

ATELIER PARTICIPATIF 11 OCTOBRE 2018

Projet de requalification de la tranchée ferroviaire couverte rive gauche : Atelier participatif

RDV de 18h30 à 20h30 à la MJC Rive Gauche, place Hanovre - quartier Saint Sever à Rouen

Une quinzaine de personnes ont participé à cette réunion publique, dont 14 citoyens et 1 représentant institutionnel (services de l'état).

Objectifs : partager les enjeux du projet avec les participants et réfléchir ensemble aux avantages et inconvénients des solutions techniques à l'étude.

Thématiques soumises au débat :

1. Les questionnements sur le plan de circulation
2. Les enjeux paysagers
3. La continuité cyclable et piétonne

Encadrement :

Métropole : Clément Beignot, Alexandre Burban, Philippe Chollois, Isadora Guerra, Aude Peyralbes

Ville de Rouen : Ludovic Delesque, Elise Mazé-Hamelet, Karine Vallin

SNCF : Philippe Adam, Julien Crea

Ludovic DELESQUE rappelle que la concertation sur le projet de requalification de la tranchée ferroviaire est à sa troisième étape. En effet, au début de l'été, une réunion publique de lancement de la concertation à l'Hôtel de Ville a permis de présenter le projet, ses enjeux et trois scénarios possibles suite à la déconstruction de la tranchée ferroviaire. Puis la deuxième, la balade urbaine s'est tenue sur site avec arpentage des lieux et découverte de l'ouvrage actuel et de l'histoire patrimoniale des lieux. Et aujourd'hui il est proposé un atelier participatif permettant d'étudier ensemble les différentes solutions offertes pour ce projet de requalification.

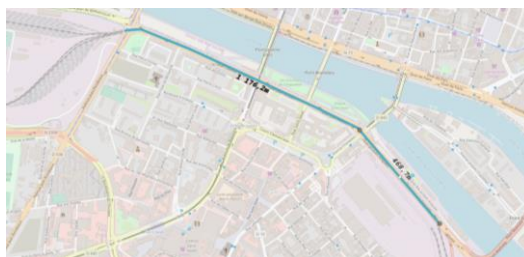
Il annonce que le travail de la séance sera dédié à trois thèmes :

- Les plans de circulation
- Les enjeux paysagers
- La continuité cyclable et piétonne

Puis il rappelle l'obligation de déconstruire cette tranchée ferroviaire face à la dangerosité actuelle de l'aménagement. Il ajoute que les travaux de déconstruction sont prévus pour 2021. Ils s'inscrivent dans la continuité de l'aménagement de la trémie entre le pont Corneille et le pont Guillaume le Conquérant qui a débuté, quelques mois auparavant et qui se poursuit actuellement. La partie haute est réalisée par la Métropole et la partie basse, - le renfort - est assurée par la SNCF.

1. Rappel sur les enjeux du projet et de la concertation

Alexandre BURBAN rappelle que la tranchée couverte est un ouvrage d'après-guerre d'1,6 km composé de 18 formes différentes. Le sujet de la démolition se situe entre les ponts Corneille et Mathilde. Julien CRÉA précise que l'ouvrage a deux fonctions : alimenter le Grand Port Maritime de Rouen (GPMR), en trafic-fret (16 trains en moyenne tous sens confondus) et de supporter le trafic routier sur sa première partie.

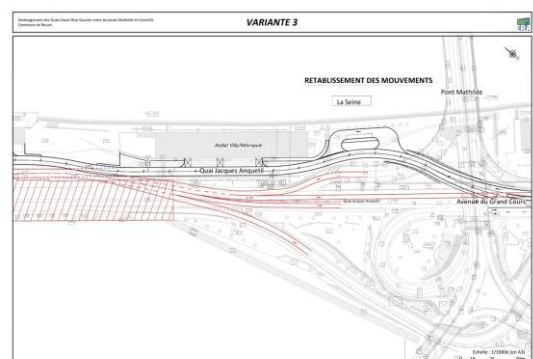
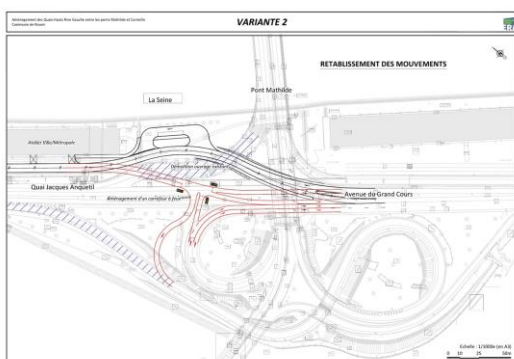
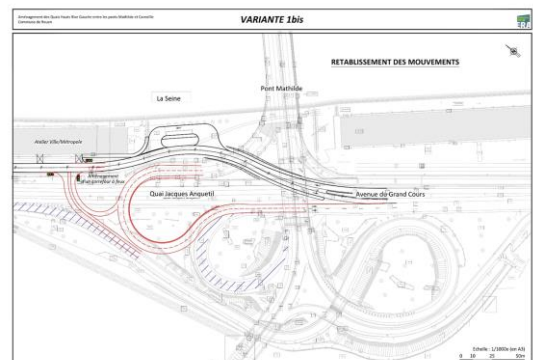
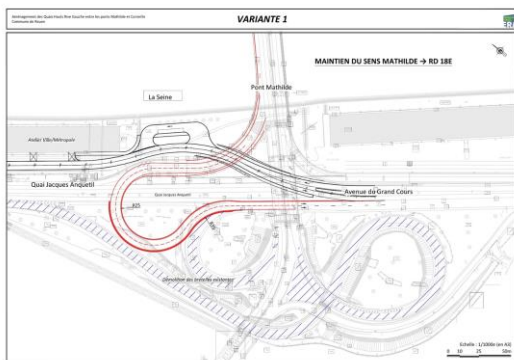


L'ouvrage est scindé en deux parties. L'une d'entre elles est à consolider. La Métropole y a commencé des travaux d'allègement de structure, de renouvellement de garde-corps, puis la SNCF viendra en sous face renforcer des éléments porteurs de la structure. La deuxième partie, entre le pont Corneille et le pont Mathilde contient l'ouvrage M, dans un état de dégradation très avancé. Il serait d'ailleurs plus cher de le renforcer que de le démolir.

Alexandre BURBAN rappelle que lors de la réunion de lancement il a été exprimé le besoin de maintenir des voies de circulation et en assurer ses fonctions actuelles. Néanmoins il rappelle que début juillet il a présenté les trois solutions envisagées à ce moment-là. Depuis d'autres se sont ajoutées pour tenter de répondre aux besoins exprimés également lors de la balade urbaine du 22 septembre.

La première solution est de s'abstenir du remplacement. La deuxième est une liaison directe qui impose une rampe de pente de 17 à 19 %. Des doutes de faisabilité technique ont été émise sur cet ouvrage coûteux. Alors la troisième solution proposait une voie de circulation sur les quais bas, dont l'accès se fait par la rampe Corneille, avec déviation des sorties du pont Mathilde et de la RD18. Avec cette solution, aucune liaison directe n'est maintenue entre le centre rive-gauche et le pont Mathilde. Ludovic DELESQUE ajoute que cette première variante permet de passer du centre Rive Gauche au pont Mathilde et réciproquement.

Puis, Alexandre BURBAN présente les nouvelles variantes de cette solution, la démolition de la première bretelle de sortie, variante condensée de la précédente. La troisième variante conserve la première voie du pont Mathilde et la voie d'insertion sur la voie nouvelle, ainsi les mêmes fonctionnalités qu'aujourd'hui sont assurées c'est-à-dire le trajet du pont Mathilde vers le centre Rive Gauche et réciproquement. Ludovic DELESQUE précise que cette solution nécessite de construire la voirie provisoire avant démolition d'ouvrage et lorsque l'ouvrage est démolit, d'en créer une autre. Ainsi, elle nécessite deux voiries, contrairement aux autres. En effet, Alexandre BURBAN ajoute qu'à la vue de la dangerosité de l'ouvrage, une voie provisoire sera rapidement envisagée.



Enfin, il est proposé de démarrer l'atelier afin de traiter de manière détaillée les questions sur les plans de circulation, sur les enjeux paysagers et sur les continuités piétonnes et cyclables. Pour terminer, il est proposé aux participants de se scinder en trois groupes de travail aux thèmes suscités et d'en choisir un rapporteur pour restituer les échanges.

Il est demandé si les berges de la Seine relèvent du domaine public qui doit avoir des contrats avec le port autonome. Isadora GUERRA conseille de poser cette question au cours de l'atelier. Cependant, Aude PEYRALBES fournit un premier élément de réponse. Le bord à quai est inaliénable, en revanche toute la zone de quai fait partie de la zone de VNF (Voies Navigables de France) concédées au GPMR, mais cette concession arrive à terme en 2022. En 2022, VNF sera propriétaire et une loi l'autorise à déclasser cet espace du domaine public vers le domaine privé. La réflexion du devenir de cet espace est en cours mais n'aboutira qu'avec l'arrivée de la gare. Les choses ne sont donc ni immuables, ni immédiates. Pour l'instant, il est question d'une voirie provisoire qui permettrait d'assurer les flux de circulations suite à la déconstruction de la tranchée couverte et en attendant l'aménagement de la nouvelle gare.

Il est également demandé la possibilité de déplacer la voie ferrée plus au Sud, car SNCF souhaitait construire une voie secondaire pendant les travaux de démolition. Ces travaux dégageraient un grand espace. Cela aurait pu faciliter la descente de la rampe du pont Mathilde.

Les travaux de la nouvelle voirie sont programmés en 2020 et devraient prendre entre 4 et 6 mois. Une enquête publique sera menée de mi-septembre à mi-octobre 2019 basée sur un avant-projet. Ensuite, le projet définitif émergera de cette enquête. Ceci dit, Alexandre BURBAN précise qu'une analyse de risque est actuellement en cours et que les choses pourraient s'accélérer, au vu du manque de respect des poids lourds de l'interdiction de circuler.

Il est demandé si la déconstruction de la tranchée couverte impliquera l'interruption du trafic ferroviaire. Julien CRÉA précise que l'activité sera complètement arrêté, pendant un laps de temps qui est en cours de définition en accord avec le GPMR, à savoir avant et après l'été, période morte pour les céréales. Ainsi, le port fonctionnera avec le palliatif des péniches, des poids lourds sur des plages choisies. Julien CRÉA ajoute que la déviation ferroviaire est toujours d'actualité.



2. Restitution des ateliers

Table sur les questionnements sur le plan de circulation

(support technique Philippe Adam et Clément Beignot-Devalmont)

→ Le travail de cette table se fait sur la base du schéma fonctionnel de chaque hypothèse. Quels sont les avantages et inconvénients de chaque proposition ?

Sur la base des éléments chiffrés partagés et des schémas routiers proposés échangez autour des inconvénients et avantage de chaque option, priorisez, choisissez !

	Avantages	Inconvénients
Option 0 pas de voirie de substitution		<ul style="list-style-type: none"> - Rue Desseaux trop petite pour accueillir toute la circulation - Aucune liaison possible entre la Rive Gauche et la Rive Droite ! (et pas d'accès à l'Île Lacroix de coup !)
Option 1 avec voirie de substitution sans jonction directe avec le Pont Mathilde	<ul style="list-style-type: none"> - À deux voies au lieu d'une 	<ul style="list-style-type: none"> - plus d'1 km à faire pour rejoindre le pont Corneille (aller-retour jusqu'au rond-point des Mariniers), puis l'Île Lacroix. - C'est relativement long et en plus il s'agit d'une voie avec une grande affluence...
Option : 1bis en repoussant le carrefour vers l'ouest	<ul style="list-style-type: none"> - Rétablissement de toute continuité ☺ - À deux voies au lieu d'une ☺ 	<ul style="list-style-type: none"> - blocage des voitures au feu pour revenir sur le quai Anquetil, le feu est-il bien nécessaire ? - en augmentant la bretelle d'accès, la voirie serait allongée.
Option : 2	<ul style="list-style-type: none"> - Rétablissement de toute continuité 	<ul style="list-style-type: none"> - blocage des voitures au feu, trop courte
Option : 3	<ul style="list-style-type: none"> - pas de feu rouge ☺ - avantageuse en deuxième phase 	<ul style="list-style-type: none"> - pas d'accès direct à l'Île Lacroix... il faudra le faire par le rondpoint des Mariniers

Le groupe retient l'option 1 bis comme étant la plus pertinente, performante et répondant le mieux aux enjeux de circulation d'une entrée de ville.

Table sur les enjeux paysagers

(support technique Aude Peyralbes et Julian Crea)

- Le travail de cette table se fait sur la base des questions suivantes :
- Quelle entrée de ville serait-il souhaitable ?
 - Quel devenir des bretelles inutiles ?
 - Comment imaginez-vous le « belvédère » ? Quels usages ?
 - Quels aménagements paysagers en bord de seine et aux abords des hangars ?

Appuyez-vous sur les images et planches fournies pour échanger autour des questions ci-dessus et prioriser les réponses ! Nous vous fournirons des post-it et feutres, n'hésitez pas à dessiner.

Quelle entrée de ville souhaitons-nous ?

Les souhaits se portent sur des entrées verdoyantes, des panneaux autoroutiers indicateurs, des passerelles piétonnes sur les ponts, le maintien des activités commerciales et autres, prévoir des aménagements polyvalents.

Quel devenir pour les bretelles désormais inutiles ?

Pour le devenir des bretelles il serait pertinent de prévoir des aménagements paysagers par des arbres et jardinières, des murs végétaux, un merlon de terre arborée dans la cour de la SERNAM et un aménagement paysager léger permettant la conservation de la chaussée.

Comment imaginez-vous ce nouveau « belvédère » ? Quels usages ?

L'avenir du belvédère et ses usages pourrait se décliner en paysager, piétonnier, un square avec jeux d'enfants, des abris pour les voyageurs des cars, un espace multimodal pour deux roues.

Et surtout quels aménagements paysagers en bord de seine et aux abords des hangars ?

Les aménagements paysagers en bord de Seine et aux abords des hangars pourraient être des aires de parking voiture, caravanes, camping-cars, aires d'accès aux hangars existants, végétal de surface, petites jardinières clairsemées. Par contre, il faudra bien prévoir la rénovation des bâtiments. Pour finir il faudrait prévoir un aménagement paysager qui serait praticable le long du chemin de halage.

Table sur la continuité cyclable et piétonne

(support technique Isadora Guerra et Alexandre Burban)

→ Le travail de cette table se fait autour de la question de la marchabilité et de la circulation cyclable, quel cadre de qualité pour donner envie de marcher et de pédaler ?

Vous allez devoir trouver des idées d'aménagement originaux et prioriser les idées évoquées lors des différents échanges.

Marchabilité	Circulation vélo
<ul style="list-style-type: none"> - il est nécessaire de permettre la poursuite de la promenade à pied sur les quais Rive Gauche vers le chemin de halage et Sotteville - la question du conflit d'usage entre les piétons et le vélo a été soulevé mais aucune réponse n'a été trouvée. 	<ul style="list-style-type: none"> - les travaux de ce groupe ont privilégié la circulation à vélo - l'itinéraire cyclable doit être prévu pour un usage quotidien. En effet, une zone d'activité (CARSAT, etc.) se trouve au-delà du pont Mathilde. Ce trajet s'inscrit également dans les loisirs et la promenade. Il est suggéré que la piste soit en bord de Seine, idéalement entre la Seine et les hangars pour assurer la continuité de la promenade sur la prairie Saint-Sever. - en amont du pont Mathilde un point reste à travailler, car la traversée pour rejoindre les zones d'activités se fait à un carrefour à feux près d'une centrale à béton. La solution à trouver devra assurer la sécurité des cyclistes. - la remontée du quai bas au pont Corneille peut se faire par la longue rampe existante au niveau du Conseil général, mais elle oblige à aller jusqu'au pont Boieldieu pour revenir au pont Corneille. Le souhait du groupe se porte sur la construction d'une nouvelle piste cyclable en encorbellement le long de la remontée des voitures vers le pont Corneille afin d'assurer ainsi la continuité avec les quais hauts et par ailleurs poursuivre la piste cyclable en bords de Seine jusqu'à la prairie Saint Sever.