

RÉUNION 3 JUILLET 2018

Projet de requalification de la tranchée ferroviaire couverte rive gauche : Réunion de lancement de la concertation

RDV de 19h-21h à l'Hôtel de Ville - salle de mariages

Une vingtaine de personnes ont participé à cette réunion publique, dont 15 citoyens et 5 représentants institutionnels et journalistes (GPMR, services de l'état, Paris Normandie, ...).

Objectifs :

1. Lancer formellement la concertation sur le projet
2. Informer sur le projet et ses enjeux
3. Informer sur le calendrier de la concertation pour mobiliser le plus grand nombre

Encadrement :

Métropole Rouen Normandie : Alexandre Burban, Isadora Guerra, Fredy Toynan

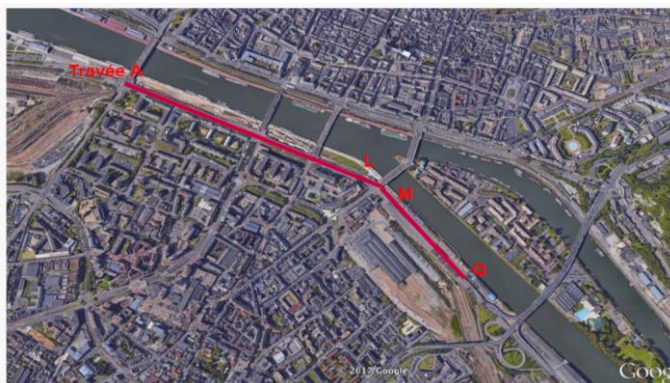
Ville de Rouen : Ludovic Delesque, Elise Mazé-Hamelet

SNCF : Philippe Adam, Marie Heitz

En préambule, Ludovic DELESQUE, adjoint au maire chargé de la Rive Gauche et de l'Île Lacroix rappelle le contexte de cette réunion. Il s'agit du lancement de la concertation pour les travaux de requalification de la tranchée ferroviaire couverte rive gauche entre les ponts Mathilde et Corneille. En effet, une première étude a été menée sur l'état général de la tranchée ferroviaire couverte et le diagnostic concluait à un état très mauvais qui a engendré l'interdiction de la circulation des camions, puis du stationnement, sur ces quais au printemps 2015. Des études complémentaires ont permis de confirmer l'impérieuse nécessité de travaux importants pour sauvegarder cet ouvrage. Ainsi, depuis l'été 2016, une phase de travaux d'étanchéité et d'allègement des surfaces est à l'œuvre par la Métropole Rouen Normandie à partir du quai Cavalier de la Salle et devra se poursuivre jusqu'aux quais Jean Moulin d'ici la fin de l'année prochaine. En complément, un renforcement est également nécessaire en sous-face, il sera réalisé par la SNCF pendant la même période. Enfin, il a été convenu de procéder à la déconstruction du tronçon de la tranchée ferroviaire couverte allant du Pont Corneille jusqu'au Pont Mathilde, ce qui est l'objet de la concertation que nous lançons aujourd'hui.

Introduction technique

Philippe ADAM rappelle que l'ouvrage qui va du pont Guillaume le Conquérant au pont Mathilde permet de rejoindre le complexe ferroviaire de Sotteville -trains de céréales, d'engrais et de matières pétrolières. C'est le seul accès ferroviaire du port à la rive gauche, il est donc vital pour le fonctionnement opérationnel du port. L'ouvrage, qui date de 1950-1951, est fait de plusieurs types d'ouvrages ayant des configurations très différentes (numérotés d'A à Q dans les documents techniques). L'ouvrage M, entre les ponts Corneille et le pont Mathilde, est à déconstruire. Les autres, d'A à L sont en train d'être consolidés.



Alexandre BURBAN précise que les ouvrages abîmés entre les ponts Corneille et Guillaume le Conquérant seront renforcés et consolidés. Les travaux ont démarré à l'été 2016 au niveau du pont Guillaume le Conquérant, se sont poursuivis l'été 2017 au niveau du pont Boieldieu et de mai à la fin de l'été 2018 la Métropole réalise des travaux entre les ponts Jeanne d'arc et Guillaume le Conquérant.



Éclats de béton et fers apparents sur la majorité des éléments de l'ouvrage



Zone de béton altérée



Câbles de précontrainte apparents

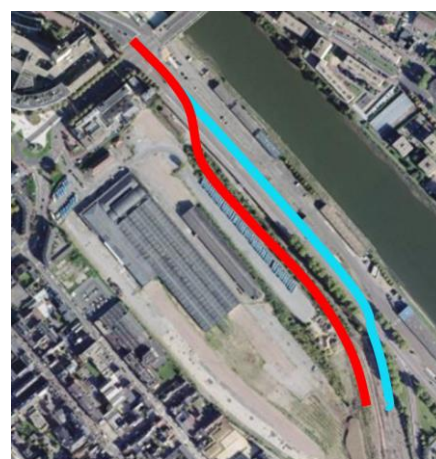
Il s'agit de retirer le trottoir rempli de sable qui pèse sur l'ouvrage et pose des problèmes de résistance pour venir à une structure qui profite du renforcement fait en 1970 et qui offre une résistance supplémentaire à l'ouvrage. Par ailleurs, une jardinière sera disposée sur la longueur de l'ouvrage pour éviter que les voitures ne circulent sur le trottoir et ne créent une charge supplémentaire.



Outre l'étanchéité, l'ouvrage sera remblayé et un enrobé sera déposé. Ces travaux prévus jusque fin juillet seront poursuivis sur le tronçon allant du Pont Jeanne d'Arc au pont Corneille de septembre 2018 à mai 2019. Sachant que les travaux les plus contraignants sont toujours proposés en été car c'est la période de faible circulation.

Requalification de la tranchée ferroviaire couverte

Philippe ADAM précise que deux familles de réfection sont proposées. La première garderait la construction dans sa configuration actuelle, on enlève l'ouvrage pour le déconstruire et on maintient la voie ferrée au même endroit. Une deuxième famille supposera la création d'une voie ferrée nouvelle qui serait la voie définitive une fois l'ouvrage déconstruit. Pour ce faire, les premiers 100 mètres seraient à déconstruire puis le champ serait libre pour travailler sur le reste de l'ouvrage. Des études techniques sont menées pour définir la meilleure méthodologie et assurer la déconstruction de l'ouvrage dans des conditions optimales. Parmi ces études figure une étude paysagère pour que les travaux soient le mieux intégrés dans le quartier.



Tracé actuel Déviation

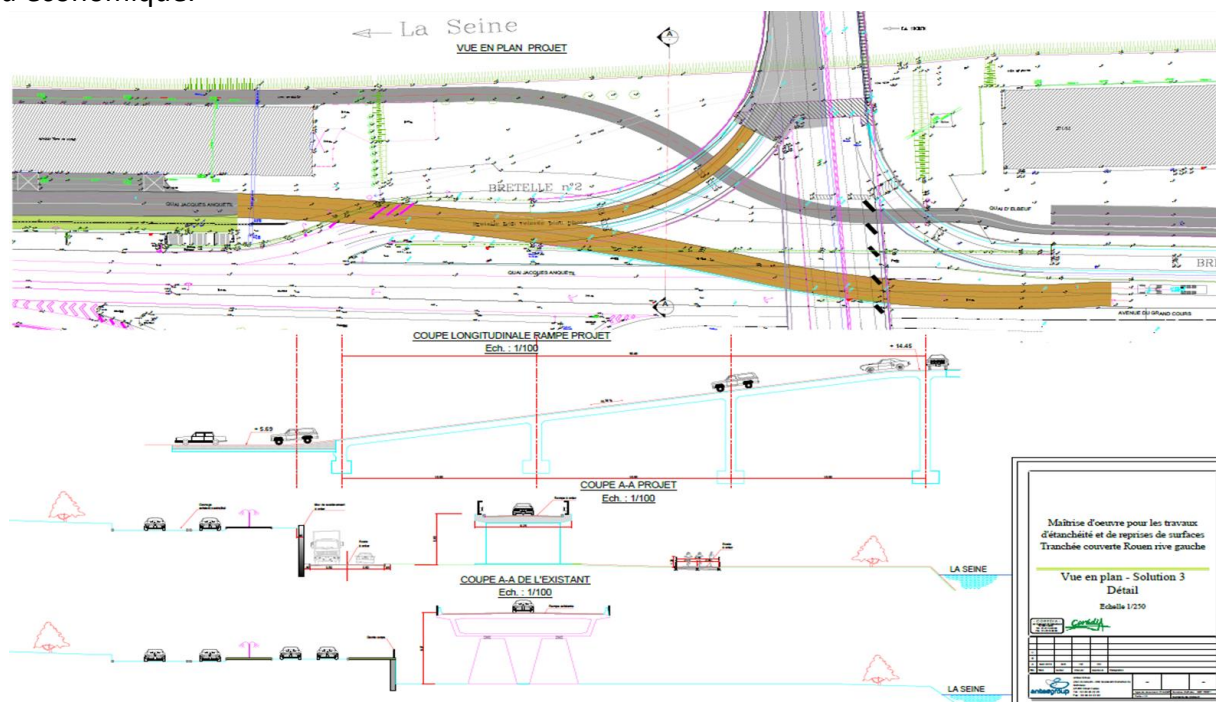
Pour ce qui est du devenir des circulations actuelles sur la tranchée ferroviaire couverte, trois options sont à l'étude et vous sont proposées dans le cadre de cette concertation. Cela suppose une requalification urbaine du secteur :

- ✓ Pour permettre la déconstruction de la tranchée ferroviaire couverte et assurer la continuité de la circulation routière
- ✓ Pour assurer l'intégration d'un traitement paysager et urbain approprié à l'entrée de ville
- ✓ En attendant les aménagements de la nouvelle gare

Alexandre BURBAN rappelle qu'actuellement cinq voies sont présentes sur l'ouvrage à l'entrée Est de Rouen. La première solution à l'étude consiste à ne prévoir aucune voirie de substitution, les circulations seraient alors ré-dispatchées vers le pont Mathilde.

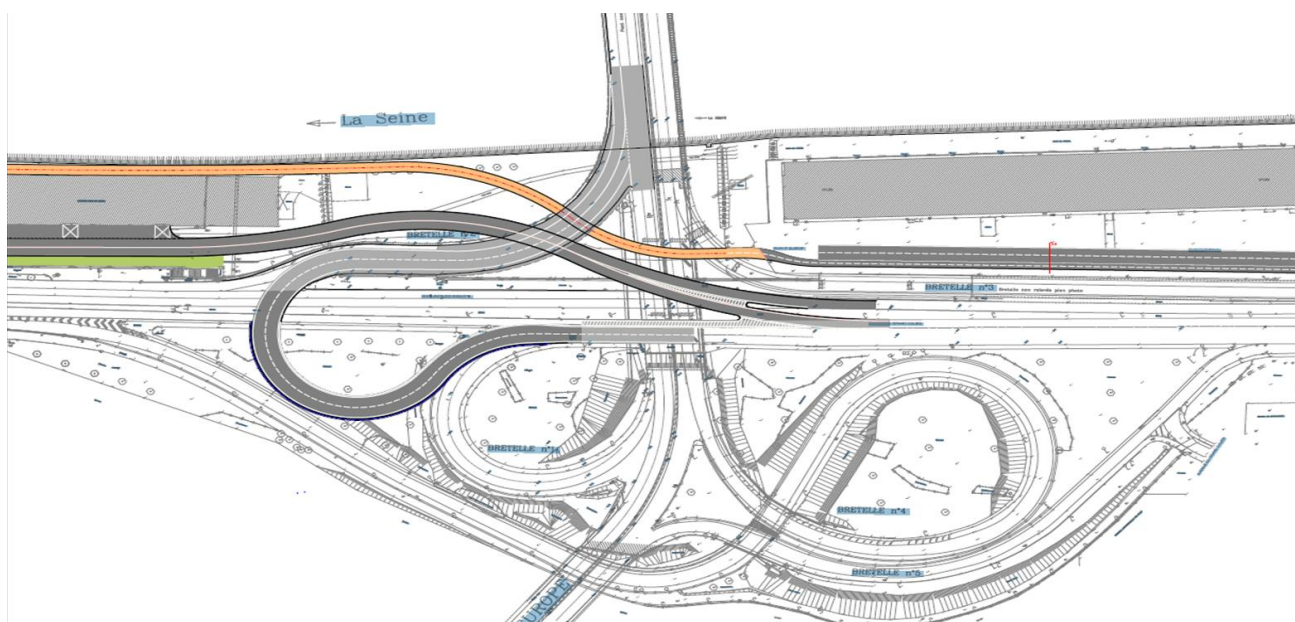
Pour les deux autres solutions il s'agira de repenser les accès aux quais, aux ponts et d'étudier l'impact visuel et acoustique des nouveaux aménagements ainsi que leur insertion environnementale.

La deuxième solution - qui semble la plus évidente - consiste donc à reconstituer la voirie telle qu'elle existe aujourd'hui, assurant ainsi la liaison entre le Boulevard industriel et le Pont Corneille sur les quais bas rive gauche, elle passerait devant les hangars et rejoindrait les quais par la rampe Corneille. Cette solution comporte une reconfiguration de la sortie du pont Mathilde qui nécessiterait la création d'un nouvel ouvrage (rampe) avec une pente de 15% pour raccorder le pont Mathilde aux quais bas. Pour créer ce nouvel ouvrage d'art, la démolition de l'ouvrage actuel et du talus seraient nécessaires, de nombreuses questions se posent encore tant sur le plan technique qu'économique.



Ce qui a amené les équipes à réfléchir à une troisième solution qui ne se limite pas à la reconfiguration des quais hauts, mais qui s'accompagne d'un retraitement de la tête sud du pont Mathilde.

Pour la troisième, comme pour la précédente solution, une nouvelle chaussée à deux fois une voie sur le cours de la Reine rejoindrait le pont Corneille. L'alternative serait de modifier les sorties du pont Mathilde pour rejoindre le Boulevard industriel afin de permettre de conserver les ouvrages tels qu'ils existent aujourd'hui. De plus le Pont Mathilde qui possède 3 « fausses » voies serait optimisé en matière de circulation. Alexandre BURBAN précise que la voie de droite en allant de rive droite à rive gauche est largement sous-utilisée, alors que les deux autres sont surexploitées. Pour accéder à l'île Lacroix dans cette solution, deux alternatives s'offrent au conducteur : un demi-tour au niveau du rond-point des mariniers ou le passage par la rue Desseaux et l'Avenue Champlain pour rejoindre le pont Corneille.



Ludovic DELESQUE indique que les équipes n'ont rien voulu exclure en étudiant ces trois solutions.

Modalités de la concertation

Ludovic DELESQUE précise que la concertation se fait en deux temps, avec une première phase allant de juillet à fin novembre et une deuxième phase à la rentrée scolaire 2019 avec une enquête publique. Pour la première phase de la concertation quatre temps de travail sont proposés :

- 3 juillet une réunion de lancement de la concertation et de présentation du projet
- 22 septembre une ballade urbaine sur site
- 11 octobre un atelier participatif pour étudier ensemble les différentes propositions
- 27 novembre une réunion publique de clôture de la concertation pour présenter la solution retenue comme suite à la déconstruction de l'ouvrage.

Une large diffusion de ces éléments d'information a été faite et continuera à l'être tout au long de cette première phase de la concertation. Plus de 1 400 flyers ont été distribués dans les boîtes aux lettres, un article publié dans le Rouen magazine, Ma Métropole magazine et Paris Normandie. Des invitations ont été envoyées aux conseillers des quartiers et associations du centre-ville, rive gauche et île Lacroix.

Échanges

Rapport avec le projet de la nouvelle gare

Une question est posée par rapport à l'existence d'un lien entre la requalification de la tranchée couverte et le projet de nouvelle gare dans le même secteur. Il est répondu que la nouvelle gare est un sujet encore à l'étude et que les travaux pour cette nouvelle gare sont prévus au plus tôt à horizon 2030. L'état actuel de la tranchée couverte ne permet pas d'attendre cette échéance, il est absolument nécessaire de pouvoir procéder à la déconstruction de l'ouvrage au plus tard dans les deux années à venir afin d'éviter tout risque d'effondrement. Les solutions de voirie alternatives à la tranchée couverte sont étudiées et prévues de manière temporaire à moyen terme (en attendant la définition du projet d'aménagement de la nouvelle gare). En tout état de cause, les équipes techniques en charge du projet de la nouvelle gare sont associés au projet de requalification de la tranchée ferroviaire couverte afin que celle-ci soit prise en compte dans le projet d'ensemble sur le secteur de la nouvelle gare.

Limitation de poids

Il est demandé quelle est la limitation de poids pour accéder à l'ouvrage. Il est limité à 3,5 tonnes, néanmoins, on voit fréquemment des 15 tonnes y circuler, ainsi que les cars dits « Macron ». Des réflexions sont en cours avec la police municipale et nationale car un portique a été mis en place mais il a été détruit au bout de 24h. il conviendrait de mener des opérations de police « coup de poing » pour faire respecter l'interdiction en attendant la déconstruction de l'ouvrage. L'interdiction des poids lourds s'est faite parce que leur présence est un vrai danger à cause des risques d'effondrement.

Les flux de circulation

Des demandes sont faites par rapport aux flux de circulation actuels. La Métropole étudie avec attention les flux de circulation, ainsi que des projections en fonction des 3 solutions à l'étude. Les simulations en cours d'élaboration sont faites à 20 ans et intégreront le contournement Est. Néanmoins des chiffres ne sont pas encore communicables car encore à l'étude.

Pour quoi cette concertation ?

Cette démarche de concertation répond à la volonté de la Métropole de faire connaître ce projet et de débattre avec les habitants de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales de celui-ci. Au vu de l'ampleur des travaux, une étude d'impact est nécessaire et une enquête publique sera menée au deuxième semestre 2019.

Quel aménagement pour les quais bas ?

Des questions sur le réaménagement éventuel des quais bas entre les ponts Mathilde et Corneille. Il est expliqué que dans les solutions 2 et 3 il s'agit bien d'aménager une nouvelle voirie sur le quai Jacques Anquetil dont l'accès se ferait par la rampe Corneille. Des solutions de traitement paysager et de partage de l'espace public (piétons, vélo, voiture) devront être également étudiées.

Lors de la balade urbaine et l'atelier participatif on aura l'occasion de se questionner et partager les questionnements avec les habitants et riverains sur les suites à la déconstruction de la tranchée couverte :

- ✓ Quelles sont les alternatives routières? Comment assurer les flux de circulation actuels ?
- ✓ Quelle place pour les modes actifs?
- ✓ Quel aménagement paysager?