. Maxime GOHIN de la Maison des Associations pour sa participation active et efficace dans la fourniture d'un vidéo projecteur .**

Sur place, l'ambiance était au début très tendue : une habitante de l'île très au fait de tout de qui est juridique a posé des questions qui ont dérangé.... Et ont provoqué de vives réactions de la part d'un invité.

Je suis intervenue pour calmer un peu le débat et M. LAINE l'a également fait en rappelant le rôle de ces enquêtes publiques qui ont le mérite de pouvoir échanger ou faire connaître son avis même s'il n'est pas partagé par d'autres personnes.

Alors il est vrai que nous arrivons à la fin de l'enquête publique, qu'il y a eu plusieurs réunions auparavant et que la fatigue commence sans doute à se faire sentir, pour ma part en toute franchise je dirais que j'ai ressenti le fait que certains hommes ne sont pas habitués à se trouver face à des femmes de caractère. Le souci c'est que les invités Métropole et SNCF RESEAU étaient exclusivement des hommes....

La réunion a débuté par la projection du documentaire que j'avais déjà visionnée le 27 Août dernier.

Par contre il y a eu des informations qui n'avaient pas été diffusées le 27 Août dernier, à moins que je les ai manquées lors de ma prise de notes ?

Les voici :

- M. CREA a donné des détails sur la déconstruction : il y a 16 portiques à détruire
- Plusieurs noms de sociétés ont été cités ce soir là à la demande me semble t'il d'un invité : EIFFEL/LGE/ATD/EIFFAGE/COLAS

Pourquoi d'ores et déjà citer des noms alors que M. LAINE l'a confirmé, il n'y a pas encore eu d'appel d'offres ????

Comment ont-elles été informées, y a-t-il eu une communication spéciale effectuée compte tenu de leur activité dans le domaine ?

- Il va falloir insérer des poutres de métal de 35 Mètres dans les portiques à détruire, **poutres qui seront ensuite sciées sur place !**
- 3 grues du gabarit de celle qui est actuellement située à la Cathédrale seront installées sur le lieu du chantier !
- Il va y avoir un carrefour à feux pour réguler la circulation à la sortie du Pont Mathilde, les calculs ont été effectués pour ne pas provoquer d'embouteillages.... Vous êtes déjà venu voir un match de Hockey ? Demandez à Monsieur le Maire une invitation et j'en solliciterai une pour moi pour que je puisse vous faire vivre la circulation ces soirs là ! Normal on est fiers de nos hockeyeurs et cela attire du monde.
- Il va y avoir la création d'une zone pour les campings cars et un aménagement espaces verts !!! En quoi y aurait il une priorité d'espaces verts vers le pont alors que nous habitants de l'île, avons des souhaits qui à ce jour n'ont pas été entendus ?

Là j'ai vu rouge : sur l'île Lacroix nous attendons depuis l'AUP réalisé en 2013 une écoute et une action de la Mairie et à présent de la Métropole pour des travaux sur l'île Lacroix ! Partout cet été des travaux ont été réalisés rive droite et rive gauche mais sur l'île non !

Pour info je vous l'ai dit : ce ne sont pas les campings car qui sont dans l'endroit où vous pensez réaliser cet aménagement, ce sont les camions squatteurs de l'île qui ont déménagé là bas ! Les campings cars ils sont sur l'île, venez **LUNDI 28 SEPTEMBRE à 10 H. 00**, je fais un tour de l'île avec M. MARCHAND et Mme MAZET, vous le verrez par vous-mêmes !

- Est-ce que la Métropole a prévu des bouchons d'oreilles pour les deux ans à venir pour les habitants de l'île ?
- J'ai rappelé que proche de la zone du futur chantier il y a la clinique Mathilde, il y a des habitations rive gauche qui vont être également sérieusement impactées...
- Et pour finir la route que l'on nous propose pour rejoindre l'île est sujette à des risques d'inondations....

Faudra t'il pour rester vivre sur l'île passer son permis bateau ? Disposera t'on d'un port de plaisance ?

Alors OUI Monsieur BURBAN, vous avez répondu à une demande de ma part et je vous en remercie : il s'agissait de l'enlèvement des carcasses calcinées des camions de forains responsables de la destruction du pont Mathilde. Si chacun sur l'île a compris qu'il fallait du temps pour que les experts et les assureurs passent JAMAIS LES CARCASSES N'AVAIENT ETE ENLEVEES !!! Vous imaginez le décor ? SI CES CARCASSES CALCINEES AVAIENT ETE SITUEES DEVANT VOTRE BUREAU A LA METROPOLE, VOUS AURIEZ APPRECIE ?

Les habitants de l'île sont restés calmes et patients et à un moment m'ont demandé d'intervenir. Bien que cela ne fasse pas partie de mon rôle de Présidente du CHIL et à cause de l'historique politique de l'île, j'essaie de n'intervenir que rarement dans ce genre de situations car l'île est un quartier de Rouen, il n'a plus de commune libre, pas plus que de Maire adjoint !

J'ai par ailleurs été très heureuse et touchée que vous m'ayez consultée pour la fresque sur le hangar et la fresque sous le tunnel, d'autant plus heureuse que le visage de l'un de mes adhérents a été choisi et figure sur ce hangar !

Maintenant j'ai bien pris note que la décision définitive n'était pas encore prise : OUF ! M. LAINE en a expliqué le mode opératoire qui sera utilisé : à la fin de l'enquête et dans les huit jours qui suivront un PV de synthèse sera rédigé, suivi d'un délai de 15 jours pour apporter de nouvelles observations, le document sera ensuite rendu public et communiqué à M. MAYER ROSSIGNOL.

Alors je vous livre quelques remarques personnelles cette fois :

Penchons nous sur la situation économique traversée par notre pays et plus spécifiquement les entreprises du BTP : de janvier à juin il y a eu une baisse de - 16,4% de l'activité (minimum)

Ces sociétés implantées sur le territoire rouennais sont des employeurs qui font travailler du monde et ont besoin d'être aidées !

- Une suggestion à méditer : **dans un souci de transparence et d'équité, puis je suggérer la répartition des déchets à toutes les sociétés agréées de la région à parts égales, afin que toutes puissent « profiter » de cette occasion pour maintenir et poursuivre leur activité ?**

Si la Métropole dispose d'argent, je suis toute disposée à lui indiquer comment l'utiliser sur l'île, sans être très exigeante !

Et puis je persiste dans mon idée de transport par la SEINE !

Le chantier est proche j'insiste : **il y a une solution et il faut la trouver !**

Pour rappel la partie du pont Mathilde a été emmenée et posée à partir d'une barge...

Les convois exceptionnels on en voit fréquemment.

Et pour répondre à M. CREA, **les déchets feront OBLIGATOIREMENT deux voyages : un pour partir du lieu de déconstruction et un pour aller à leur destination finale pour y être réutilisés ! alors l'empreinte carbone, vous m'amusez un peu.... Car il n'est pas question de**

laisser ces gravats à la SERNAM !!! COMME LES CARCASSES CALCINEES, TRAITEZ LE DOSSIER DE A à Z s'il vous plait !

M. MAYER ROSSIGNOL, invité lundi matin de France Bleue disait que c'était le dernier kilomètre le plus polluant !

Il y a une ligne de voie ferrée, il y a la Seine, des sociétés de quai à quai, alors je terminerai avec un trait d'humour : M. CREA, vous portez un nom prédestiné, alors SVP faites preuve de C R E A T I V I T E pour trouver une solution plus respectueuse des habitants, de leur santé et de l'environnement.

Je vous rappelle que je me souviendrai de vous pour l'entretien de mes carreaux et l'entourage PVC car vous ne m'avez pas convaincue avec l'utilisation de l'eau : pas très écolo car l'eau il faut l'économiser ! et puis la poussière tombera à terre sèchera et sera portée par le vent... Avez-vous négocié un contrat avec Eole, le dieu du vent ?

CONCLUSION :

La fin de la réunion s'est très bien terminée car j'ai proposé de partager « un verre » offert par le CHIL, chacun je pense a apprécié et nous nous sommes quittés dans un climat plus calme et serein !

FIN DE MES REMARQUES DE REUNION MAIS PEUT ETRE PAS TOTALEMENT TERMINEES CAR J'AI DEMANDE A ALLER VISITER UNE USINE POUR ME RENDRE COMPTE DE CE QUE REPRESENTENT 81 décibels , DU VOLUME SONORE D'UN CONCASSEUR , VOIR PAR MOI-MEME LES ETAPES DE TRANSFORMATIONS , ET AJOUTER UNE CONNAISSANCE DE PLUS A MA CULTURE PERSONNELLE !

Merci à tous pour votre lecture et peut être à bientôt lors d'une prochaine réunion ?

Corinne LEROY - Présidente du CHIL - 12 Avenue Chastellain - 76100 ROUEN

Mémoire en réponse du pétitionnaire:

Avis du Commissaire enquêteur:

Observation n° 4 bis déposée par Madame Corinne LEROY au titre de Présidente du Comité des Habitants de l'île LACROIX (CHIL) le 22/09/2020 à 08h05 sur le site « Je participe »

Bonjour

J'ai participé à cette enquête à l'invitation du commissaire enquêteur pour la première fois le 27 Août dernier au hangar 108.

Nous étions une vingtaine de personnes parmi lesquelles M. BURBAN de la Métropole, M. CREA de SNCF RESEAU, M. COURTIER de l'UPR, M. DELSINNE Directeur de la CEMEX pour les personnes dont j'ai retenu le nom grâce à leur intervention orale.

Dans un premier temps, une vidéo nous a été présentée afin de nous expliquer le pourquoi de la déconstruction montrant des photos du triste état de la trémie justifiant une déconstruction nécessaire pour des raisons de sécurité. Outre la sécurité il a été confirmé que l'ouvrage n'était pas réparable pour une question de coût.

J'ai écouté et pris des notes. Voilà ce que j'ai noté et compris :

- La trémie à déconstruire mesure 1650 m
- La construction date de 1950
- La voie ferrée sous la trémie dessert le frêt du port de ROUEN
- La partie à détruire mesure 468 m et se trouve entre les ponts Mathilde et Corneille

- Cette déconstruction représente 12 000 tonnes, soit 5 500 m³ et nécessitera 159 camions pour évacuer les gravats
- Pendant les travaux la voie d'accès pour l'île Lacroix sera conservée : **OUF ! je pourrais rentrer chez moi autrement qu'à la nage! ou en pagayant sur une barque ou un canot !**
- Une société a participé par ses conseils à l'étude du projet de destruction : NEO ECO
- Les travaux de la Métropole auront lieu au premier semestre 2021
- Les travaux de la SNCF auront lieu en mai et juin 2022
- La déconstruction s'opérera à la façon des LEGOS : les parties à détruire seront séparées, grutées et déposées dans une partie de la SERNAM pour y être découpées et concassées !!
- 3 grues vont être installées à différents endroits afin de procéder à cette déconstruction
- A cet effet un concasseur sera installé sur le chantier et fonctionnera de 7 à 20 heures pendant deux mois.....du lundi au vendredi
- Chose positive : il y aura revalorisation du béton pour une réutilisation ultérieure, compte tenu de la très bonne qualité de ce béton et **deux sociétés ont été citées : Cube et Eqiom ... ???**
- Le coût de cette déconstruction est de 5 millions pour la région, 9 millions pour la SNCF et 17 millions pour l'état
- La circulation des trains sur cette voie ferrée représente 12 trains par semaine (dixit le Directeur des Silos dont je n'ai pas retenu le nom)
- La circulation de ces trains de frêt serait donc réduite à 2 nuits par semaine, ce qui est insuffisant pour certaines entreprises
- Les nuits concernées seraient celle du mardi au mercredi et celle du vendredi au samedi

Après avoir écouté la présentation, les chiffres et les technologies employées, j'ai pris la parole et me suis inquiétée de l'installation de ces grues dont le poids m'a paru gigantesque car il y a peu de temps une partie des quais rive gauche s'est effondrée. A ce jour pas de réparation mais un amoncellement de pierres afin de stopper les dégâts causés par les marées qui fragilisent les quais, qui ont un certain âge et n'ont bénéficié jusqu'à ce jour que peu d'entretien ???

La partie effondrée appartient à VNF. M. BURBAN de la Métropole nous a dit que des études géotechniques avaient été réalisées : il n'y a aucun danger pour les piétons et les cyclistes. En outre il nous a informés que chaque année sur les ponts, des radars sont installés afin de procéder au comptage de ces derniers.

M. COURTIER de l'UPR a manifesté son inquiétude quant à la circulation seulement deux soirs par semaine pour les trains de frêt...

Un habitant de la rive gauche s'est lui inquiété du volume sonore engrangé par ces travaux : M. CREA, il me semble a répondu qu'une étude acoustique avait été menée, qu'un caisson de béton amortirait le bruit et que les camions qui achemineraient ces gravas seraient tapissés dans leur fond par un tapis néoprène !!!

La société CEMEX, en la personne de son Directeur M. DELSINNE est intervenu afin de faire savoir que sa société avait l'avantage d'être de quai à quai, **était fortement intéressée par la récupération et le**

recyclage de ces bétons car spécialisée dans le domaine et a fait part de son étonnement de ne pas avoir été contacté pour cette opération. Il a même précisé que dans la région il existait au moins 5 à 6 sociétés qui étaient en capacité d'effectuer cette récupération, la destruction et le recyclage, contribuant ainsi à une économie circulaire et bénéfique sur le plan écologique et économique !

J'étais en train de tenter d'imaginer le bruit d'une concasseuse fonctionnant du lundi au vendredi de 7 à 20 H, car j'habite l'île Lacroix, à 120 m du futur chantier !!!!!

J'ai repris la parole avec un peu d'interrogation et de mécontentement : **pourquoi aller faire appel à des sociétés , qui devraient construire un caisson en béton pour « réduire » le bruit, mettraient du néoprène dans des camions et dont les rotations seraient estimées à 159 , alors que des sociétés, spécialisées dans le domaine possèdent le savoir faire, le matériel, les habilitations nécessaires existent et ne se sont situées en centre ville mais dans la zone industrielle de ROUEN ?**

Il m'a été répondu que l'appel d'offres n'avait pas encore été lancé. Dans ce cas pourquoi parler de deux sociétés sans évoquer les autres ? La solution présentée l'a été afin de réduire l'empreinte carbone et l'impact sur l'environnement....

Et la poussière pour les asthmatiques, vous y avez pensé ?

Réalisant qu'il fallait que les habitants de l'île soient informés, j'ai demandé à M. LAINE, le commissaire enquêteur la possibilité de faire une réunion sur l'île Lacroix.

En effet il y a bien eu des affiches de posées mais elles l'ont été devant la maison de quartier. Or depuis le 15 mars dernier, il n'y a plus d'activité à la maison de quartier car le COVID est passé. La majorité des habitants de l'île sont des personnes seniors qui ne sortent plus de chez eux tant la pression médiatique est forte et leur peur importante. M. LAINE m'a répondu par l'affirmative et je l'en remercie très sincèrement.

Une réunion a été fixée pour le 17 Septembre sur l'île.

SUITE DE L'ENQUETE PUBLIQUE DANS UN PROCHAIN MAIL

Corinne LEROY – Présidente du Comité des Habitants de l'île Lacroix

Mémoire en réponse du pétitionnaire:

Avis du Commissaire enquêteur:

Observation n° 5

Observation déposée par SABINE - l'ASSOVELO de ROUEN le 23/09/2020 sur le site « Je participe »



Sabine, l'asso vélo de Rouen

12 rue du contrat social 76000 Rouen

<http://sabinerouenvelo.org/>

courriel : rouensabine@fub.fr

Rouen, le 22 septembre 2020

À Monsieur le commissaire-enquêteur

Le quai Jacques Anquetil dispose d'une piste cyclable qui est utilisée tant pour les déplacements domicile-travail que pour la promenade et les loisirs. Elle relie le centre de Rouen à la zone d'activité de l'avenue du Grand Cours et plus loin la zone industrielle de Sotteville / Saint Etienne du Rouvray. Elle constitue également l'arrivée à Rouen de l'itinéraire V33 « la Seine à vélo », un axe majeur pour le développement du tourisme à vélo dans la région ; c'est la première impression qu'auront les cyclistes en arrivant à Rouen.

Il est donc primordial de maintenir ces fonctions, pendant et après la démolition de la tranchée couverte, en rétablissant un cheminement cyclable qui présente toutes les conditions de sécurité et de confort pour les usagers.

Ainsi, l'itinéraire cyclable ne devra subir aucune interruption à quelque moment que ce soit pendant la phase de déconstruction de la tranchée couverte.

Le projet d'itinéraire cyclable présenté par la Métropole Rouen Normandie tel qu'il apparaît sur les plans que les services de la Métropole nous ont communiqués en juillet 2020 (et qui ne semblent pas figurer dans le dossier mis à l'enquête publique) appelle de notre part les observations suivantes :

- En premier lieu, il s'avère que la piste cyclable bidirectionnelle telle qu'elle est prévue sera partagée avec les piétons. Avec une largeur limitée à 3m, ce type d'aménagement n'est pas souhaitable en milieu urbain car il est générateur de conflits d'usage entre vélos et piétons. Nous regrettons que n'ait pas été étudiée une solution permettant une meilleure cohabitation notamment grâce à une largeur supérieure.
- Le raccordement de la piste à l'intersection du pont Corneille n'est pas traité. Or ce carrefour supporte un fort trafic d'automobiles, de bus et de vélos. Il importe que les liaisons cyclables avec chacune des branches du carrefour soient traitées avec soin en assurant une bonne lisibilité de l'aménagement et des conditions de sécurité optimale pour les cyclistes.
- Au bas de la rampe reliant le quai haut et le quai bas, la piste présente un décroché qui constitue un angle droit dans la trajectoire du cycliste. Ce point est peu adapté à la circulation à vélo et au croisement des vélos. Il convient que la piste suive "strictement" la voie auto, plutôt que de dessiner un angle droit en bas de la descente. Rien ne semble devoir s'y opposer dans la configuration du terrain.
- La piste, bordant la voirie automobile côté nord, se trouve en conflit avec l'usage qui est fait actuellement de l'espace devant le hangar n°184 occupé par un loueur de véhicules automobiles et utilitaires. En effet, cet espace est utilisé comme parking de véhicules

utilitaires : d'ailleurs un marquage au sol matérialise ces places de stationnement. Il s'agit là d'une situation potentiellement conflictuelle et dangereuse pour les cyclistes lors des manoeuvres des véhicules. Un espace de stationnement pour cette activité économique devra être trouvé à un autre endroit.

- Pour la traversée des voies de circulation automobile par la piste cyclable, face au hangar des services techniques de la ville, il convient de prévoir un espace suffisamment grand pour permettre l'attente au feu simultanément par plusieurs cyclistes et piétons. Les plans présentés ne semblent pas le permettre dans des conditions satisfaisantes.
- En amont du pont Mathilde, la piste se poursuit pour rejoindre le carrefour des mariniers en longeant l'avenue du Grand Cours côté sud. Compte tenu du trafic très lourd sur cet axe, la circulation à vélo à proximité immédiate des 5 voies de circulation est particulièrement inconfortable même s'il y a une bordure béton de protection. Nous demandons que la piste soit éloignée de l'avenue.
- Enfin, ce projet de rétablissement de l'itinéraire cyclable doit aussi être l'occasion de remanier les conditions de traversée du carrefour des mariniers. A l'heure actuelle, cette traversée s'avère particulièrement difficile et inadaptée alors qu'elle est indispensable pour rejoindre le chemin de halage vers Sotteville et Saint Etienne du Rouvray.

Le conseil d'administration de SABINE

Mémoire en réponse du pétitionnaire:

Avis du Commissaire enquêteur:

Observation n° 6

Observation déposée par La CCI Rouen Métropole sur le site « je participe » le 24/09/2020



Le Président

Métropole Rouen Normandie
Le 108
108, Allée François Mitterrand
76006 ROUEN CEDEX

A l'attention de Monsieur Jean-Luc LAINE
Commissaire-enquêteur

Rouen, le 21 Septembre 2020

N/Réf. : S_2020_00197

*Pôle Etudes et Attractivité
Service Etudes
Dossier suivi par Nadia MAFFEI- Tél. : 02.35.14.38.43
nadia.maffei@normandie.cci.fr*

Objet : Projet de requalification de la tranchée ferroviaire couverte rive-gauche à Rouen - Enquête Publique

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

Vous venez de démarrer une enquête publique portant sur la déconstruction de la tranchée couverte ferroviaire entre les ponts Corneille et Mathilde et la réorganisation des voiries du fait de la coupure de cet axe.

La Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) Rouen Métropole souhaite formuler certaines observations car elle constate qu'il s'agit d'un projet qui risque de modifier les flux de circulation entre la rive sud et la rive nord de la Seine et de complexifier les accès pour les activités économiques installées dans les hangars du bord de Seine.

La CCI note que le projet prévoit d'utiliser la majeure partie de l'espace Sernam pour le stockage des matériaux issus de la déconstruction de cette tranchée ferroviaire. Il est ainsi évoqué dans l'étude d'impact du projet que des solutions de substitution pour le stationnement des bus de la TCAR et de VTNI vont être étudiées. En revanche, il n'est à aucun moment fait mention de solutions pour les bus de tourisme qui stationnent pourtant dans cet espace après avoir déposé leurs passagers au plus près du centre-ville historique. La CCI s'inquiète de constater qu'aucune solution de substitution n'est proposée pour permettre à ces autocaristes de stationner le temps de récupérer leurs passagers alors que le développement du tourisme représente à Rouen un enjeu majeur. La CCI souhaite que des clarifications soient apportées sur ce point et que des engagements soient pris sur cette question.

La CCI constate qu'aucune assurance n'est fournie dans le dossier concernant le maintien des possibilités de livraisons, dans des conditions acceptables, des hangars 184 et 185, situés sur les quais bas et qui accueillent plusieurs activités économiques. Ainsi, elle note que sur la voie nouvelle qui a d'ores et déjà été réalisée et sur la rampe d'accès à cet axe depuis le Pont Mathilde, la circulation des poids-lourds sera interdite. La CCI s'interroge sur l'itinéraire que devront emprunter les véhicules venant livrer les activités implantées dans ces hangars. Elle remarque en outre que la nouvelle voie est

construite sur un secteur en partie inondable et que le dossier évoque uniquement des itinéraires de substitution pour les véhicules légers lors des épisodes de crue de la Seine. La CCI demande que des précisions soient fournies sur cette questions et que des engagements soient pris pour permettre, en toute circonstance, l'approvisionnement et l'accès des clients des activités implantées dans les hangars.

La CCI souhaite s'assurer que l'installation d'un parking pour les camping-cars au droit du hangar 185 ne va pas réduire le nombre de parkings mis à la disposition des activités installées dans ce bâtiment.

La CCI note qu'avec ce projet, la circulation des trains de fret desservant le port de Rouen et les activités industrielles localisées au sud, va être interrompue pour une période minimum de 7 semaines. Elle observe qu'il n'est pas évoqué dans le dossier quelles solutions seront adoptées au cas où le chantier durerait plus que prévu pour permettre aux trains de fret de circuler à nouveau sur les voies ferrées.

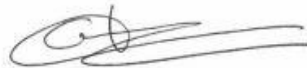
La CCI souhaite s'assurer que les appels d'offres qui seront lancés auprès des entreprises pour réaliser la déconstruction de la tranchée et le recyclage des matériaux (bétons, ferrailles, entre autres) permettent aux soumissionnaires de proposer des variantes. En effet, elle remarque que dans le dossier, il n'est évoqué sur ces sujets, qu'une solution à savoir le concassage sur place et la reprise des bétons par des centrales à béton locales qui transporteront les matériaux par camions. La CCI considère que s'agissant d'un site en bord de Seine et qui est en outre desservi par une voie ferrée, d'autres solutions en matière de transports doivent pouvoir être envisagées. De plus, elle pense également que d'autres usages pour ces matériaux de déconstruction doivent pouvoir être proposés par les entreprises qui seront candidates pour ces marchés.

La CCI souhaite que des réponses soient apportées à ses remarques à l'issue de l'enquête publique

Dans cette attente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président,

PO. F. COUSIN



Vincent LAUDAT.

Mémoire en réponse du pétitionnaire:

Avis du Commissaire enquêteur:

Observation n°7

Observation déposée par SENALIA sur le site « Je participe » le 25/09/2020 à 16h01

Projet de requalification de la tranchée ferroviaire à Rouen

Enquête publique : 27 août 2020

Sénalia a 3 sites sur le port de Rouen, dont deux sites sur la rive gauche de Rouen :

- Site de Grand Couronne
- Site de Presqu'île Elie
 - Robust
 - Céréales

Et gère un site sur la rive droite :

- Site de Val de la Haye

La période de chantier envisagée (mai - juin 2022) correspond à une période moins intense pour les activités de Sénalia.

Néanmoins, toute l'activité ferroviaire ne peut pas être décalée et orientée sur le site de Val de La Haye (rive droite), pendant la période de chantier.

Sénalia peut avoir un planning de réception jusqu'à 12 trains par semaine. Ce planning varie toutes les campagnes céréalières, de juillet à juin.

Durant le chantier, le passage des trains sur 2 nuits pour desservir la période a été proposée par les maîtres d'ouvrage.

Il est important de noter que l'entreprise Sénalia n'a pas d'activité la nuit. Les trains pourront néanmoins, exceptionnellement, être livrés la nuit. Les sites de Elie et Grand-Couronne ont la capacité de réceptionner la nuit, au maximum, jusqu'à 5 rames.

Pour les déchargements des 5 rames réceptionnées, il faudra compter 2 journées de travail.

De plus, Sénalia n'est pas le commanditaire des trains, il est seulement le réceptionnaire des trains.

Afin de décharger les rames et de permettre la reprise des trains vides, les 2 nuits proposées pour le passage des trains ne doivent pas être consécutives.

Cette hypothèse de réceptionner 5 rames sur une nuit ne prend pas en compte les besoins des 13 autres entreprises.

Dans cette optique un passage des trains sur deux nuits est difficilement envisageable et risque de mettre en péril la logistique de Sénalia. Le passage des trains sur 3 nuits par semaine serait déjà moins impactant.



Mémoire en réponse du pétitionnaire:

Avis du Commissaire enquêteur:

Observation n°8 déposée par Monsieur GUILLAUME de la société BOREALIS sur le site « je participe » le 25/09/2020 à 17h04

[tranchée ferroviaire - desserte site BOREALIS](#)

Nous souhaitons attirer l'attention sur l'importance fondamentale pour notre usine d'assurer les dessertes ferroviaires pendant la période des travaux afin d'assurer le fonctionnement industriel.

Compte tenu du nombre d'entreprises embranchées de la zone et du temps que prennent les opérations de transport, nous craignons qu'il ne soit pas suffisant d'ouvrir une fenêtre de 6h uniquement 2 nuits par semaine. Les tractionnaires et commissionnaires de transport doivent impérativement être consultés. C'est seulement en rassemblant tous les acteurs autour de la table que la faisabilité technique pourra être trouvée tout en restant au niveau de coûts actuels.

La mise en place de discussions complémentaires nous semble absolument nécessaire afin de traiter, entre autre, des éléments suivants :

- Gestion de la coactivité des Entreprises Ferroviaires dans le temps imparti.
- Conditions d'attribution de sillons et de blocs
- Mise en place ou non d'un service de « tractionnaire de proximité ou OFP » pour fluidifier les entrées et sorties de train dans la journée afin que les tractionnaires « grande ligne » ne perdent pas de temps à l'intérieur des usines
- Etc.

Merci par avance pour votre retour.

Mémoire en réponse du pétitionnaire:

Avis du Commissaire enquêteur:

Observation n°9

Déposée par le Commissaire Enquêteur sur le site « Je participe » le 25/09/2020

Mon observation concerne la tête Sud du pont Mathilde et plus particulièrement la bretelle Mathilde vers RD 18^e.

J'ai noté dans le cadre de la préparation et la réalisation de cette enquête publique (dossier et courriers complémentaires, entretiens avec MO - DREAL Normandie et DIRNO) que :

1/Dans son avis délibéré sur le projet, référence AE 2019-112 du 05/02/2020 ; l'Autorité Environnementale attire l'attention sur :

1.1/l'intérêt présenté par la variante retenue dans le dossier d'enquête publique sur les points suivants :

- fluidification des trafics routiers ;
- réponse aux attentes des participants à la concertation ;
- prise en compte favorable des aspects environnementaux ;
- Absence de nuisances complémentaires

(paragraphe 2.1 « analyse de la recherche des variantes et du choix du parti retenu » - page 9 de 16).

1.2 sur le côté potentiellement accidentogène de cette solution au niveau de la bretelle de sortie vers la RD 18^e (sur la base des remarques DDTM dans le cadre

de la concertation inter-administrative de 2019 - reprises par la suite par la DIRNO).

En conclusion sur ce point l'AE « recommande de réexaminer le scénario d'aménagement à retenir en lien avec la DIRNO »

2/La MRN en charge de cette partie du projet en tant que Maitre d'Ouvrage apporte son éclairage sur cette question dans le cadre du « mémoire en réponse à l'avis de l'AE » d'avril 2020 :

- au tableau 1 de la page 3 le MO confirme la prise en compte de cette remarque ;

- et développe son argumentaire au paragraphe 1.3 « solution de raccordement au pont Mathilde », au niveau du paragraphe intitulé « la géométrie de la bretelle de sortie vers la RD 18 e », expliquant que :

« la géométrie retenue pour cette courbe est conforme au rayon minimum préconisé par le SETRA* dans ce cas** » (guide VSA - Voies Structurantes d'Agglomération - artères urbaines et girations 70km/h) ;

« la vitesse sera limitée à 30km/h sur la courbe de 25 mètres avec une signalisation routière appropriée » ;

« les épures de giration réalisées avec le logiciel COVADIS dans les conditions citées ci-dessus montrent la possibilité théorique de rouler côte/côte sur la bretelle, cette configuration restant cependant très serrée pour la circulation de deux poids lourds côte à côte*** ».

En conclusion sur ce point:

« la MRN conserve la solution proposée dans l'étude d'impact, car elle présente un caractère plus urbain et apporte une nette amélioration sur la fluidité du trafic.

Si les études de détail ne permettent pas de résoudre les problèmes de sécurité évoqués par la DIRNO pour les poids Lourds, alors le maintien de la bretelle escargot sera examinée » (page 9 du mémoire en réponse du MO à l'AE).

*SETRA : Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements/Service technique français à compétence nationale, rattaché au Ministère de l'Ecologie.

**il convient de noter que le pont Mathilde et sa tête Sud sont placés sous la responsabilité voirie de la MRN, donc justifiables de l'application de la réglementation urbaine.

***l'écart entre deux poids lourds circulant côte à côte sur la partie la plus difficile de la courbe serait 20 cm (source DIRNO).

3/Plusieurs pièces du dossier traitent de cette question:

3.1 l'étude d'impact figurant dans le dossier d'enquête publique, traite ce point d'une manière très détaillée.

Dans le document 1° partie Description générale du projet /point 2

réorganisation des voiries/page 51 la bretelle pont Mathilde vers l'avenue du Grand Cours/point 2.2 réaménagement de la tête Sud de l'échangeur du pont

Mathilde/2 .2.3 la bretelle vers l'avenue du Grand COURS

3.2 Le compte rendu de la concertation Inter-Administrative d'avril et mai 2019 : « Sécurité routière - situation finale des échanges au droit de la tête Sud du Pont Mathilde » page 3/5 complétée par le tableau intitulé « version finale jointe au compte rendu de réunion de restitution des avis du 24/05/2019 » page 1 de 7 ou :

- la DDTM dit au sujet du projet présenté « qu'elle considère que le projet présente un risque notable pour les Poids Lourds dans le sens Mathilde vers RD 18 e »

- Le MO, Métropole Rouen Normandie pour sa part, reprend les arguments déjà développés dans l'étude d'impact :

« -respect du Guide SETRA « voies urbaines » ;

- respect des recommandations techniques en découlant ;
mise en place de signalisations appropriées. »

NB : d'après les éléments recueillis, un seul accident notable de PL aurait été enregistré « feu du pont Mathilde en 2016 » mais sur la bretelle montante RD 18 e vers le pont Mathilde.

3.3 le bilan des échanges de concertation inter services préconisés par l'AE:

Une réunion formelle s'est tenue entre la MRN et la DIRNO le 10/02/2020, complétée par un certain nombre d'échanges de notes interservices, notamment courrier DIRNO du 27/02/2020, document de travail du 04/03/2020, note MRN à DIRNO du 23/06/2020.

4/L'analyse de la situation du projet et les propositions formulées dans celui-ci sont liées à des contraintes qui m'ont été présentées et que je liste ci-dessous :

a/l'urgence à traiter le problème de la trémie ferroviaire dont l'état est décrit depuis 2015 dans le cadre des expertises techniques réalisées, notamment par CEREMA et considérée comme étant dans un état critique préoccupant ;

b/cette situation entraînant un calendrier contraint de réalisation des aménagements de voiries de la sortie Sud du pont Mathilde, intégrant la dimension d'amélioration des flux, rendue nécessaire par la fermeture quasi journalière périodique du tunnel de la Grand Mare ; retenue par MRN ;

c/la conception architecturale de l'échangeur Sud du pont difficile à remettre en cause totalement à la date ;

d/la géographie contrainte de la zone de l'échangeur avec les multiples sorties nécessaires ;

e/la volonté d'intégrer un maximum de sécurité malgré les contraintes ;

f/le fait que la courbe actuelle en place depuis plusieurs années ne laisse pas apparaître un taux de fréquence et de gravité alarmants en matière d'accidents de poids lourds ;

g/le fait que le projet présenté ne pourrait être à terme qu'une phase intermédiaire et temporaire, en l'attente d'hypothétiques décisions de projets relatifs à la gare Rouen gauche SAINT SEVER et au Contournement Est de Rouen ;

h/du respect du budget et des engagement des contributeurs impliqués.

5/ La situation à la date de l'enquête publique

A la date de l'enquête publique, la situation inter services sur le sujet n'est pas encore totalement tranchée, chacune des parties semblant vouloir rester sur sa position.

C'est pourquoi, j'ai jugé utile dans le cadre de ma mission de reconsidérer cette question avec les trois services impliqués ; La Métropole Rouen Normandie en tant que MO du projet, la DIRNO en tant qu'expert routes, la DREAL Normandie qui a en grande partie instruit le dossier initial.

6/La réunion avec la DIRNO

J'ai rencontré les représentants de la DIRNO le 08/09/2020.

Au cours de cette réunion, j'ai demandé au service concerné de m'apporter un éclairage sur leur position relative à la géométrie de la bretelle Mathilde vers RD 18 e, proposée dans le projet soumis à enquête publique ; étant néophyte en matière de voiries routières.

J'ai retenu les points suivants de cette présentation détaillée et argumentée soutenue par un diaporama dont je joins la copie en annexe à mon observation.

Les points évoqués sont les suivants:

a/différence de point de vue sur le guide SETRA

la DIRNO préconisant plutôt dans ce cas l'application du guide « voiries routières » plutôt que le guide « voies urbaine » utilisé comme support par MRN ;

b/l'application d'une limitation de vitesse à 30 km/h sur la bretelle de 25 mètres, la DIRNO arguant qu'il sera impossible de faire respecter cette vitesse par les poids lourds ;

c/la largeur des voies à 4,40 mètres ;

d/la pente de la bretelle estimée par la DIRNO à 6,2% (base archives historiques DDE) alors que MRN retient 2% (calculs étude) ;

e/les sorties successives dans la courbe de 25 mètres (vers quai bas Jacques Anquetil et vers Rouen centre) sur la base des principes de non perturbation et de la règle de co-visibilité ;

f/la conception même de la bretelle inadaptée à l'intégration des zones de transition ;

g/la sortie vers le quai Jacques Anquetil.

7/Les différents entretiens avec la MRN sur le sujet faisant l'objet de la présente observation

J'ai rencontré et échangé à plusieurs reprises dans le cadre de la préparation de cette enquête publique et la réalisation de celle-ci avec les représentants de la MRN les 11/02 - 28/04 - 03/06 - 25/06 et 10/09/2020.

Je retiens que les guides VSA 90/110 et VSA 70 (artères urbaines) ne sont pas d'application obligatoires pour les collectivités, donc pour la MRN et que les ouvrages de la tête Sud du pont Mathilde actuels y dérogent déjà sur plusieurs points.

Néanmoins, on peut noter que la solution retenue par le MO MRN et présentée

dans le dossier d'enquête est conforme au rayon minimum préconisé par le guide VSA 70 au paragraphe 3.6.2.4 intitulé « géométrie des bretelles ».

Concernant la géométrie de la voie de sortie Mathilde vers RD 18 e, la largeur des voies, la giration et la circulation des poids lourds, MRN précise que le projet a été traité à partir du logiciel COVADIS (voir 8 ci-dessous) et que la géométrie des voies, la largeur de celles-ci à 4,50 mètres, et le rayon de courbures répondent aux résultats émanant de ce logiciel reconnu par les professionnels.

Concernant les sorties successives, MRN rappelle que le principe retenu est conforme au guide du CEREMA d'octobre 2018 page 25* ; qui n'exige pas systématiquement le respect de la règle de co visibilité issue du guide VSA 90/110 non retenu comme référence par la MRN dans le cadre du projet.

Enfin, concernant la sortie vers le quai bas Jacques Anquetil et la sortie secondaire vers Rouen Centre, si la MRN convient que celle-ci est « complexe », elle précise que son utilisation sera interdite aux poids lourd et que des mesures d'accompagnement pourraient être envisagées pour l'améliorer (traitement urbain, dispositifs de sécurité complémentaires...)

*Guide CEREMA - conception des routes et autoroutes - révision des règles sur la visibilité et sur les rayons en angle saillant du profil en long - octobre 2018.

8/Les rencontres avec la DREAL Normandie

J'ai rencontré à deux reprises les représentants de la DREAL Normandie, les 13/03/2020 et 23/09/2020.

Deux sujets importants ont été évoqués : la déconstruction de la partie « dangereuse » de la trémie et l'aménagement de la tête Sud du Pont Mathilde. Par rapport à mes interrogations concernant la bretelle de sortie vers la RD 18 e, je retiens :

- la nécessité de bien clarifier les règles applicables au projet ;
- l'importance de la « géométrie du projet » retenue (tracé en plan, profil en long, profil en travers... ;
- la nécessité de prendre toutes les mesures permettant d'augmenter au maximum possible la sécurité du trafic ;
- de bien vérifier les hypothèses retenues (logiciel contradictoire, étude de sécurité contradictoire, test avant mise en service...)

9/Les documents consultés en complément dans le cadre de la rédaction de cette observation:

- **Logiciel COVADIS** est spécialement dédié aux bureaux d'études en infrastructure, aux entreprises de travaux publics, aux collectivités locales et territoriales, ainsi qu'aux cabinets de géomètres. Il permet de traiter un projet d'infrastructure de sa phase initiale à sa phase finale.
- Guide VSA 70 « voies structurantes d'agglomération/Conception des artères urbaines à 70 km/h.
- Guide VSA 90/110 « voies structurantes d'agglomération - conception des voies à 90 et 110 km/h.
- Support du colloque « de la voie urbaine à la voie structurante

d'agglomération/les artères urbaines limitées à 70 km/h » du Ministère de l'écologie et du développement durable et de l'énergie (MEDDE) du 16 octobre 2013.

- Rapport de synthèse CEREMA « Fondamentaux de la conception routière, les souplesses offertes par les règles de conception » - décembre 2016

Guide méthodologique SETRA « Contrôles de sécurité des projets routiers-éléments de démarche pour une réelle prise en compte de la sécurité » - mars 2005.

10/Conclusion et fonds de l'observation

Compte tenu de tous les points développés ci-dessus il semble qu'il existe encore des pistes possibles d'amélioration pour rendre cette partie du projet (tête Sud du pont Mathilde/sortie vers RD 18 e) encore plus sûre en matière de sécurité routière et en particulier avec celle des poids lourds, par exemple en :

- améliorant la « géométrie » globale du projet ;
- adoptant une réduction progressive de la vitesse vers la bretelle à partir de l'entrée du pont Mathilde et de la bretelle AVIA et permettant d'atteindre une vitesse « de sécurité » sur la boucle de 25 mètre;
- améliorant le tracé de la courbe dans les zones les plus sensibles pour permettre un écartement plus sécuritaire des poids lourds ;
- en améliorant la planéité de la courbe dans les zones les plus sensibles pour limiter les risques de déversement ;
- en augmentant sensiblement la largeur de la chaussée dans la partie la plus contrainte de la courbe (celle où les poids lourds risquent d'être le plus rapprochés) ;
- en améliorant la sortie vers le quai Jacques Anquetil et Rouen Centre (traitement urbain complément de dispositifs de sécurité...)
- en améliorant la signalisation routière et la signalétique d'approche de la zone afin de diminuer le risque de perception et d'améliorer la visibilité ;
- en confirmant les données proposées par le logiciel COVADIS par un logiciel contradictoire ;
- en complétant les études réalisées par une étude de sécurité réalisée par un tiers expert ;
- en envisageant un test de validation avant mise en service ;
- en examinant la possibilité de maintenir la bretelle escargot (évoquée dans la réponse du MO à l'AE) afin de réaliser une ségrégation des flux VL sur une courbe et PL sur l'autre.

Il me paraît en effet indispensable de proposer et de mettre en œuvre toutes les opportunités possibles, techniquement envisageables, compatibles avec le calendrier retenu et ne remettant pas en cause l'économie globale du projet pour améliorer au maximum possible les conditions de sécurité routières de la bretelle de sortie Mathilde vers RD 18 e.

PJ : un scan de 8 pages concernant le diaporama présenté par la DIRNO lors de la réunion du 08/09/2020.

Mémoire en réponse du pétitionnaire:

Avis du Commissaire enquêteur:

Observation n° 10 Observations déposée par Madame DUPRAY sur le site « Je participe » le samedi 26/09/2020 à 16h49

<u>chantier de démolition de la tranchée couverte</u>

Il est particulièrement étonnant de lire en page 231 concernant le bruit du chantier que l'évaluation de l'impact sonore du chantier et des opérations de démantèlement de la tranchée couverte n'a pu être entreprise. Or ce chantier durera au moins 2 mois, et les opérations de sciage, concassage, criblage seront exécutées 6 jours sur 7 de 7h à 20h (selon les informations données en réponse à une question posée en réunion publique). Les nuisances sonores risquent d'être importantes pour les habitants de l'île Lacroix, particulièrement ceux des immeubles en bord de Seine face au quai J Anquetil. Je demande expressément que le maître d'ouvrage prenne toutes mesures utiles pour exiger que les entreprises limitent au maximum le bruit émergent.
--

Mémoire en réponse du pétitionnaire:

Avis du Commissaire enquêteur:
