

Rapport d'Enquête Publique concernant le projet de « déconstruction d'une partie de la trémie ferroviaire située au droit du quai Jacques ANQUETIL, entre les ponts Mathilde et Corneille à ROUEN et le rétablissement des voiries attenantes »

19/10/2020

Rédacteur : Jean Luc LAINE, Commissaire Enquêteur



SOMMAIRE

Chapitre 0 Présentation du document

Chapitre 1 Généralités concernant l'enquête publique

- 1.1 Préambule
- 1.2 Objet de l'enquête publique
- 1.3 Cadre juridique de l'enquête publique
- 1.4 Nature et caractéristiques du projet
- 1.5 Les enjeux du projet

Chapitre 2 Le dossier présenté à l'enquête publique

Chapitre 3 Présentation des données générales du projet

- 3.1 Localisation géographique du projet
- 3.2 Localisation du périmètre du projet
 - 321 Historique de la ligne SNCF concernée par le projet
 - 322 La ligne ferroviaire au moment du projet et de l'enquête publique
 - 323 La trémie ferroviaire
- 3.4 La maîtrise d'ouvrage du projet et la répartition des compétences
- 3.5 Les différents acteurs associés à ce projet

Chapitre 4 Analyse du contexte et de la justification du projet

- 4.1 Les constats
 - 411 Une trémie ferroviaire en « état médiocre »
 - 412 Le résultat des inspections visuelles
- 4.2 Les études réalisées et leurs conclusions
 - 421 Les études de CEREMA
 - 422 Les conclusions du rapport technique et financier de RFF/MEDDE
- 4.3 Les décisions immédiates
- 4.4 Le pilotage du projet
 - 441 Les maîtres d'ouvrage conjoints
 - 442 Le COPIL et le Comité technique
 - 443 La concertation inter administrative/CIA
- 4.5 Les solutions et propositions envisagées et retenues
- 4.6 Une partie à consolider
 - 461 Situation de la partie à consolider
 - 462 Les travaux de consolidation
 - 463 Le phasage des travaux
 - 464 Le résultat final attendu
- 4.7 Une partie à déconstruire
 - 471 La situation de la partie à déconstruire
 - 472 Les caractéristiques de la partie à déconstruire
- 4.8 La justification du projet retenu et soumis à l'enquête publique
 - 481 au niveau de la sécurité
 - 482 au niveau de la fonctionnalité des trafics routiers et ferroviaire
 - 483 au niveau environnemental

4.9 La zone du projet propriété de VNF (Voies Navigables de France)

Chapitre 5 L'importance stratégique de la trémie ferroviaire

5.1 Une trémie ferroviaire présentant une importance stratégique pour la desserte du Grand Port Maritime de ROUEN (HAROPA/GPMR)

511 Historique complémentaire

512 Le plan stratégique HAROPA/GPMR confirme l'importance de la ligne ferroviaire et de la trémie

513 L'activité céréalière « facteur d'expansion » du port

5.2 La trémie ferroviaire présente également une importance stratégique pour le reste de la zone industrialo portuaire de Rouen rive gauche

521 Les entreprises desservies par la ligne ferroviaire

522 Les entreprises concernées ont confirmé l'importance de la voie ferrée et de la trémie dans le cadre de l'enquête publique

5.3 Une importance stratégique confirmée par différents acteurs du projet

Chapitre 6 L'impact du projet sur les voiries périphériques

6.1 Une réorganisation indispensable des voiries à court terme

611 L'impact trémie sur la circulation rive gauche

612 Des études détaillées des flux routiers

613 La mise en place d'un itinéraire de substitution

614 Les caractéristiques de la voie de substitution retenue

6.2 Une réorganisation des voiries à moyen et plus long termes

621 Le périmètre de la réflexion/ Profiter du projet pour apporter des améliorations à la circulation

622 Profiter du projet pour améliorer les flux de circulation en tête Sud du Pont Mathilde/Une proposition de réaménagement de l'échangeur

623 La variante 1 bis retenue dans le cadre du projet - Pourquoi ?

624 Au sujet de la bretelle de sortie Mathilde vers RD 18 e

6.3 Intégrer les mobilités douces et rétablir la continuité cyclable dans la zone du projet

631 Les constats

632 Les propositions du projet : rétablir et améliorer la continuité cyclable

633 Le dossier d'enquête publique permet de visualiser les zones de rétablissement de la continuité cyclable

634 Proposer un projet sécurisé tenant compte des règles en usage au niveau des pistes cyclables

635 Proposer un projet sécurisé tenant compte des réalités de la zone du projet (bords de Seine dangereux)

636 Intégrer les recommandations relatives à la politique concernant les « transports doux » émis par l'AGENCE REGIONALE de l'ENVIRONNEMENT de HAUTE NORMANDIE (AREHN) et la Métropole Rouen Normandie

637 Intégrer les associations de promotion des déplacements « doux » au projet - connaître leurs remarques et préconisations sur le projet proposé

6.4 Améliorer l'intégration des contraintes sociétales locales dans le cadre du projet

Chapitre 7 La gestion de la phase de déconstruction de la trémie

- 7.1 Identifier la partie d'ouvrage concernée
- 7.2 Justification de la solution retenue
- 7.3 Les modalités de réalisation des travaux
- 7.4 Les déchets produits sont identifiés et leur gestion/valorisation est décrite
 - 741 Identifier les déchets produits
 - 742 Traiter les déchets en vue de leur valorisation
- 7.5 Les nuisances envisageables dans le cadre des travaux sont identifiées
- 7.6 Prendre des mesures appropriées pour limiter les nuisances
- 7.7 Aspect réglementaire
- 7.8 Identifier les remarques relevées lors des réunions publiques ou d'information/échanges, ainsi que les observations formulées dans le cadre du déroulement de l'enquête publique
- 7.9 Intégrer ces points et proposer des améliorations

Chapitre 8 Intégrer les aspects et impacts environnementaux du projet

- 8.1 L'étude d'impact
 - 811 La maîtrise d'œuvre et les études spécifiques de l'étude d'impact
 - 812 Le contenu de l'étude d'impact
 - 813 Le résumé non technique
- 8.2 Les enjeux et impacts environnementaux du projet
 - 821 Air et émissions atmosphériques
 - 822 Faune - Flore et biodiversité
 - 823 Paysage
 - 824 Eaux - Inondations
 - 825 Bruit et vibrations
 - 826 Les impacts « bruit » du chantier
 - 827 Habitat et équipements sensibles
 - 828 Tableau résumant les enjeux et sensibilités du projet
- 8.3 L'analyse des effets cumulés avec les autres projets
- 8.4 Deux points à retenir dans l'étude d'impact
 - 841 L'évaluation des effets propres aux infrastructures de transport
 - 842 L'évaluation des incidences résultant de la vulnérabilité du projet en cas de risques d'accidents ou de catastrophes
- 8.5 Les mesures ERC proposées dans le cadre du projet sont proportionnées aux enjeux du projet
- 8.6 Les modalités de suivi des mesures ERC
 - 861 de la phase chantier...
 - 862 ...à la phase d'exploitation fonctionnelle

Chapitre 9 L'implication des parties prenantes du projet Le projet a fait l'objet d'une concertation entre les services concernés tout au long de sa préparation.

- 9.1 Les échanges entre services concernés pendant la préparation du projet/ le COPIL et la Concertation Inter Administrative (CIA)

9.2 L'avis de l'Autorité Environnementale

9.3 Le mémoire en réponse des deux maîtres d'ouvrage MRN et SNCF Réseau

Chapitre 10 La communication et la concertation présentes tout au long du projet

10.1 Une concertation préalable avec les habitants de la zone du projet

111 Une réunion de lancement

112 Une « balade urbaine »

113 Un atelier participatif

114 Une réunion publique de restitution

10.2 Des invitations formelles aux différentes étapes de cette concertation

10.3 Une communication présente pendant la phase de mise en sécurité de la zone et des travaux préparatoires.

10.4 Un souci de communiquer présent dans la période pré-enquête et le déroulement de celle-ci

10.5 Les réunions publiques au 108 et la réunion d'information/échanges de l'Île Lacroix

10.6 La nécessité de poursuivre la communication dans le cadre de la réalisation des phases du chantier

a/au niveau de la circulation

b/au niveau des nuisances potentielles du chantier de dé construction

Chapitre 11 Les aspects financiers du projet

11.1 Le rapport technique et financier « Réseau Ferré de France/Ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE) » met en évidence les estimations financières

11.2 Les financements du projet sont prévus

11.3 Un protocole de financement signé entre les parties prenantes du projet

11.4 Le financement spécifique des mesures environnementales

Chapitre 12 La compatibilité du projet avec les documents "supra" le concernant

12.1 Le SDAGE Seine Normandie 2010-2015

12.2 Le PPR Inondations du 20 avril 2009

12.3 LE SRADDET - Schéma régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (ex SRCE)

12.4 Le PDU

12.5 Le SRCAE/Schéma Régional Climat Air Énergie

12.6 Le PCAET/Plan Climat Air Énergie Territorial

12.7 Les documents d'urbanisme locaux

1271 Le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale de la Métropole Rouen Normandie)

1272 Le PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la Métropole Rouen Normandie)

Chapitre 13 - L'organisation et le déroulement de l'enquête publique

13.1 Désignation du commissaire-enquêteur

13.2 Modalités de l'enquête publique

1321 Rôle du commissaire-enquêteur dans le cadre de la préparation et de l'organisation de l'enquête publique

1322 Les difficultés liées au lancement de cette enquête publique/l'impact de la crise sanitaire COVID 19 et le report des élections municipales

1323 Le protocole sanitaire COVID 19 applicable dans le cadre de l'enquête publique

1324 Les contacts organisés dans le cadre de l'enquête publique

- 1325 Dates et durée de l'enquête publique
- 1326 La visite des lieux
- 1327 Vérification détaillée du dossier mis à la disposition du public/contrôle de l'accessibilité aux documents en ligne sur le site de la Métropole Rouen Normandie
- 1328 Ouverture du registre d'enquête publique
- 1329 La réalisation et le contrôle de l'affichage public
- 1330 Publications légales dans la Presse
- 1331 Publications sur le site internet de la Métropole Rouen Normandie
- 1332 La publicité complémentaire
- 1333 Mise à disposition du dossier « papier » et des pièces annexes au siège de l'enquête
- 1334 Mise à disposition du dossier « informatique » et des pièces annexes au siège de l'enquête sur le site internet de la Métropole Rouen Normandie.
- 1335 Déroulement des permanences
- 1336 Déroulement des réunions publiques et modalités de participation
- 1337 Moyens mis à la disposition du public pour déposer ses observations
- 1338 Incidents relevés au cours de l'enquête publique
- 1339 Climat de l'enquête publique
- 1340 Clôture de l'enquête publique et modalités de transfert des dossiers

Chapitre 14 - Le traitement des observations

- 14.1 Notification du procès verbal des observations et mémoire en réponse
- 141 Le procès verbal de synthèse des observations
- 142 Les quatre thématiques émergentes
- 143 Le mémoire en réponse du pétitionnaire
- 14.2 Relation comptable des observations enregistrées
- 14.3 Analyse des observations « écrites »
- 14.4 Analyse des observations « verbales »

Chapitre 15 Les documents complémentaires examinés par le commissaire enquêteur dans le cadre de cette enquête publique

Chapitre 0 - PRESENTATION DU DOCUMENT

Le présent document de 130 pages (1 à 130 Couverture incluse) constitue le rapport d'enquête relatif à l'enquête publique concernant la demande présentée par la METROPOLE ROUEN NORMANDIE/MRN (Seine Maritime), concernant le projet de « **déconstruction d'une partie de la trémie ferroviaire située au droit du quai Jacques ANQUETIL, entre les ponts Mathilde et Corneille à ROUEN et le rétablissement des voiries attenantes** »

Il est complété par une annexe séparée de 37 pages.

L'avis motivé est rendu dans un document séparé.

Un exemplaire "papier" a été remis à:

Monsieur le Président de la Métropole Rouen Normandie ;

Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Rouen ;

Madame la Directrice territoriale de SNCF Réseau ;

et un exemplaire "informatique" à:

Monsieur Alexandre BURBAN, Chef de projet, représentant du Maitre d'Ouvrage MRN ;

Monsieur Julien CREA, Chef de projet, représentant du Maitre d'Ouvrage SNCF Réseau.

Chapitre 1 - Généralités concernant l'enquête publique

1.1 Préambule

Cette enquête publique diligentée par la METROPOLE ROUEN NORMANDIE et SNCF Réseau a été conduite par Jean Luc LAINE, Commissaire Enquêteur, Chef de Département HSES (Hygiène, Sécurité, Environnement et Sûreté) en retraite ; membre de la Compagnie Nationale de Commissaires Enquêteurs (CNCE).

1.2 Objet de l'enquête publique

L'enquête publique faisant l'objet de ce rapport concerne la demande présentée par la Métropole Seine Normandie et SNCF Réseau concernant le projet de « déconstruction d'une partie de la trémie ferroviaire située au droit du quai Jacques ANQUETIL, entre les ponts Mathilde et Corneille à ROUEN et le rétablissement des voiries attenantes »

1.3 Cadre juridique de l'enquête publique

La présente enquête publique est cadrée par rapport aux principaux textes suivants:

131 Le Code de l'Environnement

particulièrement aux articles L 123-1 et suivants, notamment 123-2 concernant l'évaluation environnementale du projet ; R 122-2 concernant la soumission volontaire du projet (rubrique 6 des infrastructures routières).

Les articles L 214-1 à 6 relatifs à la procédure d'urgence prise au titre de la Police de l'eau du 10/12/2018.

Loi 2016-1087 du 08 août 2016 « pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages » en son article 172, concernant les alignements d'arbres.

132 Le Code de l'urbanisme

L 103-2 concertation obligatoire

La circulaire du 05 octobre 2014 relative à la concertation, dite circulaire « RAFFARIN ».

133 Loi sur l'eau et Autorisation administrative

134 Les Lois d'urgences relatives à la situation sanitaire COVID 19 et leur ordonnance d'application :

- Lois d'urgence n° 2020-290 du 23/03/2020 et n° 2020-456 du 11/05/2020 prorogeant l'état d'urgence sanitaire ;

- L'ordonnance n° 2020-560 du 13/05/2020 autorisant la reprise des enquêtes publiques ;

135 La réglementation concernant les voies cyclables

- Code de la route art R 110-2 ; R 431-9 ; L 411-6 ; L 411-22 à 27 ;

Décret 2006-1658 du 21/12/2006 ;

Arrêté du 24/11/1967

136 Arrêté Préfectoral

Arrêté préfectoral du 24 avril 2020 portant prescriptions spécifiques au titre de l'article L214-3 du code de l'environnement concernant la suppression de la tranchée couverte ferroviaire au droit du quai haut Jacques Anquetil sur le territoire de la commune de Rouen.

Ce document « donne acte à la Métropole Rouen Normandie de sa déclaration en application de l'article L214-3 du code de l'environnement, sous réserve des prescriptions énoncées... » (Référence du dossier de déclaration n°76-2020-00012 du 10 janvier 2020)

1.4 Nature et caractéristiques du projet

Le projet présenté en enquête publique est relatif à une demande formulée par La Métropole Rouen Normandie et SNCF Réseau, il comporte deux volets distincts :

- la suppression par déconstruction de la tranchée ferroviaire couverte « Rouen rive gauche » entre les portions M à Q, pour des raisons évidentes de sécurité développées dans le cadre du dossier d'enquête ;
- la réorganisation des voiries périphériques (essentiellement tête Sud du Pont Mathilde, quai bas Jacques Anquetil et liaison avec la tête Sud du Pont Corneille) ; avec un souci évident d'améliorer les flux de circulation dans la zone concernée.

Le dossier décrit les principaux objectifs du projet :

- supprimer le risque d'effondrement de la tranchée couverte ferroviaire ;
- proposer un itinéraire alternatif de substitution pour les véhicules, et rétablir l'itinéraire cyclable ;
- maintenir de manière acceptable la circulation des trains de fret vers le port de Rouen (GPMR/HAROPA) en phase travaux et les industriels desservis ;
- assurer une gestion optimale des déchets générés par la déconstruction de l'ouvrage d'art ;
- intégrer les différentes composantes du projet dans son environnement ;
- assurer une gestion des interfaces en phases travaux.

Compte tenu de ces objectifs, les maîtres d'ouvrage pétitionnaires proposent dans le dossier d'enquête publique les modalités retenues pour y parvenir :

- afin de maintenir les circulations routières en lieu et place de l'actuel quai haut Jacques Anquetil et préalablement aux travaux de suppression de la tranchée couverte ferroviaire, un itinéraire alternatif de substitution à d'ors et déjà été créé par l'aménagement du quai bas Jacques Anquetil;
- compte tenu de l'opportunité de ces travaux, la Métropole Rouen Normandie propose une modification de l'échangeur de la tête Sud du Pont Mathilde, afin de garantir des possibilités d'échange routiers identique à la situation avant projet, tout en améliorant la fluidité des trafics sur le dit pont ;
- afin d'assurer la déconstruction de la partie concernée de la trémie ferroviaire couverte dans les meilleures conditions, plusieurs scénarios ont été étudiés et la solution retenue a été de déconstruire la zone de trémie comprise entre les sections M à Q par une technique appropriée ; sans modifier la voie ferrée existante, tout en sauvegardant la fonctionnalité nécessaire de la dite voie pendant la durée des travaux.

1.5 Les enjeux du projet

Les enjeux présents dans le cadre du projet sont multiples : humain, sécurité, urbanisme, desserte routière, mobilité, environnement, paysage, santé publique, économie.

151 Des enjeux humains

De nombreux logements collectifs sont situés sur l'île Lacroix, à environ 120 mètres du projet à vol d'oiseau, essentiellement entre le pont Corneille et le pont Mathilde, le Sud de l'île étant voué aux équipements publics (patinoire, piscine, centre sportif et espaces verts de loisirs).

C'est également le cas au niveau de la tête Sud du pont Corneille, de l'avenue Champlain et de la rue DUSSEAUX (300 m).

Par contre, l'emprise stricte du projet ne comprend aucune habitation.

152 Des enjeux de sécurité

Les inspections visuelles, complétées par des inspections techniques réalisées par des experts, ont conduit à considérer que la trémie ferroviaire couverte était dans un « état médiocre » et que particulièrement des risques importants pouvaient concerner la portion de trémie comprise entre les sections M à Q (effondrement partiel ou total).

153 Des enjeux d'urbanisme

D'après le PLUi de la Métropole Rouen Normandie, le site d'implantation du projet se situe en zone d'activité industrielle et portuaire où les installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées.

Néanmoins le site du projet se situera dans un périmètre très proche du futur site de la nouvelle gare ferroviaire SAINT SEVER.

Il convient donc que celui-ci soit cohérent en matière d'aménagements avec ce futur projet.

154 Des enjeux transport et de mobilité

Les transports routiers et ferroviaires représentent un enjeu fort du projet.

Le projet doit permettre grâce à la réorganisation des voiries de la tête Sud du pont Mathilde d'absorber le flux actuel de 75 000 véhicules/jour et 3500 à 4000 véhicules/heure aux heures de pointe, tout en intégrant le flux de desserte du « cœur de Rouen » représentant 22 000 véhicules/jour avec 1000 véhicules/heure en heures de pointe, avec un maximum de sécurité.

En ce qui concerne le trafic ferroviaire, le projet doit permettre après les travaux de déconstruction d'une partie de la trémie le passage de 20 trains/jour dans un créneau horaire de 06h00 à 22h00 pour alimenter la zone industrialo portuaire de la rive gauche de Rouen.

155 Des enjeux de mobilité « douce »

Le long des bords Seine, des promenades, dédiées aux circulations actives et « douces » (cycles et piétons) ont été aménagées et sont en cours de développement sur l'ensemble des quais de Seine et particulièrement sur le quai bas Jacques Anquetil dans la zone du projet.

Il existe également une piste cyclable longeant le quai haut Jacques Anquetil. Cette piste permet de relier les aménagements cyclables du centre-ville (quais, ponts Corneille et Boieldieu) au carrefour des Mariniers (face à la CARSAT Normandie) et au-delà, aux aménagements doux longeant les berges de Seine et desservant la Zone Industrielle.

L'enjeu du projet concernant cette question va être de rétablir la « continuité cyclable » entre le projet et les structures existantes de manière à créer une structure répondant aux obligations en vigueur et présentant les critères de sécurité nécessaires.

156 De multiples enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux de la zone du projet sont multiples et variés et concernent plusieurs thématiques : sols, qualité de l'air, climat, eau, faune et flore, paysage, bruit et vibrations, risques naturels.

Ces enjeux sont décrits et analysés d'une manière beaucoup plus détaillée dans le cadre de ce rapport d'enquête au chapitre 8.

157 Des enjeux de paysage

La zone du projet, située directement en bordure de la Seine, est une des entrées de la ville de ROUEN (Sud Est) au niveau de la rive gauche.

La transition paysagère s'avère très rapide entre un secteur industrialo-portuaire étendu le long de la rive gauche en amont de Rouen et cette entrée de ville ou l'on devine déjà le centre ville et son patrimoine culturel.

Les enjeux paysagers étaient déjà importants dans la configuration actuelle avec la présence du quai haut Jacques Anquetil, ils vont le rester dans le cadre du projet, ou ils vont même se trouver accentués avec les opérations de réaménagement et de VEGETALISATION des quais bas et le projet de création de la nouvelle gare SAINT SEVER. La réalisation du projet porté à l'enquête publique sous entend la suppression d'un alignement historique remarquable d'arbres de haut jet, reposant en grande partie sur la

partie de la trémie qui va être déconstruite (au moins 20 des 25 arbres existants pourraient être concernés).
D'autre part, compte tenu des opérations de déconstruction, générant une quantité importante de gravats devant être stockés, il conviendra de prendre en compte cet aspect visuel.

158 Des enjeux de santé publique

Les principaux résidents de la zone du projet sont situés pour les plus proches sur l'île LACROIX (environ 120m), au niveau de l'extrémité du quai haut Jacques Anquetil et de la tête de pont Sud du pont Corneille (très proches) ; le long de l'avenue Champlain (relativement proche) et le long des rues DESSEAUX et MALOUET (environ 300m). Plusieurs sites sensibles ont été répertoriés dans la zone d'étude ou à proximité, parmi lesquels la clinique Mathilde (particulièrement le bâtiment MATHILDE II).

A l'échelle de l'agglomération rouennaise, la pollution atmosphérique globale est susceptible d'induire des effets sur l'état de santé des populations résidentes.

Celles-ci sont également exposées à la pollution émise localement (trafic routier).

L'enjeu est de ne pas augmenter les gaz à effet de serre et si possible de les réduire et globalement d'améliorer la qualité de l'air.

159 Des enjeux socio-économiques importants

Apporter une réponse en terme d'accessibilité pour tous à l'emploi, au logement, aux quartiers, aux équipements de service et de loisirs.

Ces enjeux concernent tant les entreprises, que les collectivités et les ménages.

Si le site même d'implantation du projet (quai bas Jacques Anquetil) est utilisé par une population active assez peu nombreuse, on note quand même le long de ce quai plusieurs hangars utilisés pour des activités commerciales.

Par contre, la voie ferrée existante passant sous l'actuelle trémie assure la desserte de la zone portuaire et industrielle de la Métropole Rouen Normandie.

Compte tenu des enjeux économiques pour l'activité locale, il importe donc de trouver la meilleure solution maintenir le trafic ferroviaire en le fiabilisant et en tenant compte des perturbations à prévoir lors des travaux de déconstruction.

160 Des enjeux d'avenir pour la Métropole Rouen Normandie et pour la ville de Rouen

Dès son élection en tant que Maire de Rouen et président de la Métropole Rouen Normandie, le Président MAYER ROSSIGNOL s'exprimait sur la nécessité de changer, d'évoluer, d'être créatifs et innovants.

Concernant la semaine Européenne du développement durable qui s'est déroulée en même temps que la dernière semaine d'enquête publique, il abordait la question suivante dans le cadre d'un article intitulé « la MRN...capitale du monde d'après » :

« Comment devenir demain, une métropole exemplaire, une référence en matière de transition social-écologique dans un monde qui ne sera jamais comme avant... la métropole accueillera les plus grands spécialistes nationaux et témoins locaux pour parler des sujets suivants : mobilités, économie circulaire, recyclage de déchets, biodiversité, urbanisme... » Magazine MRN/La Métropole Rouen Normandie.

Dans sa fonction de Maire de la ville de Rouen, il abordait le sujet sous l'angle « Rouen change...Rouen se transforme » en insistant sur « les enjeux écologiques de notre ville et de notre agglomération...dans la protection de la biodiversité, l'urbanisme, l'économie circulaire et l'innovation,...le recyclage des déchets »

Autrement dit une approche d'avenir à plus ou moins long terme en rapport direct avec le projet soumis à enquête publique.

Devenir « la Métropole du monde d'après » implique obligatoirement une réflexion post enquête publique, ne remettant pas en cause l'économie du présent projet qui répond à des objectifs de sécurisation de la trémie ferroviaire et d'amélioration de la circulation ;

mais qui implique que celui-ci intègre une démarche allant en ce sens, non figée, intégrant lorsque c'est possible les observations, et laissant ouvertes les opportunités pour l'avenir. La zone du projet étant susceptible à terme de devenir un des « poumon économique et culturel » de la MRN et de la ville.

Une première action vient tout juste d'être lancée avant la remise du présent rapport, elle concerne « une grande concertation publique bientôt lancée pour repenser le quartier Flaubert » (15/10/2020)

Commentaires:

Le cadre juridique du projet présenté en enquête publique est correctement défini.

Les enjeux sont importants et clairement mis en évidence.

Au nombre de neuf, ils concernent :

- des enjeux humains
- des enjeux de sécurité
- des enjeux d'urbanisme
- des enjeux de transport et de mobilité
- des enjeux de mobilité « douce »
- de multiples enjeux environnementaux
- des enjeux de santé publique
- des enjeux socio- économiques
- des enjeux d'avenir pour la Métropole Rouen Normandie et la ville de ROUEN

Ces enjeux sont clairement documentés et facilement identifiables.

Le projet présenté à l'enquête publique intègre en grande partie ces enjeux et énumère les actions destinées à y répondre.

Chapitre 2 - Le dossier présenté à l'enquête publique

Le dossier d'enquête publique relatif au projet est composé des cinq pièces suivantes décrites dans le tableau ci-dessous:

Une étude d'impact en 11 volets et 596 pages A4

Un rapport d'étude acoustique

Un arrêté d'enquête publique

Un avis d'enquête publique

Un avis de l'Autorité Environnementale

La réponse des MO à l'Autorité Environnementale

N° de pièce	Titre	Sujet	Nombre pages A4	Auteur
00	Etude d'Impact Suppression TC à Rouen	Introduction et Résumé non technique	76	ANTEA Group
01	Etude d'Impact Suppression TC à Rouen	Description du projet	50	ANTEA Group
02 et 03	Etude d'Impact Suppression TC à Rouen	Etat initial	222	ANTEA Group
04	Etude d'Impact Suppression TC à Rouen	Solutions de substitution et raisons du choix	28	ANTEA Group
05	Etude d'Impact Suppression TC à Rouen	Facteurs environnementaux affectés par le projet	16	ANTEA Group
06	Etude d'Impact Suppression TC à Rouen	Incidences notables et mesures ERC	120	ANTEA Group
07	Etude d'Impact Suppression TC à Rouen	Evaluation propre aux infrastructures de transport	20	ANTEA Group
08	Etude d'Impact Suppression TC à Rouen	Evaluation vulnérabilité projet accidents majeurs	16	ANTEA Group

09	Etude d'Impact Suppression TC à Rouen	Modalités de suivi	16	ANTEA Group
10	Etude d'Impact Suppression TC à Rouen	Méthodologies	44	ANTEA Group
11	Etude d'Impact Suppression TC à Rouen	Auteurs des études	8	ANTEA Group
		Total des pages de l'étude d'impact	596	
12	Etude d'Impact Suppression TC à Rouen	Rapport d'étude acoustique	85	ORFEA Acoustique
13	Arrêté d'organisation de l'enquête	Modalités de réalisation de l'enquête publique/protocole sanitaire COVID 19 au 108/protocole sanitaire spécifique à l'enquête publique	4	Monsieur le Président de la Métropole Rouen Normandie
14	Avis d'enquête publique		1	Métropole Rouen Normandie
15	Avis de l'Autorité Environnementale	N° 2019.112 du 05 février 2020	16	Autorité Environnementale
16	Réponses des MO à l'Autorité Environnementale	Avril 2020	52	Métropole Rouen Normandie et SNCF Réseau Ferré

Commentaires:

Le dossier présenté dans le cadre de l'enquête publique est complet et documenté. Il répond aux exigences formulées par la réglementation.

Il comporte les éléments nécessaires à une bonne compréhension de la demande. Il est relativement facile à lire, qualité recherchée, quant à ce type de document.

Les photos, plans et croquis joints en facilitent le décryptage.

Chapitre 3 Présentation des données générales du projet

3.1 Localisation géographique du projet

La zone du projet est située en Normandie, dans le département de la Seine Maritime, dans le territoire de la Métropole Rouen Normandie, sur les quais de la rive gauche de la ville de ROUEN.

3.2 Localisation du périmètre du projet

321 Historique de la ligne SNCF concernée par le projet

La ligne ferroviaire allant de SOTTEVILLE les ROUEN, à ROUEN rive gauche, puis à PETIT COURONNE, est une ligne de chemin de fer française à écartement standard.

Elle est située à l'intérieur de l'agglomération de Rouen.

Desservant les quais et les établissements industriels de la rive gauche du Grand Port Maritime de ROUEN (GPMR), elle a subi les vicissitudes des guerres, des crises économiques et des aménagements portuaires.

Afin de bien situer le projet dans son contexte actuel, il m'est apparu nécessaire de refaire l'essentiel de l'historique de cette ligne pour bien en comprendre les tenants et aboutissants.

En 1843, la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen avait établi le terminus de sa ligne à la Gare de Rouen-Saint-Sever, construite sur la rive gauche de la Seine, dans ce même quartier.

À cinq cents mètres à l'Ouest de cette première gare une seconde, celle dite de Rouen-Orléans, sera érigée une quarantaine d'années plus tard au terme de nombreuses péripéties juridiques et économiques.

En effet, afin de compléter le réseau d'intérêt national relevant des autorités de l'État, la loi du 12 juillet 1865 donnait compétence aux départements et communes pour établir ou concéder des chemins de fer d'intérêt local après autorisation donnée par décret.

Dans ce cadre législatif le Conseil Général de la Seine-Inférieure (maintenant Seine Maritime) avait décidé de s'associer, avec les autres départements concernés, à un projet de liaison ferroviaire entre Orléans et Rouen, en concédant le 28 février 1872 à la Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Rouen la construction et l'exploitation d'une ligne partant de la limite du département de l'Eure, «vers MONTAURE», et aboutissant à Rouen, «place Saint-Sever, près des docks».

Un embranchement partant du Grand-Quevilly devant faire la jonction à SOTTEVILLE avec la ligne Paris-Le Havre de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest. Conformément à la loi, le décret du 5 avril 1873 avait déclaré cette ligne d'utilité publique à titre d'intérêt local et approuvé la convention de concession.

La ligne, aboutissant à la gare de Rouen-Orléans, sera cédée par l'État à la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest par une convention du 17 juillet 1883, approuvée par la loi du 20 novembre suivant.

C'est dans ce contexte compliqué qu'ont été établies les lignes desservant à la fois les quais de la rive gauche du port de Rouen et les entreprises implantées à ses abords.

Par un premier décret du 6 août 1882, la compagnie de l'Ouest avait été autorisée à établir à partir de sa gare Saint-Sever des voies portuaires destinées au transport des marchandises.

Il en résultera, à partir des deux gares principales, **un réseau ferroviaire complexe de près de deux cent cinquante kilomètres** de voies de circulation et de service, de faisceaux de stationnement et d'embranchements particuliers, qui se développera progressivement avec l'extension des activités du port et de ses industries annexes, et subsistera jusqu'à ce que les destructions de la Seconde Guerre mondiale obligent à le remanier totalement lors de la reconstruction des quartiers dévastés par les bombardements.



La gare SAINT SEVER en 1916



La gare SAINT SEVER en 1938

Après l'électrification de la ligne Paris-Le Havre en 1967, il faudra attendre que s'amorce celle de la ligne Rouen-Amiens une quinzaine d'années plus tard pour qu'il apparaisse opportun d'assurer la continuité de la traction sur les voies principales de la ligne de Rouen-gauche à Petit-Couronne en les équipant également en caténaies. Leur mise sous tension a eu lieu le 17 janvier 1983.

322 La ligne ferroviaire au moment du projet et de l'enquête publique

Aujourd'hui, la ligne, qui est le prolongement de celle de SOTTEVILLE à Rouen-Rive-Gauche, débute à l'ancienne gare de Rouen-Saint-Sever, aujourd'hui abandonnée, naguère utilisée comme halte dans le cadre du trafic voyageurs pour Elbeuf-ville jusqu'à sa suppression en décembre 1965, et ponctuellement comme terminus provisoire des trains de et pour Paris en cas d'interruption des possibilités de trafic sous le tunnel Sainte-Catherine.

Les vestiges de cette gare qui avait été renommée entre temps ROUEN PREFECTURE sont situés sur l'actuel terrain de l'ex SERNAM à proximité immédiate de la zone de la trémie à déconstruire.



Panneau de quai indiquant l'emplacement de l'ancienne gare SAINT SEVER en 2020

À la sortie de la tranchée, la ligne débouche sur la gare de triage dite de Rouen-Orléans, qu'elle traverse en laissant à sa gauche un ancien faisceau de triage, dit de *la Plaine* et à sa droite un autre de réception et de départ, dit faisceau *CLAMAGERAN** desservant la presqu'île Élie avec ses terminaux céréaliers et sucriers et le quai de Rouen-QUEVILLY et son terminal forestier, pour gagner, par un parcours à double voie d'environ deux kilomètres la bifurcation du Petit-Quevilly.

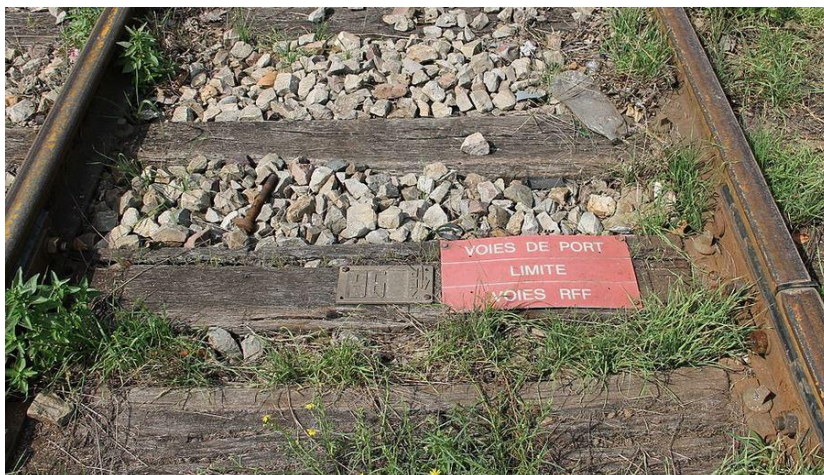
Elle se divise alors en deux branches partant l'une vers l'Ouest, l'autre vers l'Est, mais amorçant après environ cinq kilomètres une boucle faisant leur jonction au niveau de Petit-Couronne.



La gare de triage de ROUEN - ORLEANS en 2020

*L'emplacement du faisceau dit *CLAMAGERAN* (endroit où situaient les anciens établissements CLAMAGERAN aujourd'hui disparus) constitue la frontière entre la partie de ligne ferroviaire gérée par SNCF Réseau et celle gérée par le Grand Port Maritime de ROUEN (GPMR).

Cet emplacement est délimité sur le terrain par une plaque apposée sur une traverse de chemin de fer (voir photo ci-après).



Plaque indiquant la limite entre les voies SNCF Réseau et les voies GPMR/HAROPA au lieu dit faisceau CLAMAGERAN

323 La trémie ferroviaire

La ligne ferroviaire SOTTEVILLE/ROUEN Gauche/GRAND COURONNE passe au niveau des quais gauche de la Seine sous la trémie concernée par le projet soumis à enquête publique.

3231 Un historique rapide de la trémie Rouen Gauche

La encore pour comprendre le dossier et ses implications, il me parait nécessaire de faire un rapide historique de la trémie ferroviaire Rouen gauche.

Il s'agit d'un ouvrage construit après les destructions massives des quartiers rive gauche de Rouen au moment de la guerre 1939/1945.

Il a été réalisé en 1950 sous l'égide du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme.

Il est situé entre le pont Mathilde et le pont Guillaume le Conquérant sur une longueur de 1645 mètres et implanté au niveau des quais bas.

La vue ci-dessous, permet de situer l'emplacement de la trémie lors des opérations de reconstruction en 1951.



Vue générale des ponts de Rouen fin 1951.

N° 1918/VAVASSEUR

Source : Histoire de ROUEN de 1939 à 1958 de Guy PESSIOT

3232 La trémie ferroviaire au moment de l'enquête publique

La vue satellite ci-dessous permet de bien localiser la trémie ferroviaire dans son contexte rouennais (tracé en rouge)



Cette vue permet de localiser les différentes travées de A à Q et de bien identifier les 16 travées constitutives de l'ouvrage et particulièrement :

- celles situées entre A et L concernées par des opérations de consolidation ;
- et celles situées entre M et Q qui sont concernées par le projet de déconstruction.

A la date de l'enquête publique, cette partie de trémie est considérée par les experts comme étant en « état médiocre » (voir chapitre 4/ 4.1/411)

3.3 La maîtrise d'ouvrage du projet et la répartition des compétences

La maîtrise globale d'ouvrage de ce projet est répartie entre deux maîtres d'ouvrages distincts :

La Métropole Rouen Normandie en ce qui concerne les opérations de sécurisation préalables et la partie consolidation, représentée par Monsieur Alexandre BURBAN, Directeur des investissements ouvrages d'art et projets neufs ;

SNCF Réseau Rouen en ce qui concerne la partie déconstruction de la trémie, représenté par Monsieur Julien CREA, chef de projet à la Direction générale industrielle et ingénierie/ Direction ingénierie NEN/Agence projets Normandie.

3.4 Les différents acteurs associés à ce projet

Les différents acteurs associés au projet sont définis au paragraphe 442 du présent rapport.

Commentaires :

Le périmètre du projet objet de l'enquête publique est parfaitement délimité dans son contexte, particulièrement à l'aide d'une cartographie détaillée et annotée permettant de bien le situer par rapport aux territoires de la Métropole Rouen Normandie, de la ville de ROUEN et de sa périphérie immédiate.

Des recherches historiques et la visite des lieux ont permis de mieux comprendre les éléments du projet et la situation à la date de l'enquête publique :

- d'une part en ce qui concerne la ligne ferroviaire mixte SNCF Réseau/HAROPA-GPMR partant de la gare de triage de SOTTEVILLE les ROUEN et allant jusqu'à GRAND COURONNE, en passant par la zone industrielle et portuaire de la rive gauche ;

- d'autre part en ce qui concerne la trémie ferroviaire elle-même, dont l'historique permet de mieux comprendre l'état actuel, mais aussi son utilité dans le cadre de l'économie de la Métropole Rouen Normandie, du Département de la Seine Maritime et de la Région NORMANDIE.

Les données présentes dans le dossier permettent de localiser avec précision les différentes travées de la trémie et particulièrement celles retenues pour être consolidées et celles destinées à être déconstruites.

La Maitrise d'Ouvrage du projet est clairement identifiée et les responsabilités de deux maitres d'œuvre identifiées.

Les différents acteurs concernés par le projet sont bien identifiés et la répartition de leurs compétences dans le cadre de celui-ci bien définie.

Chapitre 4 Analyse du contexte et de la justification du projet

4.1 Les constats

411 Une trémie ferroviaire en « état médiocre »

En 2011 une inspection technique détaillée menée par l'exploitant ferroviaire SNCF avait révélé des signes d'inquiétude et des menaces très sérieuses pour la survie de l'exploitation ferroviaire de la ligne; l'exploitant avait mentionné que si rien n'était fait à horizon de la prochaine inspection (5/6 ans) il ne pourrait garantir le maintien en service de la ligne, or la ligne est essentielle sur le plan économique car elle assure la seule desserte ferroviaire des installations rive gauche du Grand Port Maritime de ROUEN (GPMR).

Mais selon les sources recueillies en cours d'enquête, l'histoire n'a pas débuté en 2011, mais que dans la décennie précédente des préoccupations fortes avaient été exprimées par les services de l'Etat : DRE - DDE - CETE - Ministères - Département de la Seine Maritime et la ville de ROUEN.

Les premiers diagnostics réalisés en 2014 / 2015 ont mis en évidence que des travaux de confortement devaient être réalisés sur certaines parties de l'intrados (c'est-à-dire sur le « toit » de la trémie, servant de support au quai haut) de l'ouvrage sur toute sa longueur, mais que préalablement l'étanchéité générale devait être reprise au dessus de la "voute" de l'ouvrage.

En 2016, une certaine urgence est apparue : à son extrémité Ouest la trémie passe en diagonale sous la place Maréchal Jean de Lattre de Tassigny en tête Sud du pont Guillaume le Conquérant or la Métropole Rouen Normandie programmait les travaux pour la ligne T4 sur le pont Guillaume le Conquérant et l'avenue Jean Rondeaux pour refaire l'étanchéité sur la trémie.

Pour y parvenir, il fallait déconstruire la chaussée sur toute sa hauteur puis la reconstruire ; le bon sens voulait que sous la ligne T4 les travaux sur la trémie, du moins sur son extrados (voie routière), soient exécutés avant les travaux spécifiques propres à la ligne T4.

Il eut été aberrant de mettre en service T4 puis, quelques mois après de venir l'interrompre pour faire les travaux sur la trémie

De la même façon l'année suivante la nécessité d'une coordination en tête Sud du pont Boieldieu ; par étapes successives la Métropole Rouen Normandie a repris l'étanchéité générale de la trémie sur sa longueur entre les ponts Guillaume le Conquérant et Corneille.

Au passage la partie nord des quais hauts rive gauche a été aménagée pour entraver physiquement toute circulation et tout stationnement au-dessus de la trémie en limitant ainsi les charges supportées par l'ouvrage d'art.

La Métropole Rouen Normandie a ainsi accompli sa mission, tous les travaux intéressant l'intrados revenant à SNCF Réseau.

Pour ces travaux la DREAL Normandie avait monté une convention de financement appropriée.

412 Le résultat des inspections visuelles

Extraites d'un rapport de SNCF Réseau, ces quelques images illustrent mieux qu'un long discours les constats visuels réalisés.



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



Zone de béton altérée



Câbles de précontrainte apparents



Fissures diverses :

- au droit des joints entre les petites dalles, sur les voiles verticaux et sur le hourdis ;
- en partie basse des voiles ;
- sur les poutres transversales.



Dépôts de calcite et concrétions calcaires



Zones humides sur les voiles et sur le hourdis

4.2 Les études réalisées et leurs conclusions

421 Les études de CEREMA

Deux études techniques ont été réalisées par CEREMA/Direction territoriale Normandie Centre.

La première datée d'août 2015 est intitulée : « Tranchée ferroviaire couverte rive gauche de Rouen/ Synthèse explicative des études réalisées sur les ouvrages en têtes Sud des Ponts Guillaume le Conquérant, Boieldieu et Corneille » (5 pages).

Après une présentation globale de l'ouvrage, CEREMA procède à une description détaillée des ouvrages étudiés (type A, F et K).

L'ouvrage ayant été réalisé en béton précontraint (technique en vogue après la guerre), l'étude rapporte qu'en 2014, la société ANTEA a réalisé 11 fenêtres pour permettre d'apprécier l'état des câbles de précontrainte.

Après avoir décrit les hypothèses de calcul utilisées, CEREMA fait état en une page de ses conclusions.

N'étant nullement spécialiste de ce type de technique, j'ai seulement noté les points ci-dessous dans le rapport d'étude qui ont certainement conduit à qualifier la trémie comme présentant « un état médiocre ».

A/ concernant les conclusions communes aux ouvrages A, F et K, on note entre *autres*:

« de nombreux passages d'eau » nécessitant « une reprise des joints de chaussée » ; « un allègement des épaisseurs de structures pourra également être entrepris de manière à diminuer les descentes de charges et délester l'ouvrage » ;

B/ concernant les conclusions spécifiques aux ouvrages, on peut retenir :

« des surtensions importantes dans les câbles de précontrainte » - « globalement la structure souffre d'une insuffisance de résistance à l'effort tranchant... » - « de fortes variations de la contre-chape armée » - « une forte épaisseur d'enrobé due aux divers

rechargements successifs » en ce qui concerne l'ouvrage A ;
« *Un dépassement très modeste de la contrainte admissible de compression dans le tablier* » pour l'ouvrage F ;
« *on notera cependant la présence de surtensions dans les armatures de précontrainte du tablier* » - « *les linteaux et les contreforts présentent un taux d'armature d'effort tranchant inférieur au minimal requis à l'EUROCODE* » pour l'ouvrage K.

La seconde, non datée est intitulée : « Tranchée ferroviaire couverte rive gauche de Rouen/Synthèse explicative des études de capacité portante réalisées sur les ouvrages E et M »

Ce document de cinq pages, après avoir rappelé les données principales relatives à la trémie, décrit ensuite de manière détaillée les ouvrages E et M.

Le document rappelle ensuite la campagne de vérification réalisée par ANTEA en juin 2014 (voir document d'août 2015 cité ci-dessus) et les hypothèses de calcul retenues.

La page 5 du document contient les conclusions concernant les deux ouvrages. Les conclusions communes aux deux ouvrages sont identiques à celles mentionnées dans le document d'août 2015.

Concernant les conclusions spécifiques, nous retiendrons celles concernant l'ouvrage M :
« *les efforts dus aux charges poids lourds sont non acceptables réglementairement par la poutre de rive côté Seine et pour les poutres transversales des travées du même côté...deux solutions sont alors envisageables, la première consiste en une modification du profil en travers en interdisant les poids lourds sur la voie de circulation la plus à droite côté Seine. la deuxième solution est de renforcer les poutres les plus sollicitées à la flexion* ».

Les deux études réalisées par CEREMA sont cohérentes avec le résultat des inspections visuelles réalisées par SNCF Réseau, mettant en évidence les points sensibles des ouvrages concernés et attirant l'attention sur l'état globalement « médiocre » de la trémie, en certains points particuliers de l'ouvrage et sur la nécessité de prendre des mesures préventives et curatives appropriées.

422 Les conclusions du rapport technique et financier « Réseau Ferré de France/Ministère de l'Ecologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE) » mettent en évidence les préconisations à retenir

Le rapport technique et financier cité ci-dessus propose des préconisations concernant :

- l'ensemble de l'ouvrage ;
- la zone située entre les ponts Mathilde et Corneille ;
- le reste de l'ouvrage entre les ponts Corneille et Guillaume Le Conquérant ;
- les zones dites de franchissement.

Nous retiendrons dans ce rapport d'enquête les préconisations les plus importantes et leur degré d'urgence, qui représentent un des enjeux du projet (sécurité).

A/ Ensemble de l'ouvrage

- lancer dans les plus brefs délais des opérations de sablage et de renforcement ;
- aux dires des experts du CEREMA, « la non réalisation de ces travaux entrainerait un risque à court terme » (plus de 50% d'occurrence pour qu'un accident grave se produise dans un délai de 2 à 5 ans.

B/zone entre les ponts Mathilde et Corneille

- interdire circulation des poids lourds sur certaines parties des voies et de stationnement
- aux dires des experts du CEREMA, « la non réalisation de ces travaux entrainerait un risque à court terme » (plus de 50% d'occurrence pour qu'un accident grave se produise dans un délai de 2 à 5 ans ;
- lancer dans les plus brefs délais des travaux visant l'étanchéité, les joints de chaussée et le déchargement de l'extrados (chaussée et trottoirs) - aux dires des experts du CEREMA, « la non réalisation de ces travaux entrainerait un risque à moyen terme » (plus de 50% d'occurrence pour qu'un accident grave se produise dans un délai de 5 à 10 ans ;

C/ sur le reste de l'ouvrage entre les ponts Corneille et Guillaume le Conquérant

- la résistance des poutres transversales n'est plus garantie pour le stationnement des poids lourds ;
- interdire immédiatement le stationnement des poids lourds sur toute la longueur de l'ouvrage côté Seine - aux dires des experts du CEREMA, « la non réalisation de ces travaux entrainerait un risque à court terme » (plus de 50% d'occurrence pour qu'un accident grave se produise dans un délai de 2 à 5 ans ;
- lancer dans les plus brefs délais des travaux visant l'étanchéité, les joints de chaussée et le déchargement de l'extrados (chaussée et trottoirs) - « la non réalisation de ces travaux entrainerait un risque à moyen terme » (plus de 50% d'occurrence pour qu'un accident grave se produise dans un délai de 5 à 10 ans ;

D/ sur les zones de franchissement

- sont concernées les accès têtes Sud des franchissements de la Seine - les têtes de rampes d'accès quais hauts/quais bas - le franchissement de la voie côté Est ;
- les experts de CEREMA préconisent de poursuivre les études correspondantes visant à mieux caractériser les parties à traiter et à proposer des orientations.

Conclusions générales à retenir : Fortes dégradations structurelles pouvant mettre en péril l'ouvrage.

4.3 Les décisions immédiates

Les décisions immédiates prises après les expertises mentionnées ci-dessus ont été les suivantes :

- Interdiction de circulation aux PL en 2015 ;
- lancement du programme de confortement en 2016 ;
- suppression de tout trafic sur la tranchée couverte entre les ponts Mathilde et Corneille en 2018.

4.4 Le pilotage du projet

441 Des Maitres d'Ouvrage conjoints

Une délibération du Conseil Communautaire de la Métropole Rouen Normandie en date du 14 octobre 2019 a approuvé la répartition des compétences entre les deux Maitres d'Ouvrages conjoints : la Métropole Rouen Normandie (MRN) et SNCF Réseau.

442 Le COPIL et le Comité Technique

Une réflexion concernant la « tranchée ferroviaire couverte » a été lancée courant 2014/2015.

Cette réflexion a amené à inscrire « l'ensemble des travaux de la tranchée couverte ferroviaire de la rive gauche à Rouen » comme constituant une opération d'aménagement qui a été inscrite au Contrat de plan Etat-Région 2015-2020 de la Normandie.

Trois réunions préalables ont été tenues entre la Préfecture de Seine Maritime, la Métropole Rouen Normandie et SNCF Réseau, conduisant à la mise en place d'un COPIL (Comité de Pilotage) et d'un Comité Technique.

Le COPIL du projet a été mis en place en 2017, regroupant sous l'égide de la DREAL Normandie différents partenaires : l'Etat, la Région Normandie, le Conseil Départemental de Seine-Maritime, la Métropole Rouen Normandie, le Grand Port Maritime de Rouen (GPMR/HAROPA) et compte tenu de la nature des travaux de déconstruction d'une partie de la trémie ferroviaire SNCF Réseau a été associé à ce Comité de pilotage.

La supervision des points techniques du projet a été encadrée par un Comité technique. A la date de l'enquête publique, le COPIL est toujours actif, la prochaine réunion étant fixée au 05/10/2020 et sera consacrée au sujet du « renforcement des ouvrages sous le pont Guillaume le Conquérant (tranche A de l'ouvrage) »

443 La Concertation Inter Administrative (CIA)

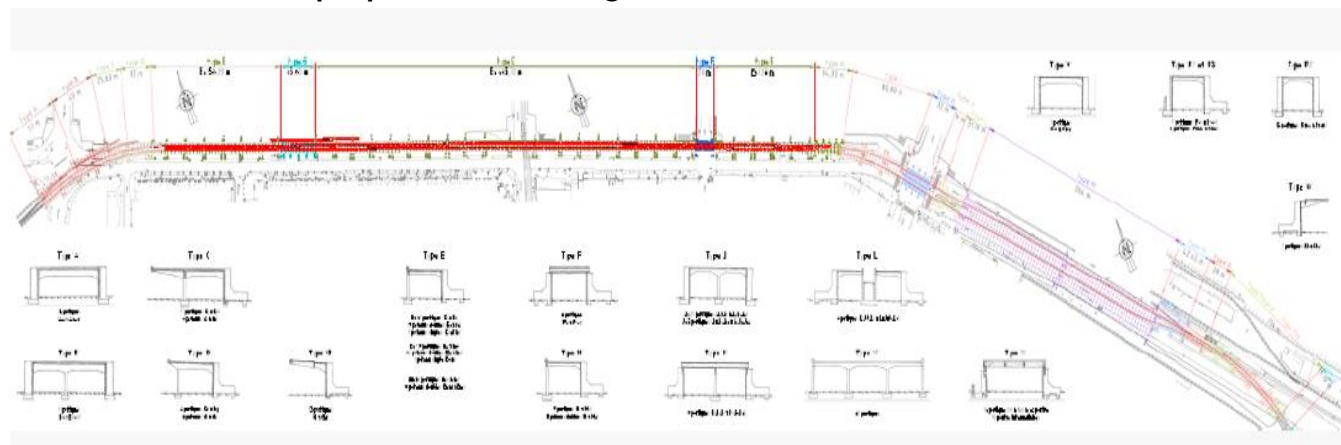
La concertation Inter administrative s'est déroulée du 18 avril au 25 mai 2020, en application de la circulaire du 05 octobre 2014 relative à la concertation, dite circulaire « RAFFARIN ».

Une réunion de lancement s'est déroulée en Préfecture de Seine Maritime le 18 avril 2019 et a donné lieu à un compte rendu.

Une réunion de clôture et de restitution de cette concertation s'est déroulée en Préfecture de Seine Maritime le 24 mai 2019.

Un compte rendu de 5 pages et un tableau de synthèse des réponses apportées par les MO aux avis des différentes parties prenantes y figure en pièce jointe.

4.5 Les solutions et propositions envisagées et retenues



Il existe 16 types d'ouvrages de A à Q constituant l'ensemble de la trémie ferroviaire.

La décision prise par le Comité de Pilotage a été de :

- CONSOLIDER la partie de trémie située entre les ouvrages A et L

- DECONSTRUIRE la partie de trémie située entre les ouvrages M et Q

4.6 Une partie à consolider

461 Situation de la partie à consolider



Le plan ci-dessus permet de positionner la partie de trémie à consolider et permet de visionner les phases de travaux (voir 463) ; elle s'étend principalement du Pont Guillaume le Conquérant au Pont Corneille sur une longueur de 468 mètres

462 Les travaux de consolidation

Quatre type de travaux décrits dans le dossier d'enquête publique sont prévus dans le cadre de cette opération de consolidation :

- le renouvellement de l'étanchéité ;
- le confortement de la surface ;
- l'allègement de la structure ;
- le renouvellement des gardes du corps.

463 Le phasage des travaux

Les phases principales de travaux apparaissent sur la figure du paragraphe 461.

Elles apparaissent dans l'ordre chronologique de réalisation et géographique.

La phase 1 se situe au niveau du pont Guillaume le Conquérant et la partie 7 au niveau du pont Corneille.

Les tranches prévisionnelles de travaux sont les suivantes : phase 1 (2016) - phase 2 (2018) - phase 3 (2018) - phases 4 et 6 (2018/2019) - phase 5 (2017) - phase 7 (2019).

464 Le résultat final attendu



4.7 Une partie à déconstruire

471 Situation de la partie à déconstruire



La partie à déconstruire se situe entre les ponts Mathilde et Corneille.

472 Les caractéristiques de la partie à déconstruire

- longueur 468 mètres
- elle doit être démolie car il s'agit d'un ouvrage fortement dégradé, une consolidation aurait abouti à un coût supérieur à sa déconstruction (voir 421 page 22 : les rapports CEREMA et 422 page 24 du présent rapport : le rapport technico économique MEDDE/SNCF Réseau ferré)

4.8 La justification du projet retenu et soumis à l'enquête publique

Nous retiendrons que le dossier d'enquête publique, s'appuyant sur l'étude d'impact justifie le projet retenu à partir de trois critères :

- la sécurité ;
- la fonctionnalité des trafics (routier et ferroviaire) ;
- l'environnement.

481 Au niveau de la sécurité

Le projet est justifié par l'état « médiocre et préoccupant » de la trémie ferroviaire présente entre les ponts Mathilde et Corneille, qui présente un risque d'effondrement imminent (rapports CEREMA).

« *le choix d'une solution sécuritaire a donc primé, impliquant des travaux limités dans le temps* » (dossier EP/4° partie/pages 189 et 190/paragraphe 4.1)

482 Au niveau de la fonctionnalité des trafics routier et ferroviaire

Le choix des aménagements proposés dans le cadre du projet s'est porté vers « *des solutions qui respectent au mieux les fonctionnalités initiales en termes de flux de trafic, aussi bien routier que ferroviaire, mais également en termes de sécurité* » (dossier EP/4° partie/pages 189 et 190/paragraphe 4.2).

483 Au niveau environnemental

Sur ce plan, le projet est justifié par le fait que « *les choix techniques opérés répondent de manière proportionnée aux enjeux environnementaux, contribuant à une acceptabilité environnementale globale réputée comme étant « satisfaisante »* »

D'autre part, le projet présente « *un coût global acceptable pour la collectivité, au regard du bilan avantages/inconvénients, conforme à ce type de projet* » (dossier EP/4° partie/pages 189 et 190/paragraphe 4.3)

4.9 La zone du projet propriété de VNF (Voies Navigables de France)

A l'origine VNF s'est vu confier le domaine fluvial , dont font partie intégrante les quais de la Seine à ROUEN pour ses usages (navigation, plaisance, circulation des riverains, valorisation...).

A la date et compte tenu de l'urgence du projet, Madame la Préfète de Seine Maritime, a informé en son temps VNF de sa décision de « dérouter le quai haut Jacques Anquetil, vers le quai bas du même nom », sans compensation financière, mais avec l'ouverture d'un partenariat de VNF avec la MRN et la ville de Rouen ; le terrain restant la propriété du domaine fluvial.

Or il apparait que cette convention envisagée n'a jamais été concrétisée à la date de la présente enquête publique.

Lors d'un échange entre le Commissaire Enquêteur et les représentants de VNF le 12/10/2020, ceux-ci ont rappelé leur demande de concrétiser cette disposition par la signature d'une convention de « superposition » permettant de garder une flexibilité dans le projet, tout en préservant la qualité de celui-ci.

Commentaires:

Le dossier présente :

- un constat de la situation « *une trémie ferroviaire en état médiocre, présentant des risques* » sur la bases de rapport d'inspections visuelles (SNCF Réseau) et techniques (CEREMA) ; décrits dans des rapports documentés étayés par des photographies.

« Les deux études réalisées par CEREMA sont cohérentes avec le résultat des inspections visuelles réalisées par SNCF Réseau, mettent en évidence les points sensibles des ouvrages concernés et attirent l'attention sur l'état globalement « médiocre » de la trémie, en certains points particuliers de l'ouvrage et sur la nécessité de prendre des mesures préventives et curatives appropriées » (voir paragraphe 421 de ce rapport).

- les conclusions de ces contrôles sont clairement identifiées dans le « rapport technique et financier » co rédigé par RFF et le MEDDE : « Fortes dégradations structurelles pouvant mettre en péril l'ouvrage... »

- un bilan des décisions « immédiates » prises dans ce cadre :

- interdiction de circulation des PL en 2015 ;

- interdiction de tout trafic routier en 2018 ;

lancement d'un programme de confortement de l'ouvrage dès 2016.

Les étapes de la mise en place du projet sont identifiées :

- désignation des maitres d'ouvrages ;

- définitions, séparation et complémentarité des rôles ;

- mise en place d'un Comité de pilotage (COPIL) et d'un Comité technique ;

- mise en place d'une Commissions Inter Administrative (CIA) en 2020 pour finaliser les décisions visant « à consolider » une partie de l'ouvrage et « à déconstruire » l'autre partie ;

- une justification des choix présentés dans le cadre du projet et repris dans le dossier porté à l'enquête publique, au travers des critères suivants :

sécurité,

fonctionnalité des trafics routier et ferroviaire

mesures environnementales.

Une réunion d'échange avec les représentants de VNF, montre que la signature d'une convention d'utilisation des quais entre elle et MRN devrait être réalisée en marge de l'enquête publique.

Chapitre 5 L'importance stratégique de la trémie ferroviaire

5.1 Une trémie ferroviaire présentant une importance stratégique pour la desserte du Grand Port Maritime de ROUEN (HAROPA/GPMR)

511 Historique complémentaire

En complément à l'historique déjà développé au paragraphe 321 du présent rapport, il paraît important d'apporter les précisions suivantes.

Aujourd'hui, la ligne, qui est le prolongement de celle de SOTTEVILLE lès ROUEN à ROUEN Rive Gauche ; débute à l'ancienne gare de Rouen-Saint-Sever, aujourd'hui abandonnée, naguère utilisée comme halte dans le cadre du trafic voyageurs pour Elbeuf-ville jusqu'à sa suppression en décembre 1965, et ponctuellement comme terminus provisoire des trains de et pour Paris en cas d'interception du tunnel Sainte-Catherine.

Depuis la fermeture de la desserte des voyageurs entre Rouen et Elbeuf-ville fin 1965, la ligne n'assure plus qu'un trafic de marchandises.

De nombreux établissements industriels importants situés dans la zone portuaire ou à ses abords immédiats ont au fil du temps cessé leur activité : Hauts-fourneaux de Rouen (1967) et Chantiers de Normandie (1987) au Grand-Quevilly, Potasse et Engrais Chimiques (1987) à Grand-Couronne, Raffinerie de Petit Couronne (SHELL/PETROPLUS -2013) notamment, provoquant graduellement une baisse sensible du nombre des circulations ferroviaires. Néanmoins, à la date de l'enquête, ce sont environ 20 trains par jour qui continuent à desservir la zone industrialo portuaire Rouen Gauche via cette voie historique passant actuellement sous la trémie ferroviaire Rouen rive gauche.

Enfin, il convient de se rappeler qu'un Décret du 26 octobre 1887 «**déclare d'utilité publique l'établissement de nouvelles voies ferrées sur les quais de rive gauche de la Seine au port de Rouen** et approuve une convention passée avec la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour la concession de ces voies».

512 Le plan stratégique HAROPA/GPMR confirme l'importance de la ligne ferroviaire et de la trémie

J'ai rencontré Monsieur Xavier LEMOINE, Directeur de l'aménagement territorial et de l'Environnement du GPMR le 11 mars 2020 pour évoquer le projet et son importance dans le cadre de la politique industrialo portuaire du GPMR/HAROPA*.

Au cours de cet entretien, celui-ci m'a confirmé l'importance stratégique de la ligne ferroviaire SNCF/GPMR-HAROPA et de la trémie desservant la dite zone.

En effet, le plan stratégique HAROPA/GPMR 2014-2019 met en évidence l'importance de cette ligne via la « multi modalité » nécessaire à la survie du port et à son développement.

Cette importance se traduit par le volet Projet stratégique du Port de ROUEN/HAROPA, approuvé par le Conseil de surveillance du GPMR le 02 octobre 2015.

Monsieur LEMOINE attiré mon attention sur le chapitre 7 page 23 du document de synthèse consacré à ce projet stratégique, intitulé « améliorer la desserte ferroviaire pour desservir un hinterland** éloigné »

En ligne directe avec le projet porté à l'enquête publique en cours, nous pouvons lire :

« Dans l'optique d'un élargissement de l'hinterland via des solutions intermodales efficaces vers l'Île de France, le centre et le quart Nord Est (céréales) ; HAROPA - Port de Rouen va concentrer son action sur deux volets/

- garantir d'une part, des conditions optimales de circulation sur le RFP (Réseau Ferré Portuaire) et contribuer à son développement ;
- pérenniser d'autre part l'accessibilité au Réseau Ferré National (RFN) et anticiper les projets pouvant impacter son accès Eco-quartier Flaubert, Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) et la création d'une nouvelle gare, tranchée couverte... »

A ce titre, le chapitre 7 propose un programme de travail s'articulant autour de 7 grandes actions, parmi celles-ci, je retiendrai trois d'entre elles permettant de bien illustrer le

présent paragraphe :

- « moderniser le Réseau Ferré Portuaire (RFP) et créer de nouveaux embranchements : actualiser le schéma directeur des infrastructures ferroviaires » ;
- réaliser une étude relative à l'accessibilité du RFP en liaison avec SNCF Réseau, entre autre étude relative à la viabilité de la tranchée couverte au niveau se Saint-Sever... (Objet de la présente enquête publique)
- étudier les pistes d'élargissement de l'hinterland pour la desserte des céréales et des autres filières... (Voir 513 ci après).

A ce titre, nous retiendrons qu'HAROPA a de nouveau attiré l'attention sur sa volonté de poursuivre son projet stratégique de développement le 08 juillet 2019, en développant 6 thématiques en lien direct avec les territoires , dont « la multi modalité et la dessert des territoires », les objectifs retenus étant :

- gagner en compétitivité grâce à des chaînes de logistique massifiées ;
- réduire l'empreinte carbone et les émissions de GES liées au transport des marchandises ;
- lutter contre la congestion routière dans les agglomérations et les ports.

A ce titre, Monsieur LEMOINE attiré mon attention sur le fait que ces objectifs vont être repris et développés dans le cadre du futur Plan stratégique d'HAROPA 2020-2025, non encore rendu publique à la date de l'enquête.

Enfin, Monsieur LEMOINE a attiré mon attention sur le positionnement et les modalités de réalisation de l'opération de déconstruction de la trémie ferroviaire Rouen Gauche, afin que celle-ci soit négociée et compatible avec le maintien de l'activité industrialo portuaire du GPMR.

*HAROPA = Complexe portuaire regroupant les ports de Paris, Rouen et le Havre dans le cadre de Groupement d'intérêt Economique (GIE), l'ensemble constituant sur l'axe Seine :

- le 1° port pour le commerce extérieur de la France ;
- le 1° port fluvial européen pour le vrac ;
- le 1° port européen exportateur de céréales.

**HINTERLAND = mot allemand signifiant « une région desservie par un port, une voie navigable »
synonyme = arrière pays.

513 L'activité céréalière « facteur d'expansion » du port

HAROPA/GPMR Rouen affiche d'excellentes performances pour la campagne céréalière 2019/2020 avec 9,87 millions de tonnes de céréales exportées (7,2 millions de tonnes de blé et 2,6 millions de tonnes d'orge) soit une augmentation de plus de 30% par rapport à l'année précédente.

HAROP/GPMR Rouen est le leader français des exportations maritimes de céréales avec à peu près 50% des parts de marché.

SENALIA, un des quatre grands opérateurs céréaliers du GPMR, est de part sa situation géographique directement concerné par le projet présenté à l'enquête publique.

A ce titre, j'ai rencontré à leur demande les dirigeants de la société SENALIA le 07 juillet 2020, dans leurs locaux de la presqu'île Elie à ROUEN.

Etaient présents:

Mme SIRJENT - Mrs CHARVILLAT - DEBOISHEBERT - LEFEBVRE et LEMELLE.

SENALIA est la plus importante entreprise céréalière présente sur la zone industrialo portuaire Rouen Gauche avec trois sites :

- le site de la presqu'île Elie intégrant un site « céréalier » et un site « sucrier » (ROBUST)
- le site « céréalier » de Grand Couronne.

L'activité de SENALIA consiste à recevoir des produits (céréales et sucre), à les stocker et à les distribuer.

Elle utilise le principe de la multi modalité : réception des produits par camions et trains, chargement de navires (bord à quai directs sur les sites) pour l'export.

Les trois sites utilisent le train (via la ligne ferroviaire SNCF/GPMR et la trémie Rouen gauche), comme étant un des moyens d'approvisionnement (environ 15% du trafic total); le trafic habituel se répartit comme suit :

- 15 trains par semaine pour les sites céréaliers Elie et Grand Couronne ;
- 3 trains par semaine pour le site sucrier ROBUST.

Pour information un train complet représente 22 ou 23 wagons soit environ 1300 tonnes de marchandises.

L'entreprise a attiré mon attention sur les points suivants :

- elle considère le ferroviaire comme étant un mode d'approvisionnement indispensable à son activité ;
- le flux trains « rive gauche » ne peut être reporté sur son site de la rive droite implanté au Val de Haye ;
- concernant les modalités de circulation au moment des travaux de déconstruction de la trémie, il est indispensable de prendre en compte les paramètres suivants: intégrer dans la démarche les commissionnaires pour adapter les plannings et les tractionnaires (capacité des sites à récupérer les rames - temps de déchargement) - analyser la capacité des sites à recevoir et traiter les trains aux horaires envisagés.

5.2 La trémie ferroviaire présente également une importance stratégique pour le reste de la zone industrialo portuaire de Rouen rive gauche

Le dossier d'enquête publique met en évidence qu'outre les céréaliers, d'autres activités sont directement concernées par le projet.

521 Les entreprises desservies par la ligne ferroviaire

L'analyse des différents documents disponibles à la date de l'enquête publique montrent que 14 grandes entreprises (implantées sur 16 sites) sont desservies par la ligne ferroviaire SNCF/HAROPA -GPMR passant sous la trémie ferroviaire Rouen rive gauche.

Elles sont rattachées à l'un des secteurs d'activités suivants :

- Agrégats
- Céréales/Sucre
- Chimie
- Commerce maritime
- Environnement

qui contribuent à l'économie de la Métropole Rouen Normandie et au rayonnement du Grand Port Maritime de Rouen (GPMR) au travers d'HAROPA.

J'ai pris contact avec l'ensemble de celles-ci afin de vérifier leur niveau de connaissance du projet ; ainsi que des modalités prévisionnelles de travaux de déconstruction.

522 Les entreprises concernées ont confirmé l'importance de la voie ferrée et de la trémie dans le cadre de l'enquête publique

Outre le secteur céréalier déjà mentionné au 513, les entreprises suivantes se sont manifestées dans le cadre de l'enquête publique pour confirmer l'importance du projet et des travaux envisagés dans le cadre de leur activité :

- BOREALIS (chimie) indique expédier un train complet d'AMMONITRATES (63 wagons -1250 tonnes) correspondant à sa production hebdomadaire et signale son interconnexion avec son usine « sœur » de GRANPUITS en matière de stockage d'ammoniac.
- RUBIS Terminal (chimie) indique un trafic de 2 trains /semaines voir 3 lors des campagnes d'engrais.
- SAIPOL (Chimie du végétal) indique un trafic d'un train d'huile de colza par semaine.
- DERICHEBOURG (environnement) indique 1 train/semaine (transfert de 3 locomotives à traiter issues du « cimetièrre » SNCF de la gare de SOTTEVILLE lès ROUEN.
- DOCK SEINE (Vrac solide) indique une activité de 120 000 tonnes de granulés bois (campagne octobre à avril).

5.3 Une importance stratégique confirmée par différents acteurs du projet

L'importance stratégique du projet a été confirmée par différents acteurs du projet lors des contacts avec le commissaire enquêteur au cours du déroulement de l'enquête publique :

- La Région Seine Normandie (V.ROCHELLE Chef du service infrastructures et études et G.GAMBLIN Chargée de mission à la Direction des mobilités et infrastructures) ;
- Le Département de Seine Maritime (JP. LUCAS Directeur Général adjoint du pôle aménagements mobilités) ;
- La Préfecture de Seine Maritime (Y.CORDIER Secrétaire Général et B.COUSIN Directeur de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial) ;
- La DREAL Normandie (JL.JOUVET Chef du service mobilités et infrastructures et R.CORGET Adjoint en charge de la division multi modalités) ;
- La Métropole Rouen Normandie (M. CHAUVIN Vice Président en charge des voiries) ;
- La ville de ROUEN (M.MARCHAND - Maire adjoint en charge de la rive gauche et de l'Ile Lacroix) ;
- SNCF Réseau Normandie (Mme VASSEUR - Directrice territoriale) ;
- GPMR/HAROPA (X.LEMOINE Directeur de l'aménagement territorial et environnement du GPMR).

Commentaires :

Le dossier présente l'importance du projet (partie trémie) pour le Grand Port Maritime de Rouen (GPMR - HAROPA), celle-ci ressort du Plan stratégique GPMR/HAROPA du 02 octobre 2015(volet projet stratégique) confirmé par les décisions du 08 juillet 2019 décrivant les 6 thématiques retenues en relation directe avec les territoires :

« Dans l'optique d'un élargissement de l'hinterland via des solutions intermodales efficaces vers l'Ile de France, le centre et le quart Nord Est (céréales)à ; HAROPA - Port de Rouen va concentrer son action sur deux volets/

- *garantir d'une part, des conditions optimales de circulation sur le RFP (Réseau Ferré Portuaire) et contribuer à son développement ;*
- *pérenniser d'autre part l'accessibilité au Réseau Ferré National (RFN) et anticiper les projets pouvant impacter son accès Eco-quartier Flaubert, Ligne Nouvelle Paris Normandie*

(LNPN) et la création d'une nouvelle gare, tranchée couverte... »

L'activité céréalière, activité majeure du port est considéré comme « le facteur d'expansion du port », confirmé par une visite et un entretien avec la direction de SENALIA.

L'activité industrialo portuaire est également considérée comme « stratégique » (14 entreprise et 16 sites embranchés sur le réseau ferroviaire mixte SNCF Réseau/GPMR-HAROPA) ; donnée également confirmée lors de contacts ou par les observations déposées dans le cadre de l'enquête publique (SAIPOL - BOREALIS - RUBIS Terminal - DERICHEBOURG - DOCK SEINE - FLUVIO FEEDER - LINEAS).

Cette importance « économique » est d'ailleurs confirmée par les différents acteurs du projet : Région Normandie - Département de la Seine Maritime - Préfecture de Région et de seine maritime - DREAL Normandie - Métropole Rouen Normandie - Ville de Rouen ; ainsi que par les maitres d'ouvrage associés MRN et SNCF Réseau.

Chapitre 6 L'impact du projet sur les voiries périphériques

6.1 Une réorganisation indispensable des voiries à court terme

Les décisions rapidement prises par les responsables Métropole Seine Normandie et SNCF Réseau, ont amené à prendre des mesures transitoires pour permettre la poursuite des activités et de la vie de la Métropole rouennaise.

611 L'impact trémie sur la circulation rive gauche

Les interdictions de circulations « partielle », puis « totale » sur le quai haut Jacques Anquetil, décrétées successivement en 2015, puis en 2018 ; ont perturbés la circulation routière périphérique à l'ouvrage « trémie ferroviaire ».

Rapidement l'accès au centre ville de Rouen (activités tertiaires et commerciales), à l'île LACROIX (résidents) et à l'avenue du Grand Cours/RD 18 sont apparus comme des enjeux à traiter, rendant nécessaire la création à court terme d'un itinéraire de substitution.

612 Des études détaillées des flux routiers

6121 Plusieurs études ont été menées entre 2015 et 2018...

La première menée en 2015 visait à « évaluer les conséquences d'une fermeture complète de la section de route empruntant la tranchée couverte ferroviaire au droit du quai haut Jacques Anquetil » ;

Une étude complémentaire réalisée en 2016 a « testé l'impact d'une réduction à 2x1 voie de la route entre les ponts Corneille et Guillaume le Conquérant » ;

Une synthèse des études de trafic a été réalisée en 2018 par la Métropole Rouen Normandie sur la base des études antérieures.

6122 ...Plusieurs scénarii ont été testés...

- Scénario 1 : fermeture du quai haut sans autres aménagements ;
- Scénario 2 : fermeture du quai haut et réalisation d'une bretelle d'accès entre le boulevard de l'Europe et le boulevard industriel permettant de compléter l'échangeur de la tête sud du pont Mathilde.

6123 ...Une étude de trafic dynamique a été réalisée

Afin d'évaluer plus en détail les variantes de l'échangeur sud du pont Mathilde, une simulation dynamique a été réalisée sur la fluidité du trafic par la Métropole Rouen Normandie.

L'étude de trafic dynamique a notamment permis d'évaluer les congestions induites au droit de la place Saint-Paul (occurrence des saturations et horaire de début) et la distribution du trafic en heure de pointe en fonction des origines.

613 La mise en place d'un itinéraire de substitution

Afin d'intégrer les enjeux mentionnés ci-dessus, un itinéraire de substitution (quai bas Jacques Anquetil) a été mis en place afin :

- de permettre la sécurisation de la trémie ferroviaire tant au niveau interne (voie ferrée) qu'externe (route) ;
- de maintenir des flux de circulations routières acceptables en lieu et place de l'actuel quai haut Jacques Anquetil et maintenir les possibilités d'échanges en tête Sud du pont Mathilde ;
- de rétablir la circulation en « mode doux » via l'aménagement d'une voie partagée (cycles, piétons)

614 Les caractéristiques de la voie de substitution retenue

La solution retenue a été d'aménager les quais bas pour garantir le trafic routier nécessaire :

- sur une longueur de 800 mètres ;
- sur une largeur de 6,50 mètres ;
- en réutilisant la rampe d'accès existante au pont Corneille
- avec les contraintes suivantes : interdiction aux poids lourds et vitesse limitée à 50 km/heure.

6.2 Une réorganisation des voiries à moyen et plus long termes

Cette situation a entraîné de la part de la Métropole Rouen Normandie une réflexion visant à profiter de cette réorganisation pour réfléchir à une amélioration de la circulation au niveau de la rive gauche, dans le périmètre du projet et particulièrement au niveau de l'échangeur du pont Mathilde et de la liaison avec le pont Corneille.

621 Le périmètre de la réflexion/ Profiter du projet pour apporter des améliorations à la circulation

La réflexion a porté sur :

- l'amélioration de l'écoulement des véhicules en provenance du tunnel de la Grand Mare, occasionnant des « bouchons » importants, voire de nombreuses fermetures dudit tunnel pour des raisons évidentes de sécurité ;
- les conditions d'échanges de voies en tête Sud du pont Mathilde
- la circulation des poids lourds et la sécurité ;
- les conditions d'accès au centre de Rouen et à l'île LACROIX ;
- le rétablissement et l'amélioration des voies cyclistes/piétons.

Le public a été étroitement associé à cette réflexion particulièrement au cours de la concertation préalable.

622 Profiter du projet pour améliorer les flux de circulation en tête Sud du Pont Mathilde/Une proposition de réaménagement de l'échangeur

L'étude présentée dans le cadre du dossier d'enquête publique vise à :

- maintenir les possibilités d'échanges actuelles
- revoir la répartition des bretelles de sortie de la tête sud du pont Mathilde afin de réduire les effets de saturation qui entraînent une fermeture du tunnel de la Grand Mare au nord
- rechercher d'une solution priorisant les deux sorties représentant chacune 40% à 45% des flux de circulation :
 - la liaison entre le pont Mathilde et la RD18E: équipée de deux voies, son accès étant réalisé depuis la voie centrale et la voie de droite du pont.
 - la liaison entre le pont Mathilde et le pont de l'Europe restant assurée par la troisième bretelle avec 2 voies grâce à la suppression de la seconde bretelle. Son accès étant réalisé depuis la voie centrale et la voie de droite du pont.

La liaison entre le pont Mathilde et la voie nouvelle des quais bas étant assurée par une petite bretelle raccordée sur la première bretelle, car en réalité, elle ne supporte que 10% du trafic du pont.



Illustration 3 : Schéma fonctionnel de la solution retenue pour le réaménagement de la tête sud du pont Mathilde, à terme

Si le principe global n'est pas contesté, le rayon de courbure de la tête Sud du pont Mathilde vers la RD 18 e (avenue du Grand Cours) est l'objet de remarques et d'observations, particulièrement en ce qui concerne la sécurité.

623 La variante 1 bis retenue dans le cadre du projet - Pourquoi ?

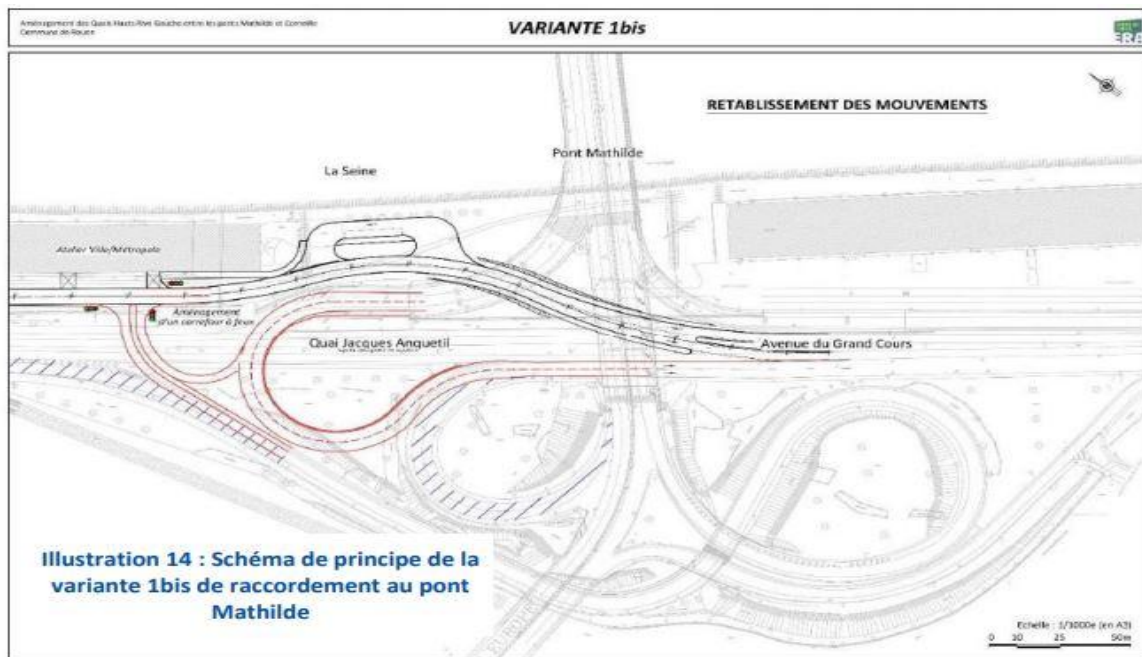


Illustration 14 : Schéma de principe de la variante 1bis de raccordement au pont Mathilde

Cinq variantes ont été étudiées dans le but de raccorder le pont Mathilde à la nouvelle voie.

Une évaluation multicritère a permis de différencier l'intérêt de ces variantes notamment du point de vue fonctionnel et sécuritaire, étant entendu qu'au plan environnemental elles ne suscitent pas de différences significatives en termes d'impact.

La variante 1bis (voir croquis ci-dessus) apporterait quant à elle une amélioration significative sur la fluidité des circulations (en maintenant 2 voies en direction du Boulevard de l'Europe et 2 voies en direction du Boulevard industriel), tout en répondant aux recommandations en matière de sécurité (rayon de 25 m).

Par ailleurs, dans le cadre de la concertation publique organisée à l'automne 2018, les participants ont plébiscité le choix d'une solution permettant de maintenir l'ensemble des flux de circulation actuels en entrée de ville, et notamment avec l'Ile Lacroix.

A l'issue du processus de concertation, c'est la variante 1 bis qui a été retenue à l'unanimité des participants. De ce point de vue, elle a donc été privilégiée par le Maître d'ouvrage.

624 Au sujet de la bretelle de sortie Mathilde vers RD 18 e

Après avoir étudié les propositions d'aménagement figurant dans le dossier d'enquête publique, écouté l'argumentaire du représentant du MO MRN en charge de la partie voiries du projet et son MOE, consulté les différents services ayant compétence sur le sujet, examiné la littérature technique mise à ma disposition

(notamment Guide CERTU n° 129 - voies structurantes d'agglomération/conception des artères urbaines à 70 km/heure), pris en compte les observations formulées par le « public » et réfléchi longuement à cette question, j'ai finalement décidé de déposer moi-même une observations sur cette partie du projet.

Elle figure in extenso au paragraphe 14 - chapitre 4.3 analyse des observations, sous la référence observation n°9 et elle est complétée utilement dans les annexes du rapport à la référence « diaporama support réunion DIRNO ».

Après avoir développé tous les éléments de mon argumentaire et mon questionnement, j'ai conclu au point 10 :

« 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 co 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. »

Dans son mémoire en réponse le pétitionnaire MRN, en charge de cette partie du projet montre sa volonté d'entendre les remarques et observations concernant ce point du projet de les analyser et de proposer des améliorations visant à augmenter le niveau de sécurité de cette bretelle:

« La Métropole et son maître d'œuvre ont proposé de rencontrer la DIRNO durant l'enquête publique pour échanger sur les remarques émises mais cela n'a pas pu se faire.

Il est de l'intérêt collectif que l'aménagement proposé fonctionne dans la réalité comme cela est prévu.

Aussi, par précaution, de nouvelles girations avec un autre logiciel seront réalisées et les éventuels élargissements de chaussée et adaptations de courbes qui en découleront seront pris en compte dans le projet.

Par ailleurs, afin de réduire tout sujet d'interprétation sur le caractère urbain du secteur, la Métropole va proposer de limiter la vitesse à 50km/h sur le pont Mathilde.

En parallèle, la Métropole fera appel au fabricant des portiques de signalisation pour adapter et optimiser l'information des usagers.

Enfin, la conservation de la bretelle escargot reste une option mais elle reste considérée comme ultime eu égard au caractère très routier et peu paysager que cette solution confère au projet. »

6.3 Intégrer les mobilités douces et rétablir la continuité cyclable dans la zone du projet

631 Les constats

A la date de l'enquête publique, il n'existe pas à proprement parler de continuité « mobilité douce » (vélos et piétons) avérée au niveau de la zone du projet.

Celle-ci ayant été mise à mal partiellement par la fermeture du quai haut Jacques Anquetil.

D'autre part, les pistes cyclables existantes doivent être revues pour intégrer les normes de sécurité applicables à ce type de structure.

La période de l'enquête publique voit une « montée en puissance du vélo » au niveau de la Métropole Rouen Normandie, augmentée entre autres par la crise sanitaire du COVID 19 et la mise en place de voies cyclables temporaires pour y pallier.

La volonté de la Métropole Rouen Normandie d'intégrer cette évolution est manifeste à la date de l'enquête publique (Communiqué de presse MRN du 30/04/2020 « la Métropole mise sur les transports doux »).

Les pétitionnaires du projet ont également intégré cette dimension nouvelle et ce dès le début même du projet, menant une réflexion visant à proposer des aménagements compatibles avec la zone du projet et à la sécurité des usagers.

Néanmoins, les associations locales considèrent que la prise en compte de cette nouvelle dimension ne répond qu'imparfaitement à la demande associative ; ceci étant également valable en partie pour le projet présenté à l'enquête publique, comme j'ai pu le constater lors de ma rencontre avec l'association SABINE le 05 août 2020.

632 Les propositions du projet : rétablir et améliorer la continuité cyclable

La piste cyclable le long du quai Jacques Anquetil sera rétablie. Elle assurera une continuité avec les voies qui l'encadrent.

Elle formera plus largement une voie partagée piétons/cycles.

Depuis le pont Corneille, la piste cyclable longera la voie nouvelle jusqu'au carrefour à feu, en s'appuyant sur un élargissement de la rampe d'accès aux quais bas sur son côté nord.

A ce niveau, la piste cyclable sera séparée des voies de circulation par une bordure.

Au-delà, au niveau des quais bas, la piste cyclable coupera la nouvelle route de substitution au niveau du carrefour à feu, puis bifurquera le long de la bretelle du quai bas vers le pont Mathilde, pour rattraper ensuite la voie verte existante au-delà du pont Mathilde.

Cet aménagement sera réalisé après démolition de l'ouvrage SNCF.

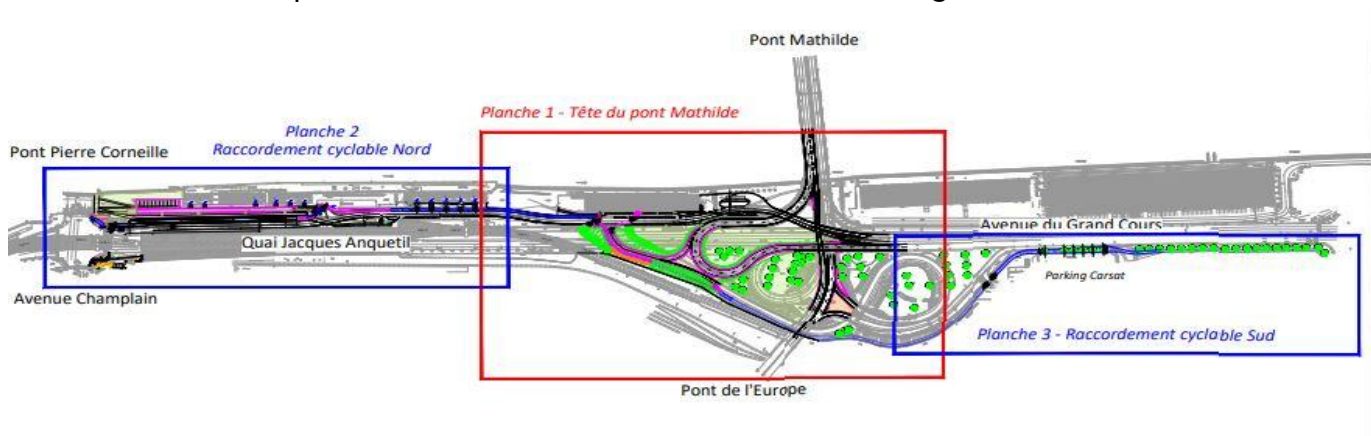
En situation transitoire intermédiaire, dès l'interdiction de circulation des véhicules mise en place sur la tranchée couverte au niveau du quai haut Jacques Anquetil, les vélos peuvent toujours circuler sur la tranchée couverte jusqu'au début des travaux de suppression de l'ouvrage d'art.

633 Le dossier d'enquête publique permet de visualiser les zones de rétablissement de la continuité cyclable

Les explications et les plans figurant dans le dossier illustrent d'une manière plus concrète les trois zones principales de rétablissement et d'amélioration de la continuité cyclable dans le cadre du projet :

- dans la zone de l'avenue du Grand Cours
- entre l'avenue du Grand Cours et le quai bas Jacques Anquetil
- entre le quai bas Jacques Anquetil et la tête Sud du pont Corneille

Le schéma ci-dessous permet de bien visualiser les raccordement envisagés.



634 Proposer un projet sécurisé tenant compte des règles en usage au niveau des pistes cyclables

Une étude détaillée a été réalisée sur ce point par les services du Bureau d'études ANTEA qui a piloté la réalisation de l'étude d'impact.

Il est également utile de se rapprocher des préconisations apportées sur ce point par les études techniques réalisées par le CERTU (organisme qui appartient au Réseau Scientifique et Technique du MEEDDM).

Nous retiendrons particulièrement la fiche n°07 « les pistes cyclables » d'août 2009.

Cette fiche attire l'attention sur les trois principales difficultés que posent les pistes cyclables :

- la réinsertion des cyclistes dans la circulation générale, sachant qu'il quitte alors un espace séparé et sécurisé pour retrouver le flot des véhicules motorisés, ce qui est particulièrement vrai dans le cadre du projet au niveau des zones de franchissement des carrefours avec les voies de circulation ;
- l'éloignement potentiel de la piste cyclable par rapport à la chaussée qui pose le problème de la perception du cycliste par l'automobiliste et réciproquement notamment à l'approche d'un carrefour ;
- l'accessibilité (traitement des traversées de la piste qui constituent une chaussée en elle-même, détectabilité et l'importance de pouvoir facilement repérer la séparation des cheminements cyclistes et piétons par une piste à auteur du trottoir...)

Il existe deux typologies de pistes cyclables : les pistes contiguës à la chaussée et les pistes éloignées.

Compte tenu de la conformation des lieux, les pistes contiguës à la chaussée ont été retenues, elles correspondent plutôt aux pistes cyclables des voiries dont la vitesse de circulation est limitée à 50 km/h (CERTU/Fiche 07/page 1/5)



Piste contiguë à la chaussée

Lors de la réunion de travail que j'ai eue avec les MO et les bureaux d'études spécialisés, j'ai demandé des précisions sur les critères retenus dans le cadre du projet.

Une réponse immédiate m'a été apportée, complétée par une réponse ultérieure documentée, mettant en évidence le respect de la réglementation en vigueur : articles appropriés du Code de la Route et des préconisations apportées dans le cadre de la fiche CERTU aux pages 2 à 5 du document ; dans le cadre des aménagements prévus dans le cadre du projet.

635 Proposer un projet sécurisé tenant compte des réalités de la zone du projet (bords de Seine dangereux)

Dès le début du projet, lors de la phase de concertation préalable, les participants aux ateliers de concertation avaient attiré l'attention des Maitres d'Ouvrage sur la nécessité de proposer une piste cyclable éloignée de la circulation routière au niveau de la voie de substitution (quai bas Jacques Anquetil), en la faisant passer en bordure des quais de la Seine à l'arrière des hangars longeant le quai bas.

Après étude, ceux-ci ont été conduits à ne pas tenir compte de cette demande pour des raisons de sécurité.

En effet, l'accès à cette zone interdite et cette interdiction est matérialisée par une clôture



Photo de la zone du bord à quai réalisée lors de la visite des lieux

Cette décision a été prise par VNF (Voies Navigables de France) après une étude documentée sur la base de trois documents qui m'ont été transmis :

- un rapport d'inspection subaquatique du Quai d'Elbeuf (rebaptisé Quai Jacques Anquetil) réalisé en 1991 par SOGETRAM/SOTRAPLEX et ayant fait l'objet d'un document résumé de 33 pages (format A3) sous le titre « Inspection des fondations des quais » et daté d'octobre/novembre 1991 ;
- un plan délimitant la zone concernée au niveau du Quai d'Elbeuf, montrant la zone d'interdiction de stationnement et la zone grillagée interdisant l'accès au public ;
- un rapport de cinq pages, daté du 12 mai 2010 de VNF (Voies Navigables de France) faisant suite à la découverte d'un effondrement survenu en 2010 sur ce même quai intitulé « effondrement sur le quai d'Elbeuf) en avril 2010 ».

La remise de ces rapports était accompagnée d'un commentaire du chargé de secteur de VNF « vu l'ancienneté de ces documents, les dégradations observées se sont amplifiées... »

Un incident survenu en cours de préparation de l'enquête publique, le 14 juillet 2020 à 09h00 n'a fait que corroborer le danger mis en évidence dans le rapport mentionné ci-dessus et valider les mesures d'interdiction prises par VNF.

En effet le quai s'est effondré sur une longueur d'environ 15 mètres et une largeur d'environ 3 mètres derrière l'entreprise de carrelage BATY HC située au 186 quai bas Jacques Anquetil dans la zone même du projet.



Photo Paris Normandie du 14/07/2020

Cette « fragilité du quai » m'a d'ailleurs été reconfirmée lors d'un entretien le 12/10/2020, avec les représentants de Voies navigables de France/VNF, M. DENET et RICCI.

L'activité du hangar situé au droit de l'effondrement cité (certainement entraîné par un stockage « lourd »* entre le bord à quai et partie arrière du hangar - palettes de matériaux) devrait être transférée dans d'autres locaux (une recherche est en cours par GPMR et MRN).

636 Intégrer les recommandations relatives à la politique concernant les « transports doux » émis par l'AGENCE REGIONALE de l'ENVIRONNEMENT de HAUTE NORMANDIE (AREHN) et la Métropole Rouen Normandie

En 2005, l'AREHN publiait une plaquette de quatre pages intitulée « A vélo ! » dans le cadre de ses publications « connaître pour agir ».

Cette publication attirait l'attention sur les points suivants :

- « le vélo n'est pas une utopie », il est le « mieux adapté pour des déplacements quotidiens de 500 mètres à 2 km » ;
- le vélo n'est pas en concurrence avec les autres modes de déplacement, au contraire, « il est complémentaire grâce à l'inter-modalité avec le bus, le train, la voiture... » ;
- « élus encouragez le vélo dans votre collectivité » comment ? « si on offre aux cyclistes les conditions d'une circulation facile et sécurisée projets, d'aménager les sites prioritaires... » ;

la page 3 du document donnait des conseils illustrés relatifs aux aménagements pratiques destinés à faciliter la pratique des déplacements doux.

EN 2020, la Métropole Rouen Normandie rappelait dans un communiqué de presse publié le 30 avril 2020 qu'elle « misait sur les transports doux ».

Dans le cadre de la crise sanitaire du COVID 19, le document insistait sur le fait que « la Métropole Rouen Normandie souhaitait favoriser l'usage du vélo afin d'accompagner la baisse probable de l'utilisation des transports en commun et d'éviter un usage massif de l'automobile ».

Il poursuivait en relatant qu'une « concertation était engagée avec les associations (notamment SABINE, GUIDOLINE et PLEIN AIR) et certaines communes (14 citées) des agglomérations de Rouen et d'Elbeuf ».

D'une manière concrète, la Métropole Rouen Normandie est passée « des paroles aux actes »:

- extension des aménagements (nouvelles pistes cyclables) ;
- prime à l'achat de vélos ;
- prime complémentaire pour réparer son vélo ;
- étude d'une application de rationalisation des déplacements.

Le projet présenté à l'enquête publique est l'occasion évidente de mettre en pratique l'intégration de cette politique dans le cadre des modifications de voiries liées au projet de consolidation et de déconstruction de la trémie ferroviaire.

Il convient de noter que la politique de déplacements doux de la ville de Rouen est en totale cohérence avec l'approche présentée dans le dossier d'enquête publique.

637 Intégrer les associations de promotion des déplacements « doux » au projet - connaître leurs remarques et préconisations sur le projet proposé

Je note avec intérêt que le MO MRN a suscité une rencontre avec les représentants de l'Association SABINE (l'ASSO VELOS de Rouen) le 30 juillet 2020 pour leur présenter les éléments du dossier d'enquête publique et recueillir leurs observations verbales sur le sujet.

J'ai pour ma part également rencontré le 05 août 2020 une représentante de l'Association SABINE pour faire le point sur le projet et recueillir ses observations verbales sur celui-ci. Après confrontation de nos notes, nous sommes arrivés au même état des lieux avec le MO MRN.

Les remarques de terrain portées par l'association SABINE ont été les suivantes :

- nécessité de maintenir la fonctionnalité de la voie cyclable pendant la totalité des travaux (voiries et déconstruction trémie) ;
- problème de la coprésence « piétons/voie cyclable » sur le même ouvrage non préconisé par l'association ;
- problèmes de géométrie du projet : angles droits, espaces d'attente trop petits...à redimensionner , pour assurer « plus de cyclistes en sécurité » - incompatibilité avec parking hangar 104 empiétant sur l'ouvrage ;
- problèmes de priorités de circulation : phasage des feux de circulation - priorité aux vélos ;
- problèmes de la zone « Mathilde/carrefour des Mariniers » : état de la voie cyclable et positionnement - traversée du carrefour ;
- passerelle d'accès depuis quai bas Jacques Anquetil/tête Sud du pont Corneille : piste actuelle « dangereuse » (trop étroite - trop proche des véhicules - non sécuritaire) mettre en place la passerelle complémentaire envisagée dans le cadre du projet.

Ces remarques verbales ont été reprises dans le courrier d'observations adressé par SABINE dans le cadre de l'enquête publique.

Elles sont intégrées au chapitre 14, paragraphe 14.3 dans le cadre du traitement de l'observation n° 5, ou elles reçoivent une réponse du MO MRN et un avis du commissaire enquêteur.

6.4 Améliorer l'intégration des contraintes sociétales locales dans le cadre du projet

Le projet proposé à l'enquête publique s'inscrit dans un périmètre géographique où se trouvent plusieurs zones résidentielles proches avec vue plus ou moins directe sur celui-ci (Ile Lacroix - Rue Desseaux - avenue Champlain) et une zone « sensible » (la clinique Mathilde II à l'angle de la tête Sud du pont Mathilde et de la rue Desseaux).

L'étude d'impact du projet a bien intégré cette dimension dans le cadre des enjeux et les impacts potentiels du projet dans sa version « travaux » et dans sa version « exploitation » ont bien été identifiés.

Les deux pétitionnaires ont bien pris en compte cette dimension et proposé des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (mesures ERC).

Néanmoins :

- les contacts établis en cours d'enquête publique ;
- les questionnements et remarques notés dans le cadre des réunions publique et de la réunion d'information/échanges de l'Ile Lacroix ;
- les observations écrites et verbales formulées ;

montrent que les mesures proposées ne satisfont que partiellement le public concerné, particulièrement le CHIL (Comité des Habitants de l'Ile Lacroix) représenté par sa Présidente, qui s'est largement manifesté au cours de l'enquête publique.

Il paraît donc important que les deux Maîtres d'Ouvrage poursuivent leur réflexion sur ces différents points.

Démarche déjà entamée sur certains points comme précisé dans le mémoire en réponse concernant les observations n° 4 et 4 bis figurant au chapitre 14 - paragraphe 4.3)

Commentaires :

Le projet présenté à l'enquête publique présente :

- une réorganisation à court terme de la circulation par la création d'un voie de substitution en quai bas
- une réflexion à plus ou moins long terme concernant l'amélioration de la circulation en rive gauche, particulièrement dans la zone du projet (échangeur pont Mathilde et débouché du pont Corneille).

Cette réflexion a été basée sur des études de flux, des aspects techniques de circulation... réalisées par des experts provenant de divers horizons (CEREMA - DREAL Normandie - DIRNO - Métropole Rouen Normandie).

Concernant la réorganisation à court terme, on retiendra qu'elle était indispensable, compte tenue du risque « trémie ferroviaire », avec un impact sur la circulation de la rive gauche de la Seine ; elle a conduit à la mise en place d'un itinéraire de substitution sur la quai bas Jacques Anquetil dont les caractéristiques sont décrites dans le dossier d'enquête.

Concernant la réorganisation à moyen et plus long terme, les propositions reposent sur :

- des études détaillées des flux routiers de la zone réalisées en 2015 et 2018 ;
- une étude de trafic dynamique ;
- l'étude et le teste de plusieurs scénarii;

Elles sont décrites dans le dossier d'enquête publique avec leurs avantages et leurs inconvénients, comme des « voiries adaptées au contexte ».

Elles visent à améliorer la circulation en rive gauche, notamment en prenant en compte les fonctionnalités de l'échangeur de la tête Sud du Pont Mathilde et la résorption des

bouchons récurrents du tunnel de la Grand Mare aux heures de pointe.

Pour y parvenir on note que 5 variantes ont été étudiées et évaluées sur une base multicritères.

La variante 1 bis décrite (voir paragraphe 623 du présent rapport) qui a été choisie, présenterait les avantages suivants :

- fluidité des circulations ;
- intégration des critères de sécurité (rayon de 25 m) en application du Guide CERTU n° 120 - AU 70 ;
- intégration du choix émis par les participants à la phase de concertation de 2018 ;
- compatibilité ultérieure avec les autres projets potentiels susceptibles d'impacter la zone du projet : Ligne T4 - nouvelle gare Saint-Sever - éventuel Contournement Est de Rouen.

Concernant la bretelle de sortie du pont Mathilde vers la RD 18 e de cette version, qui a suscité des remarques de la DIRNO portant sur la sécurité de circulation et la survenance d'un accident potentiel, reprises par l'Autorité environnementale dans son rapport ; et plusieurs observations (1, 2 et 9), on retiendra que la sécurité peut encore être améliorée :

« 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. » (observation n°9 du commissaire enquêteur).

Dans son mémoire en réponse, le MO MRN, montre sa volonté d'entendre les remarques et observations, de les analyser et de proposer des améliorations visant à améliorer la sécurité de la dite bretelle (paragraphe 623 du rapport et mémoire en réponse à l'observation n°9).

Sur cette partie du projet, le pétitionnaire MRN propose un « rétablissement et une amélioration de la continuité cyclable de la zone ».

Le dossier identifie, cartographie et visualise trois zones où des améliorations seront entreprises.

Cette partie du projet tient compte des préconisations du CERTU et intègre les règles appropriées du Code de la route.

Nous notons que le projet doit :

- être compatible avec la zone géographique restreinte de son implantation au niveau du quai bas Jacques Anquetil ;
- intégrer l'impossibilité d'implanter l'ouvrage entre le bord a quai et les hangars pour des problèmes de sécurité (interdiction de VNF suite aux expertises réalisées) et confortée par l'incident du 14 juillet 2020 (écroulement d'une partie de quai derrière l'un des hangars) ;
- être compatible avec les recommandations de politique « transports doux » de l'AREHN (Agence régionale de l'environnement de haute Normandie) et de la MRN ;
- intégrer les remarques et observations (observation n°5) émanant de l'une des association de promotion locale du vélo SABINE (voir paragraphe 637 du rapport et observation n°5).

Enfin, le projet intègre une amélioration des contraintes sociétales locales, mises en évidence dans l'étude, nuisances ; bruit, poussières, circulation et renforcées par les observations déposées en cours d'enquête (observation 4 et 4 bis et paragraphe 6.4 du présent rapport).

Chapitre 7 La gestion de la phase de déconstruction de la trémie

7.1 Identifier la partie d'ouvrage concernée

Il s'agit de déconstruire la section de la trémie couverte composée par les ouvrages M à Q de celle-ci, soit une longueur totale de 460 mètres.

Il s'agit de la portion de trémie qualifiée de « médiocre » dans les études officielles et dans le chapitre 4, paragraphe 4.1 du présent rapport.

A noter que cette portion comprend l'ouvrage de type M, dont la structure constituée d'un triple portique en béton est la plus large de l'ouvrage.

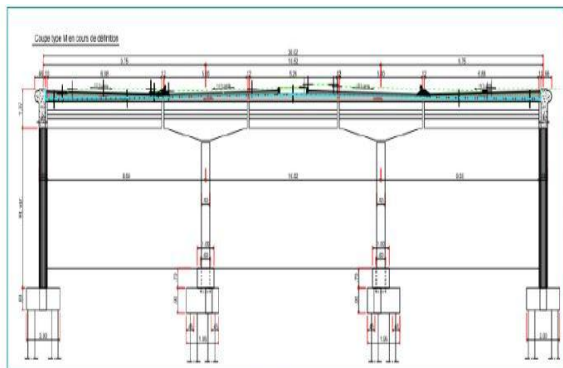


Illustration 4: Coupe type des portiques de type M



Schéma et photo (visite des lieux) d'un portique « large » de type M

7.2 Justification de la solution retenue

En concertation avec les parties prenantes réunies dans le cadre du Comité de Pilotage (COFIL) du projet, cette solution a été retenue car présentant les avantages suivants par rapport à d'autres solutions envisagées :

- réduction des coûts de l'opération à un niveau acceptable ;
- technologies de travaux existantes et éprouvées ;
- durée de chantier limitée ;
- durée limitée et modulable de l'interruption des échanges ferroviaire sur la ligne SNCF/HAROPA-GPMR. (7 semaines au moment de la période la moins chargée)

7.3 Les modalités de réalisation des travaux

Les modalités de réalisation des travaux sont définies dans le dossier d'enquête public et dans l'étude intitulée : démolition des ouvrages M à Q de la trémie couverte Rouen gauche/Dossier de synthèse APO : version 03 du 15 novembre 2019.

La phase de déconstruction proprement dite sera précédée d'une phase de préparation du chantier de déconstruction (phase sans interruption du trafic ferroviaire)

Libération des emprises

Abattage des arbres

Rabotage de la chaussée

Renforcement des dalles

La déconstruction progressive des ouvrages M à Q composant la trémie couverte sera réalisée sur une période courte de sept semaines.

Elle comportera les phases suivantes:

Sciage des superstructures ;

Déplacement et dépose à terre des éléments par grue ;

Transfert vers la partie de chantier consacrée et traitement et à la valorisation des déchets.

7.4 Les déchets produits sont identifiés et leur gestion/valorisation est décrite

741 Identifier les déchets produits

L'essentiel des déchets proviendra de la démolition de la tranchée couverte ferroviaire générant différents types de déchets :

- du béton, qui participe à la structure même de l'ouvrage (portique M essentiellement) ;
- des matériaux inertes de remblais, présents en contrefort des ouvrages N, O et P ;
- des produits bitumineux ayant constitués les couches de forme de la chaussée ;
- de l'acier, qui assure le renforcement de la structure en béton ;

742 Traiter les déchets en vue de leur valorisation

Le projet présenté dans le cadre de l'enquête publique propose « un traitement direct à la source » avec l'implantation d'un atelier temporaire de traitement et de valorisation des déchets qui serait implanté sur le site actuel de la SERNAM.

Les opérations de tri et de valorisation des déchets de chantier issus du démantèlement de la tranchée couverte vont nécessiter l'aménagement d'une plateforme de traitement avant l'évacuation vers les filières adaptées de stockage ou de valorisation.

La plateforme de traitement sera localisée en dehors des voies ferroviaires et son fonctionnement préservera la circulation des trains fret, en toute circonstance.

Différentes étapes sont prévues pour la gestion des déchets de chantier et leur élimination vers des centres agréés d'enfouissement ou vers des filières de valorisation (voir dossier d'enquête page 233) :

- sciage des superstructure (plafond de la trémie supportant le quai haut) ;
- sciage des poteaux ;
- tri des matériaux de déconstruction
- criblage/concassage
- évacuation vers les filières de valorisation

Les modalités de valorisation des matériaux ont été étudiées et font l'objet d'un rapport détaillé du bureau d'études spécialisé NEO ECO intitulé « déconstruction innovante » du 23 mai 2019 présenté en pièce jointe dans son intégralité dans le dossier d'enquête publique.

La valorisation de 12 500 tonnes de béton sur site par l'utilisation d'équipements dédiés pourrait générer plusieurs flux de matériaux dont près de 4 500 tonnes de granulats pour béton et 8 000 tonnes de matériaux pour technique routière.

Le programme de valorisation des déchets sera cohérent avec le Plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD) mis en place par la Région Normandie et adopté le 15 octobre 2018.

7.5 Les nuisances envisageables dans le cadre des travaux sont identifiées :

Le démantèlement de la tranchée couverte va nécessairement induire des perturbations sur les conditions de circulation des trains de fret et les conditions de circulation routière en périphérie du chantier.

Les opérations de déconstruction, de tri, de criblage/concassage engendreront obligatoirement du bruit et certainement des poussières.

L'évacuation des déchets vers les lieux de stockage et de réutilisation pourraient engendrer des impacts sur la circulation périphérique au chantier.

VNF* pour sa part, précise que la meilleure solution de transport des déchets (concassé ou non) serait l'utilisation de la voie fluviale (Seine)

Pour rappel la capacité d'une péniche équivaut à 250 camions.

Le stockage temporaire des déchets, s'il était réalisé sur le terrain SERNAM pourrait avoir un impact visuel pour les riverains.

* VNF propose d'ailleurs une collaboration sur ce point en mettant à disposition ses compétences et son réseau pour étudier cette voie.

7.6 Prendre des mesures appropriées pour limiter les nuisances

La méthodologie qui a été retenue tient compte au mieux des risques d'interruption de trafic de manière à générer le moins possible de perturbation.

L'interruption temporaire des circulations de trains fret sera limitée au maximum à sept semaines consécutives.

La période d'interruption conjointement définie avec le GPMR correspondra avec la période de moindre trafic ferroviaire, entre mai et juin 2022. La dépendance des industriels du port vis-à-vis du trafic fret obligera à permettre la circulation des trains une à deux fois par semaine la nuit.

Les nuisances du chantier (bruit, poussières, paysage) feront l'objet d'un traitement adapté restant à définir, mais intégrant le respect de la réglementation en vigueur.

7.7 Aspect réglementaire

Les opérations de gestion/valorisation des déchets si elles sont réalisées sur place seront encadré par une procédure encadrée par la législation ICPE.

Si elles sont délocalisées vers une entreprise spécialisée située hors du périmètre direct du projet (cour SERNAM), le choix devra se porter vers une ICPE autorisée pour ce type d'opération.

7.8 Identifier les remarques relevées lors des réunions publiques ou d'information/échanges, ainsi que les observations formulées dans le cadre du déroulement de l'enquête publique

La majeure partie des remarques et des observations est résumée dans les observations « écrites n°4 et 4bis du CHIL » (voir chapitre 14 de ce rapport).

« Elle attire d'une manière détaillée l'attention sur les nuisances occasionnées par cette partie de l'opération :

- bruit jour (chantier) et nuit (circulation des trains deux nuits par semaine) ;
- poussières ;
- circulation périphérique au projet, accès à l'île Lacroix pendant les travaux ;
- gêne visuelle (stockage).

et propose que :

- le chantier de broyage/concassage/tri soit réalisé dans une entreprise locale déjà titulaire d'une autorisation au titre des ICPE pour réaliser ces travaux dans des conditions appropriées ;
- d'envisager des solutions de transport alternatives au routier : fluvial ou train ».

7.9 Intégrer ces points et proposer des améliorations

Compte tenu de ce point, il paraît indispensable de la MO SNCF Réseau réfléchisse et propose des actions de type ERC pour cette partie du projet.

Commentaires:

La partie d'ouvrage concernée est décrite dans le dossier d'enquête et la justification de la solution proposée par SNCF Réseau est apportée :

- durée de chantier limitée ;
- minimisation des temps d'interruption des échanges ferroviaires ;
- utilisation de technologies de travaux et de valorisation éprouvées ;
- réduction des coûts à un niveau acceptable, correspondant aux crédits envisagés.

Les modalités de réalisation des travaux sont décrites.

Le projet prévoit une valorisation des déchets résultant de la déconstruction qui est une démarche appréciée par tous.

Les déchets sont identifiés et la méthode de valorisation décrite.

Les nuisances qui en découlent sont également mises en évidence et les mesures prises pour les atténuer décrites.

Néanmoins, cette partie du projet est celle qui va engendrer le plus de remarques et d'observation au cours de l'enquête publique (voir les comptes rendus des réunions publiques et de la réunion de l'Île Lacroix, ainsi que les observations 4 et 4 bis du CHIL). Bien que le MO SNCF Réseau décrive cette solution comme étant la plus intéressante et viable au niveau de l'environnement : « *Pour sa part, le MO SNCF réseau démontre que la solution proposée dans le cadre du projet soumis à enquête publique correspond à un souci d'appliquer la démarche environnementale la plus appropriée par rapport au projet, bilans carbone et schéma descriptif à l'appui* ».

Les éléments présentés par le CHIL dans ses observations sont également audibles, car outre l'aspect environnemental, elles attirent l'attention sur les impacts humains : Si elle reconnaît (Mme LEROY Présidente du CHIL) la pertinence de trier et recycler les matériaux de déconstruction de la trémie retenue par le MO SNCF Réseau, elle émet des réserves sur la méthodologie proposée par celui-ci.

Elle attire d'une manière détaillée l'attention sur les nuisances occasionnées par cette partie de l'opération :

- bruit jour (chantier) et nuit (circulation des trains deux nuits par semaine) ;
- poussières ;
- circulation périphérique au projet, accès à l'Île Lacroix pendant les travaux ;
- gêne visuelle (stockage).

Après consultation d'un industriel spécialisé dans le traitement des déchets de déconstruction présent lors de la première réunion publique du 108* et la consultation des ouvrages de la FNTPP sur le sujet, elle attire l'attention dans son observation sur le fait que des solutions alternatives devraient être envisagées par rapport à :

- la zone retenue pour le chantier de criblage/concassage/tri des déchets ;
- le transport déchets chez les recycleurs agréés ;

et propose que :

- le chantier de broyage/concassage/tri soit réalisé dans une entreprise locale déjà titulaire d'une autorisation au titre des ICPE pour réaliser ces travaux dans des conditions appropriées ;
- d'envisager des solutions de transport alternatives au routier : fluvial ou train ».

Elles méritent d'être examinées par le MO SNCF Réseau avant de finaliser sa décision.

Pour sa part, VNF précise que la meilleure solution pour le transport des déchets serait la voie fluviale et propose de mettre ses compétences et son réseau à disposition du MO SNCF Réseau pour étudier la faisabilité de cette option.

Chapitre 8 Intégrer les aspects et impacts environnementaux du projet

8.1 L'étude d'impact

L'étude d'impact proposée dans le cadre du dossier d'enquête publique est conforme à l'article R.122-5 du Code de l'environnement, elle est facile à lire et abondamment illustrée de figures et photos permettant de bien comprendre les éléments présentés.

Elle comprend onze parties et un résumé non technique.

811 La maîtrise d'œuvre et les études spécifiques de l'étude d'impact

La maîtrise d'œuvre a été assurée par le bureau d'études ANTEA GROUP, assisté pour les études spécifiques par les bureaux d'études spécialisés suivants:

Air et santé: TECHNISIM Consultants

Bruit et vibration: ORFEA Acoustique

Biodiversité: NATUR'AGORA Développement et FAUNA FLORA

Valorisation des déchets de chantier: NEO-ECO

812 Le contenu de l'étude d'impact

Les textes applicables précisent que « *le contenu de l'étude d'impact doit être proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine* ».

Outre le résumé non technique, l'étude d'impact présentée dans le cadre du dossier d'enquête publique comprend les 11 volets suivants :

1) Description générale du projet

Cette partie du dossier décrit les principales caractéristiques techniques du projet :

- la réorganisation des voiries sur les quais bas ;
- les modalités de démantèlement de la tranchée couverte et de recyclage/valorisation des matériaux de déconstruction.

Elle décrit en outre la manière dont seront réalisés les travaux.

2) Description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement

3) Evolution probable de l'état actuel de l'environnement avec et sans projet

4) Principales solutions de substitution étudiées et raisons du choix des aménagements proposés

5) Description des facteurs de l'environnement susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet

6) Evaluation des incidences notables sur l'environnement et mesures d'insertion proposées

Cette partie du dossier présente l'évaluation des incidences notables sur l'environnement et mesures d'insertion proposées ; ainsi que l'analyse des incidences directes et indirectes, temporaires et permanentes du projet sur l'environnement.

Elle énumère les mesures envisagées par les maîtres d'ouvrage pour éviter, réduire ou compenser (ERC) les conséquences dommageables du projet sur l'environnement.

Elle présente aussi une évaluation des effets cumulés potentiels avec d'autres projets connus dans un périmètre proche du projet.

7) Evaluation des effets propres aux infrastructures de transport

8) Evaluation des incidences résultant de la vulnérabilité du projet en cas de risques d'accidents ou de catastrophes majeurs

Cette partie énumère les incidences négatives notables du projet susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement pouvant résulter de la vulnérabilité du projet aux risques de catastrophes naturelles ou technologiques majeures.

9) Modalités de suivi et coût des mesures environnementales

- 10) Méthodes d'évaluation des incidences notables sur l'environnement
- 11) Auteurs des études environnementales et de l'étude d'impact

813 Le résumé non technique

Le résumé non technique présenté dans le cadre du dossier d'enquête publique est une synthèse de l'étude d'impact.

Son objectif est de vulgariser et de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude d'impact.

Il reprend, sous forme synthétique, les éléments essentiels et les conclusions de chacune des parties de l'étude d'impact.

8.2 Les enjeux et impacts environnementaux du projet

Il n'est pas question ici de réécrire la totalité de l'étude d'impact et d'analyser dans le détail chacun des impacts significatifs du projet, mais de retenir les éléments essentiels permettant de caractériser le projet dans son contexte et de pouvoir si nécessaire les comparer avec les engagements présents dans les documents supra applicables au projet (voir chapitre 12).

821 Air et émissions atmosphériques

La comparaison entre l'état actuel de la zone et celui du futur projet montre une absence d'effet du projet sur la qualité de l'air, car il n'y a pas de modification significative des trafics sur le domaine d'étude.

L'étude d'impact montre aussi une amélioration globale des indicateurs sanitaires (indice IPP, quotients de danger, excès de risque individuel) en raison de la baisse des émissions et des concentrations futures.

Elle note néanmoins une tendance à la dégradation de l'état actuel (+ 1,7%) qui peut à priori paraître contradictoire, mais qui est expliquée par les experts comme suit : le trafic est identique entre les deux scénarios « avec et sans projet », mais il y a une légère augmentation des distances parcourues dans le cadre du projet (environ plus 140 mètres, soit 0,4% pour les 10 brins avec le plus de trafic, représentant 77% de la circulation sur la zone d'étude).

Le projet entraîne donc une « faible hausse de l'indicateur véhicules/kilomètres » de + 1,7%, et donc « une augmentation minimale des émissions » dans la zone du projet, hausse considérée comme « non significative et sans dégradation de la qualité de l'air » par les experts.

On notera également que le projet entraînera « une augmentation des coûts liés à la pollution de l'air et aux effets de serre ».

L'augmentation est évaluée à 155 000 euros en ce qui concerne la pollution atmosphérique de l'air.

Les éléments suivants ont été pris en compte pour réaliser cette évaluation :

- la fiche outils du Ministère de l'Environnement « valeurs de référence prescrites pour le calcul socio-économique » d'octobre 2014 ;
- la prise en compte de l'indice « véhicules/kilomètres », le type de milieu considéré comme « urbain très dense » et l'inflation sur la dernière décennie selon les sources de l'INSSE.

Concernant les gaz à effets de serre, dont l'augmentation a été évaluée à 11 000 euros, les éléments suivants ont été utilisés :

- le document « évaluation socioéconomique des investissements publics » de septembre 2013 du CGSP ;
- la définition d'une valeur tutélaire à utiliser en fonction du trafic routier.

L'augmentation pour les deux calculs mentionnés ci-dessus sera de l'ordre de + 2% considérée comme « non significative » et « non discriminante » pour un scénario en particulier.

(Sources : étude TECHNISIM)

822 Faune - Flore et biodiversité

Le site d'implantation du projet n'interfère en aucune façon avec aucun document de protection ou d'inventaires applicables.

Concernant les habitats et la flore, on note qu'aucune espèce protégée n'est présente, par contre le dossier fait état de la présence d'espèces invasives.

Concernant la faune, on note la présence de plusieurs espèces protégées non patrimoniales (chiroptères, oiseaux et reptiles).

Concernant les fonctionnalités et les corridors écologiques, on relève peu d'enjeu, hormis la présence de la Seine qui forme un réservoir biologique aquatique.

(Sources études NATUR AGORA et FLORA FAUNA)

823 Paysage

Les éléments relatifs au paysage permettent d'envisager de nombreuses améliorations visuelles, telles que :

- une moindre perception visuelle des circulations (volontairement limitées aux VL) par la suppression de l'ouvrage aérien ;
- une valorisation paysagère des délaissés routiers créés par le réaménagement de l'échangeur Sud du Pont Mathilde : enherbement, création de bosquets arbustifs... ;
- une aménagement qualitatif du quai bas Jacques Anquetil, dans la continuité de la prairie SAINT SEVER, grâce à un programme de VEGETALISATION, de valorisation du stationnement, du traitement qualitatif de la voie cyclable, avec notamment la création de haies basses ;
- une compatibilité prévisionnelle des projets de traitement paysager du futur quartier SAINT SEVER/Nouvelle Gare SNCF.

Par contre, le projet entraînera la disparition d'une partie des arbres de haut jet (25 sujets) bordant actuellement le quai haut Jacques Anquetil depuis le début de la trémie coté gare de SOTTEVILLE lès ROUEN.

Sur ce point, il convient de se rappeler ce que dit la Loi 2016-1087 du 08 août 2016 « pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages » en son article 172 :

« Le fait d'abattre, de porter atteinte à l'arbre, de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres est interdit, sauf lorsqu'il est démontré que l'état sanitaire ou mécanique des arbres présente un danger pour la sécurité des personnes et des biens ou un danger sanitaire pour les autres arbres ou bien lorsque l'esthétique de la composition ne peut plus être assurée et que la préservation de la biodiversité peut être obtenue par d'autres mesures ».

« Des dérogations peuvent être accordées par l'autorité administrative compétente pour les besoins de projets de construction ».

« Le fait d'abattre ou de porter atteinte à l'arbre, de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres donne lieu, y compris en cas d'autorisation ou de dérogation, à des mesures compensatoires locales, comprenant un volet en nature (plantations) et un volet financier destiné à assurer l'entretien ultérieur. »

L'article 350-3 définit les trois cas de dérogation envisageables.

La fiche technique « La protection des allées et alignements d'arbres » du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire/Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature de novembre 2017 apporte les précisions utiles sur cette question et rappelle les quatre principes de l'article cité :

- un principe général de conservation ;
- des abattages à titre dérogatoire seulement ;
- un principe de compensation ;
- un principe de gestion.



Photos des arbres de haut jet concernés prises lors de la visite des lieux

Important : dans le cadre de l'enquête publique, particulièrement lors de la visite des lieux, j'ai interrogé les maitres d'ouvrage sur la possibilité de transplanter les dits arbres au niveau du quai bas.

Cette solution a été étudiée et non retenue, car des expériences réalisées dans le cadre de projets précédents par la Métropole Rouen Normandie, n'ont pas été couronnées de succès ; un nombre important de sujets transplantés étant morts (sources experts paysagistes MOE).

Le projet présente une compensation dans le cadre de la procédure ERC par la plantation d'une haie pluristratifiée sur environ 200 mètres linéaires, aménagement présentant d'après les experts contactés dans le cadre de l'enquête publique « un intérêt paysager et écologique », n'ayant pas fait l'objet de remarque particulière de l'Ae.

La note établie par la paysagiste du MOE sur l'intégration de la haie pluristratifiée qui m'a été transmise, précise : elle fait 150m de longueur sur les plans mais pourra faire 200m au besoin comme stipulée dans l'étude d'impact en longeant les voies ferrées vers l'est (coté pont Mathilde).

Cette note précise la palette végétale rendue disponible, composée d'espèces arborescentes, d'espèces arbustives et d'espèces buissonnantes.

Elle sera répartie en modules de plantation (linaire de 17 m) répétés régulièrement « conférant un caractère aléatoire » à la dite haie.



En résumé, le projet est considéré par les experts comme « assez positif concernant l'amélioration de la vue paysagère des riverains »

Néanmoins la disparition d'une partie de 25 arbres de haut jet « historiques » est difficile à intégrer, même si elle est compensée largement par l'implantation d'une « haie pluristratifiée » répondant aux objectifs fixés par la Loi 2016-1807 citée plus haut.

824 Eaux - Inondations

Le projet est situé en bordure des quais de Seine rive gauche, au dessus de la nappe alluviale drainée par le fleuve (entre 1 et 3 mètres).

L'enjeu majeur présent dans la zone est lié au risque d'inondation partielle du site, l'aléa moyen, étant estimé à une hauteur inférieure à 1 mètre d'eau.

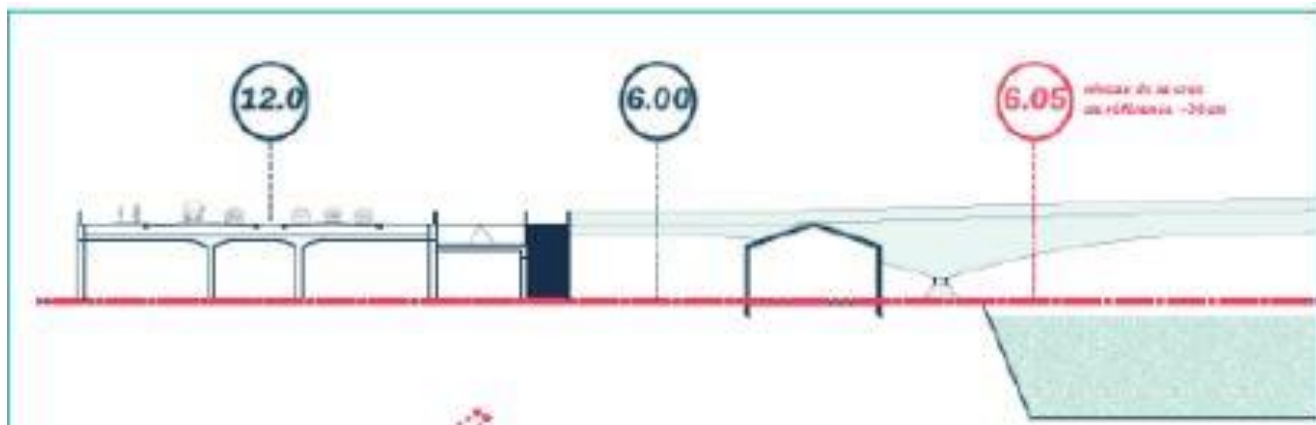
Le projet se situera donc dans le zonage réglementaire du PPRi (voir docs supra) qui engendre :

- une zone « rouge » R2 limitée autour d'un des hangars de la zone ;
- une zone « bleue » touchant les quais bas.

Dans le cadre de l'étude d'impact, la crue de référence retenue a été 5,75 m NGF.

Celle-ci apporte les conclusions suivantes :

- Le projet se trouvera toujours au-dessus de la côte d'alerte fixée à 6,05 m NGF, incluant une marge de sécurité de + 0,30 mètre (voir croquis ci-dessous);
- le risque de submersion est estimé à une période de 7 à 10 jours par an
- un itinéraire de substitution existe via le Pont Mathilde



825 Bruit et vibrations

Un diagnostic acoustique et vibratoire a été réalisé en juin 2018 sur la zone du projet, indiquant des :

Niveaux sonores diurnes compris entre 50,0 et 70,0 dB(A)

Niveaux sonore nocturnes compris entre 45,0 et 60,0 dB(A)

Niveaux vibratoires maximums de 1,5 mm

Une modélisation acoustique de la zone a été réalisée, prenant en compte l'état « actuel » et « futur » du projet, en utilisant des données types de trafics routiers et ferroviaires.

Une cartographie précise de l'état actuel de la zone a permis de qualifier avec précision le niveau sonore autour du futur projet.

Pour le bruit routier, 4 points de mesures ont été retenus :

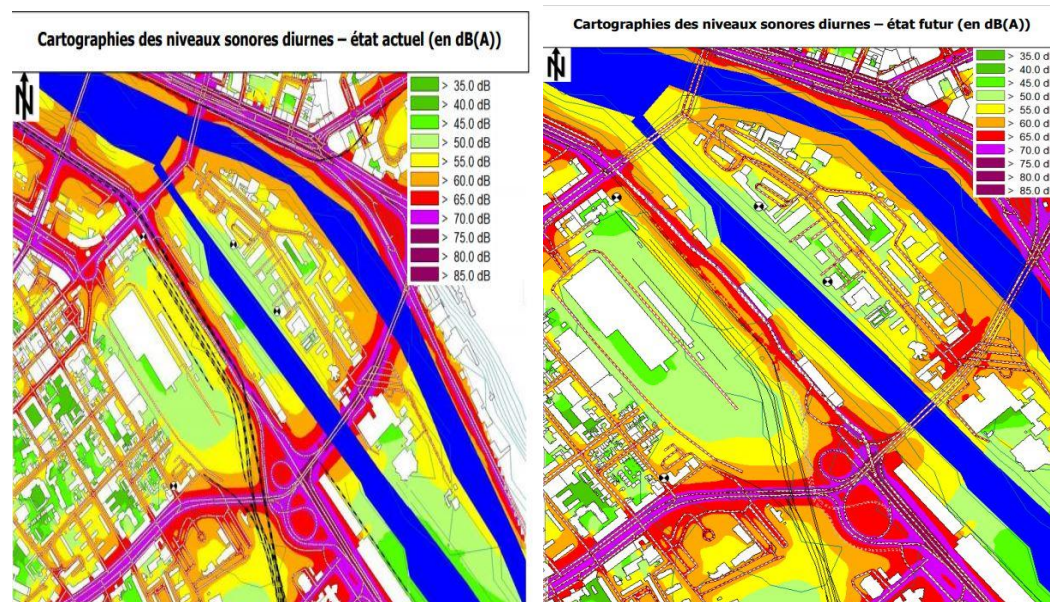
- de jour, zones bruyantes avec des niveaux sonores supérieurs à 65,0 dB(A) et par endroit supérieurs à 70,0 dB(A) en façade des immeubles d'habitation ;
- de nuit, niveaux sonores majoritairement inférieurs à 60,0 dB(A) en façade des logements ;
- concernant le bruit ferroviaire : contribution très largement inférieure à celle issue du trafic routier ;

- concernant les vibrations : aucun effet perceptible aussi bien pour les personnes que pour les biens.

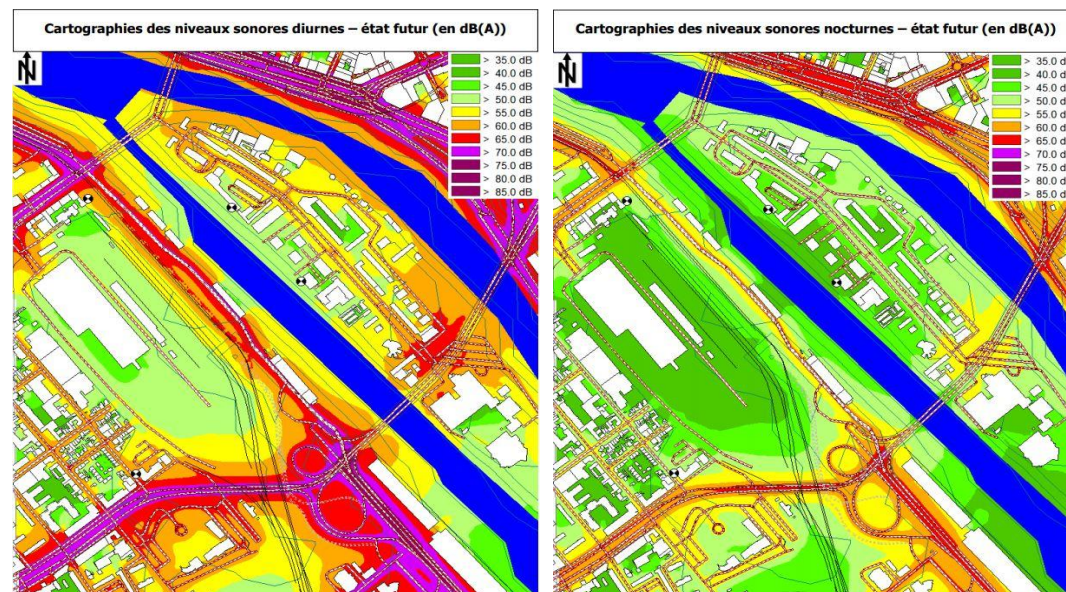
La simulation acoustique réalisée à partir du modèle retenu a permis de mettre en évidence les points suivants :

- une incidence acoustique positive au niveau de l'immeuble d'habitation située quai Anquetil, au niveau du croisement de la tête Sud du Pont Corneille et de l'avenue Champlain (diminution du niveau sonore de l'ordre de 4,0 dB(A) ;
- une incidence acoustique modérée sur les habitations de l'île Lacroix (diminution du niveau sonore sera comprise entre 0,0 et 1,0 dB(A));
- une incidence acoustique non significative sur les autres secteurs.

Les documents ci-dessous extraits du rapport d'étude ORFEA ACOUSTIQUE joint au dossier d'enquête publique permettent de visualiser ces éléments pour le jour et la nuit dans les situations « état actuel » et « état futur »



Etat comparatif « bruit diurne » état actuel/état futur



Etat comparatif « bruit nocturne » état actuel/état futur

Les conclusions de l'étude menée par la bureau d'études spécialisé ORFEA ACOUSTIQUES sont les suivantes : « *Sur la base des hypothèses retenues et sans considérer de report de trafic lié à l'opération, les simulations acoustiques du projet ont montré que le projet va engendrer une baisse significative du niveau sonore en façade de l'immeuble d'habitation située quai Jacques Anquetil (de l'ordre de 4,0 dB(A)) et une baisse plus modérée du niveau sonore en façade des logements de l'île Lacroix (inférieurs à 2,0 dB(A)). Aucun impact vibratoire n'a été mis en évidence compte tenu de l'absence de modifications de la ligne FRET* ».

826 Les impacts « bruit » du chantier

Le rapport « bruit » d'ORFEA ACOUSTIQUE du 19/09/2019 (85 pages) permet d'évaluer grâce à des modèles informatiques appropriés les impacts potentiellement envisageables en matière de bruit au moment du chantier de dé construction.

Aux pages 45 à 47, il définit l'impact sonore du chantier lié particulièrement à la mise en place d'un concasseur : « *Le concasseur sera situé dans une zone dégagée située sur la plateforme de transit. Avec une puissance acoustique maximale de 122,0 dB(A), cet équipement va engendrer une hausse du niveau sonore dans l'environnement du projet.* »

Les données fournies dans le rapport montrent les impacts sur la zone :

- + 4 points au niveau de l'île Lacroix/57 à 61 dB(A)
- + 6,5 points au niveau base de vie (Champlain)/ 55,5 à 62 dB(A)
- + 9 points au niveau de la Clinique Mathilde II/60 à 69 dB(A)
- + 15,5 points au niveau de la rue Desseaux/ 52,5 à 68 dB(A)

De ce fait, ORFEA Acoustique Normandie recommande la mise en place d'actions permettant de réduire l'impact sonore du concasseur :

- Retenir un concasseur dont la puissance acoustique est plus faible que celui étudié ;
- Déplacer le concasseur dans une zone éloignée des zones habitées ;
- Utilisations des stocks/des bâtiments industriels existants pour assurer une protection acoustique des zones habitées ;
- En fonction du choix du concasseur et de son implantation définitive, une étude acoustique complémentaire pourra être réalisée afin de dimensionner un éventuel écran acoustique afin de réduire son impact si nécessaire.

827 Habitat et équipements sensibles

Les habitats et équipements sensibles de la zone du futur projet ont été inventoriés dans le cadre de l'étude d'impact, il s'agit :

- d'immeubles résidentiels sur les berges de l'île Lacroix éloignés d'environ 120 m de la voie nouvelle ;
- d'habitats mixtes (petits immeubles collectifs et pavillons) présents au Sud des emprises SNCF, le long de la rue DUSSEAUX à environ 300 m ;
- un bâtiment d'habitation carrefour situé au carrefour Pont Corneille/Quai Jacques Anquetil ;
- cinq hangars abritant des activités diverses situés sur le quai bas Jacques Anquetil, il n'y a pas d'habitat en bordure de ce quai ;
- un bâtiment de la clinique Mathilde « MATHILDE II » situé près de l'échangeur Sud du Pont Mathilde à environ 250 m

828 Tableau résumant les enjeux et sensibilités du projet

Le tableau ci-dessous permet d'appréhender facilement l'importance des effets du projet porté à l'enquête publique vis-à-vis des aspects et impacts environnementaux. Le

classement par sujet et par thématique permet de se reporter facilement aux paragraphes 831 à 836 ci-dessus.

Sujets	Thématiques	Effets notables potentiels	Importance des effets	
Cadre géographique	Occupation de l'espace	Effets d'emprise liés à la réorganisation des voiries		
		Effets de mutation et de réorganisation de l'occupation des sols		
		Effets cumulatifs avec le projet urbain « Saint-Sever Nouvelle Gare » conduit par Métropole Rouen Normandie		
Milieu physique : sol, air et climat	Sols	Effets liés aux mouvements de matériaux pour les terrassements		
		Effets sur le tassement des sols		
		Effets sur la qualité des matériaux excavés (risques de sols pollués)		
	Air	Effets sur la dispersion et la concentration de polluants d'origine routière		
		Effets temporaires sur la qualité de l'air du fait de l'émission potentielle de poussière (phase travaux)		
		Effets induits sur la santé publique		
	Climat	Evolution des facteurs climatiques en relation avec le changement climatique, pouvant induire des effets sur le projet		
		Vulnérabilité de la route nouvelle face au risque de débordement de la Seine		
Ressources en eau	Eaux souterraines	Effets sur la piézométrie locale		
		Effets sur la qualité des eaux souterraines		
	Eaux de surface	Absence d'effet sur les écoulements de surface		
		Effets sur la qualité des eaux de surface		
	Contraintes hydrauliques	Effets du projet sur le champ d'expansion des crues		
		Vulnérabilité du projet au risque d'inondation		
		Compatibilité avec les documents de cadrage (SDAGE, PPRi)		
	Utilisation	Effets sur la piézométrie pouvant induire une incidence sur les prélèvements en eau		
		Effets sur la qualité des eaux prélevées		
		Effets sur les conditions d'utilisation et de fréquentation des berges de la Seine		
Milieux aquatiques et biodiversité	Habitats naturels et flore	Effets d'emprise liés à la réorganisation des voiries		
		Effets induits sur les espèces invasives		
	Faune	Effets de dérangement et de perturbation		
		Effets sur la mortalité (phase travaux et exploitation)		
		Effets sur l'état de conservation (atteintes aux espèces)		
	Fonctionnalités et continuités écologiques		Effets de fragmentation des habitats d'espèces	
			Effets sur la fonctionnalité des milieux impactés	
			Effets sur les continuités écologiques	
			Effets sur les sites de proximité (site naturel de Bonsecours, ...)	
Milieu humain	Population	Absence d'effet sur l'évolution de la démographie		
		Effets sur l'emploi en phase travaux		

	Urbanisme	Effets sur l'affectation des sols	
		Effets sur les servitudes d'utilité publique et les réseaux divers	
		Effets cumulatifs avec le projet urbain « Saint-Sever Nouvelle Gare » conduit par Métropole Rouen Normandie	
	Habitats et équipements	Absence d'effet d'emprise sur de l'habitat	
		Effets induits sur le bâti de proximité	
		Effets sur les équipements existants (aire de stationnement de camping-cars, ...)	
	Activités	Effets sur la pérennité des activités existantes sur les quais bas	
		Effets sur les conditions de desserte des activités des quais bas	
		Effets sur la fonction récréative des berges de la Seine et la modification probable des usages	
		Opportunités d'évolution des activités présentes sur le quai bas	
Infrastructures de transport et mobilité	Infrastructures routières	Effets de la réorganisation des voiries sur le trafic en phase transitoire	
		Effets de la réorganisation des voiries à terme	
		Effets sur les conditions d'accessibilité au centre-ville de Rouen	
		Effets induits sur les voiries connectées, en termes de trafic et de fonctionnalité	
Infrastructures ferroviaires		- Effets de la phase travaux (déconstruction de la tranchée couverte) sur les circulations ferroviaires	
		Opportunités de modernisation de la ligne ferroviaire fret	
Mobilité et déplacements		- Effets sur les infrastructures de transport collectif (rétablissement de la ligne de bus)	
		Effets sur les déplacements modes doux actifs (cheminements piétons et cycles le long des quais)	
		Effets induits avec le projet urbain « Saint-Sever Nouvelle Gare »	
		Compatibilité avec les documents de cadrage (SCoT, PDU)	
Risques, nuisances et santé publique	Risques industriels et technologiques	Effets liés aux risques de transport de matières dangereuses (rail et route)	
		Vulnérabilité du projet face aux risques industriels et technologiques	
	Nuisances acoustiques	Effets sur le bruit de la phase travaux	
		Effets sur le bruit de la valorisation sur place des déchets de chantier	
		Effets de la réorganisation des voiries sur le bruit	
		Effets de la suppression de la tranchée couverte sur le bruit d'origine ferroviaire	
Vibrations		Effets du chantier sur les vibrations	
		Effets de la valorisation des déchets de chantier sur les vibrations	
		Effets de la suppression de la tranchée couverte sur les vibrations	
Santé publique		Effets induits des nuisances en phase travaux sur la santé publique (bruit, poussières, vibrations)	
		Effets induits issus des rejets de polluants atmosphériques dus au trafic routier	
Paysage et patrimoine	Paysage	Effets du réaménagement sur les unités paysagères	

culturel			
		Effets de la suppression de la tranchée couverte sur les perceptions visuelles (proches et éloignées)	
		Effets induits sur le réaménagement qualitatif de l'ancien site de la SERNAM	
		Effets sur le traitement de la nouvelle entrée de ville	
		Opportunités pour un aménagement d'ensemble des quais de Seine (amont-aval)	
	Patrimoine culturel	Effets de co visibilité avec les monuments historiques protégés	
		Absence de site archéologique pré-identifié	

Niveaux d'appréciation utilisés dans le tableau ci -dessus

	fort	Types d'effets FORTEMENT concernés
	moyen	Types d'effets MOYENNEMENT concernés
	faible	Types d'effets FAIBLEMENT concernés

(Sources des informations : Etude d'Impact/5° partie/2-effets notables potentiels sur les facteurs environnementaux/pages 5 à 9)

8.3 L'analyse des effets cumulés avec les autres projets

Le dossier analyse les effets cumulés potentiels du projet avec trois projets :

- la ligne T4 (DUP de juin 2016) pour laquelle des travaux débutent en même temps que l'enquête publique ;
- le futur Eco Quartier FLAUBERT (DUP du 03 mai 2016) dont les travaux d'aménagement ont déjà été lancés ;
- le contournement Est de Rouen (DUP du 14 novembre 2017).

Les conclusions sont les suivantes :

« absence d'effets cumulés avec d'autres projets connus » entraînant :

- en phase travaux des effets cumulatifs potentiels non significatifs, à cause de l'éloignement des projets et des périodes de chantiers ne se superposant pratiquement pas ;
- en phase fonctionnelle , une incidence positive envisagée da par la modification attende des flux de trafic, induisant à terme une baisse des nuisances pour les riverains du projet « trémie »

8.4 Deux points à retenir dans l'étude d'impact

841 L'évaluation des effets propres aux infrastructures de transport

A/Conséquences prévisibles sur l'urbanisation : le potentiel d'aménagement des quais bas est préservé, le potentiel de développement urbain du site « Saint-Sever Nouvelle Gare » (zone UCd au PLU de Rouen), développé par la Métropole Rouen Normandie, n'est pas affecté par le projet.

B/Conséquences liées aux aménagements connexes : aucun aménagement foncier agricole ou forestier n'est nécessaire (pas d'emprise nouvelle en zone agricole et sur du foncier forestier).

C/Coût des pollutions et nuisances-Avantages induits : les paramètres étudiés: la pollution de l'air sur la santé et l'effet de serre à l'horizon, laisse entrevoir une baisse des émissions de polluants atmosphériques de 8 % avec le projet par rapport à l'état actuel.

D/Consommations énergétiques : on note une évolution de +1,7 % pour le scénario 2020 avec projet, et de - 0,5 % pour la situation future au fil de l'eau par rapport à l'état actuel.

E/Hypothèses de trafic : les hypothèses de trafic son réalistes par rapport aux données

disponibles à la date de l'enquête publique (par contre, elles n'intègrent pas les évolutions envisageables à moyen et long terme - remarque de l'autorité environnementale)
F/Protection acoustique : aucune protection acoustique n'est nécessaire compte tenu des modélisations « avec projet » réalisées.

842 L'évaluation des incidences résultant de la vulnérabilité du projet en cas de risques d'accidents ou de catastrophes

A/ Risque d'inondation : la nouvelle voie de substitution, c'est-à-dire le quai bas Jacques Anquetil est situé en zone inondable (aléa modéré au PPRi).

Bien que vulnérable au risque d'inondation, l'intégrité de la nouvelle route n'est pas de nature à être significativement altérée ou dégradée.

Il est prévu une interdiction de circuler le cas échéant et la mise en place d'un itinéraire de substitution, s'avérant sans conséquence pour la sécurité des usagers.

B/Risque industriel : le rayon de danger du PPRT de LUBRIZOL se situe à une distance de 3 km du projet ; la vulnérabilité de la nouvelle voie aux risques industriels est considérée comme non significative et de ce fait n'entraîne pas la mise en place de mesures spécifiques.

C/Transport de matières dangereuses : il s'agit d'une dimension à prendre en compte en cas d'accident sur les voies ferrées. L'analyse de risque montre que la probabilité d'occurrence de ce risque extrêmement faible et que les conséquences pour la sécurité des usagers de la route sont également extrêmement circonscrites en nombre potentiel de victimes.

Le projet n'entraînera pas de risque supplémentaire pour les riverains et de ce fait n'entraîne pas la mise en place de mesures spécifiques.

8.5 Les mesures ERC proposées dans le cadre du projet sont proportionnées aux enjeux du projet

Les mesures ERC (Evitement - Réduction -Compensation) proposées dans le cadre du projet conduisent à conclure à une absence d'impact résiduel de celui-ci après l'application des mesures d'évitement et de réduction ; que ce soit en phase travaux ou en phase d'exploitation (fonctionnelle).

Globalement, les impacts résiduels du projet, après mesures d'évitement et de réduction, sont non significatifs.

Les mesures de compensation ne sont donc pas nécessaires, à l'exception toutefois de la compensation pour l'abattage des arbres d'alignement actuellement présents (pour partie) sur la tranchée couverte (voir paragraphe 833 - paysage ci-dessus).

Pour toutes les thématiques environnementales, le projet retient des mesures d'insertion qui permettent de réduire et les risques d'incidences négatives sur le territoire et ses fonctionnalités.

Les tableaux figurant dans l'étude d'impact aux pages 279 et 280 du dossier d'enquête publique résument d'une meilleure manière qu'un commentaire, l'effet des mesures ERC proposées.

8.6 Les modalités de suivi des mesures ERC

Le paragraphe donne une idée précise du suivi programmé par les MO vis-à-vis des mesures ERC, certaines présentant un intérêt notable vis-à-vis de certaines observations (4 et 4 bis particulièrement), notamment en ce qui concerne le bruit.

861 de la phase chantier...

Il est prévu de mettre en place un SME (Système de Management de l'Environnement) permettant de garantir le respect des engagements pris en matière de préservation de l'environnement : « *mettre en application les mesures environnementales proposées lors des travaux et de contrôler leur efficacité et si nécessaire apporter les rectifications nécessaires* ».

Le SME sera utilement complété par :

- un Plan de Respect de l'Environnement (PRE) et particulièrement de la définition d'un schéma organisationnel de suivi de l'élimination des déchets de chantier ;
- un dossier bruit relatif à la limitation du bruit, à l'identification et à l'évaluation des nuisances sonores générées par le chantier et à la définition des moyens pour y remédier. (voir étude d'impact/9° partie/ paragraphe 2.1.1/page 281)

Le dossier d'enquête propose un tableau détaillé définissant les principales mesures de suivi proposées (tableau 2 page 281).

862 ...à la phase d'exploitation fonctionnelle

Le tableau 3 figurant en page 282 du document 9 de l'étude d'impact, page 282 ; définit les principales mesures de suivi pendant cette phase :

- dispositifs d'assainissement
- mesures en faveur de la biodiversité
- nuisances sonores
- aménagements paysagers

Commentaires :

L'étude d'impact qui est proposée dans le dossier d'enquête publique est conforme au préconisation du Code de l'environnement, elle est conséquente, facile à lire, abondamment illustrée par des croquis, des plans et des photos qui permettent de mieux visualiser et comprendre les items présentés.

Elle comporte 11 parties et un résumé non technique.

Le résumé non technique, pièce essentielle du dossier dans ce type d'enquête présente une synthèse du dossier permettant à des néophytes de bien comprendre les différents aspects et enjeux du projet.

Elle a été réalisée par des bureaux d'étude spécialisés par rapports aux thématiques étudiées et coordonnées par le bureau d'Etudes ANTEA Group reconnu pour ses compétences dans le domaine.

Le contenu de l'étude d'impact est approprié et « proportionné aux enjeux du projet » (voir avis Ae).

Les enjeux sont bien identifiés et évalués :

- Air et émissions atmosphériques ;
- Flore, faune et biodiversité ;
- Paysage ;
- Eaux et inondations ;
- Bruit et vibrations ;
- Habitants et équipements sensibles.

Ils sont résumés dans un tableau reprenant pour chaque thématique retenue, les effets notables du projet et leur importance (faible - moyenne ou forte).

Le tableau fait ressortir 4 points en rouge, importance « forte »:

Les infrastructures de transport et la mobilité avec les effets de la réorganisation des voiries routières et les effets des travaux sur la circulation ferroviaire.

Les risque et nuisances pour la santé publique avec les nuisances acoustique occasionnées par le bruit de la phase travaux et particulièrement la valorisation sur place des déchets de chantier.

L'étude d'impact montre également que/- le projet n'a pas d'impact significatif avec d'autres projets et que concernant l'évaluation des incidences du projet en cas de risque d'accident ou de catastrophe, celle-ci ne révèle pas de risque supplémentaire pour le riverains.

Enfin l'étude propose des mesures ERC, avec entre autre la création d'une haie pluristratifiée (voir paragraphe 823 du rapport) en remplacement des arbres directement implantés sur le « toit » de la trémie /quai haut Jacques Anquetil (partie à déconstruire) qui seraient très difficilement ré implantables dans un autre lieu selon les experts paysagistes du MOE (solution validée par l'Ae).

Chapitre 9 L'implication des parties prenantes du projet

Le projet a fait l'objet d'une concertation entre les services concernés tout au long de sa préparation.

9.1 Les échanges entre services concernés pendant la préparation du projet/ le COPIL et la Concertation Inter Administrative (CIA)

La partie COPIL et Comité technique associé est traité au chapitre 4 paragraphe 442 ; la concertation Inter Administrative est décrite au chapitre 4 - paragraphe 443.

9.2 L'avis de l'Autorité Environnementale

L'avis de l'Autorité Environnementale (AE) a été sollicité par l'un des deux maîtres d'ouvrage SNCF Réseau dans le cadre de la procédure retenue (déclaration volontaire du projet).

L'autorité Environnementale compétente, en l'occurrence le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), après étude du dossier a rendu son avis délibéré le 05 février 2020 sous la référence n°2019-112, dans un rapport de 16 pages.

Dans sa note de synthèse l'AE notifie les points forts suivants :

- l'étude d'impact présentée est bien structurée et didactique ;
- les sujets sont traités avec le niveau de précision requis, au regard des enjeux du projet ;
- les fonctionnalités initiales du quai haut Jacques Anquetil (actuellement fermé à la circulation pour cause de danger) sont rétablies dans le cadre du projet sans modifications et la réalisation de l'itinéraire de substitution (quai bas Jacques Anquetil) est suffisante pour assurer le trafic actuel (hors poids lourds) ;
- les incidences pour la mise en service du projet sont en conséquence « faibles ».

Elle attire néanmoins l'attention des deux maîtres d'ouvrages sur un certain nombre de points :

Absence de projection à un horizon éloigné, tenant compte des éventuelles augmentations de trafic pouvant être liées à d'autres projets :

- quartier SAINT SEVER et nouvelle gare rive gauche ;
- extension de la ligne T4 ;
- développement de l'activité du GPMR,
- contournement Est de Rouen.

Elle recommande :

- ***d'améliorer la dimension écologique des aménagements d'insertion paysagère, en prévoyant l'utilisation d'espèces régionales ;***
 - ***de préconiser un dispositif de suivi du bruit du chantier de déconstruction ;***
 - ***d'estimer les émissions atmosphériques du chantier;***
- de comparer l'option de « concassage sur place » à d'autres options envisageables.***

L'examen plus détaillé de l'avis, précise certaines de ces recommandations et en aborde certaines autres :

A/ page 9/16 - par 2.1 Par ailleurs, « l'AE relève que la DIRNO consultée dans le cadre de la concertation inter-administrative, considère que la configuration retenue (pour la bretelle pont Mathilde vers RD 18 e) est potentiellement accidentogène et source possible de congestion du pont Mathilde et qu'une alternative devrait être envisagée »

L'AE recommande donc de

« ***réexaminer le scénario d'aménagement à retenir en lien avec la DIRNO*** ». B/ page 10/16 - par 2.2.1

Concernant le chantier de concassage des déchets/
l'AE recommande

« de fournir une estimation quantifiée des GES du chantier, et de présenter les avantages et nuisances comparés du concassage sur place et d'éventuelles options alternatives à analyser, ainsi que du transport par camion au regard des alternatives modales, fluviales ou ferroviaires ».

C/ pages 11 et 12/16 - par 2.2.2

en rapport avec le trafic, l'AE recommande :

- de compléter l'analyse des trafics routiers par une projection des trafics à un horizon suffisamment éloigné prenant en compte notamment le contournement autoroutier Est de Rouen et les perspectives de développement urbain, pour le scénario au fil de l'eau et le scénario projet ;
- d'apprécier si des reports de trafics sont susceptibles d'apparaître à cette échéance du fait de la restriction de capacité par rapport à la tranchée couverte ;
- de compléter le dossier par une analyse du trafic ferroviaire en lien avec les perspectives de développement de l'activité du grand port maritime de Rouen (GPMR) ;
- de redéfinir et de récapituler les hypothèses de trafic retenues pour les analyses sur le bruit et la pollution de l'air en veillant à leur cohérence et, le cas échéant, de ré estimer les impacts en conséquence;
- d'actualiser le volet Mobilités et déplacements de l'étude d'impact avec les données de l'enquête ménage-déplacement de 2017 ».

D/ pages 12 et 13/16

en rapport avec le bruit, l'AE recommande :

« de mettre en cohérence les résultats de l'étude acoustique et du volet sanitaire de l'étude d'impact ».

E/ pages 14 et 15

en rapport avec les milieux naturels, les modes actifs et l'intégration paysagère, l'AE recommande

« d'améliorer la dimension écologique des aménagements d'insertion paysagère des voiries, notamment en évitant les espèces environnementales plantées sur les aménagements de berges déjà réalisés en aval, et en privilégiant les espèces régionales ».

F/page 16/16 - 2.4 en rapport avec le suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets, l'AE recommande

« de préciser le dispositif de suivi des bruits de chantier qui sera mis en place ».

G/page 16/16 - 2.5 en rapport avec le Résumé Non Technique, l'AE recommande

« de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis ».

9.3 Le mémoire en réponse des deux maîtres d'ouvrage MRN et SNCF Réseau

Les deux Maîtres d'Ouvrages ont adressé un mémoire en réponse à l'AE en avril 2020, il comporte 24 pages A3 (48 pages A4).

NB : l'avis de l'AE et le mémoire en réponse étaient joints dans leur intégralité dans le dossier porté à la connaissance du public dans le cadre de la présente enquête publique. Le tableau de synthèse ci-dessous montre que les deux maîtres d'ouvrage ont répondu en tous points aux recommandations formulées par l'Autorité Environnementale.

Recommandations AE par sujets/références pages et paragraphes	Mémoire en réponse des deux maîtres d'ouvrage/référence pages et paragraphes
Trafic pages 11 et 12 de 16 - par 2.2.2	1/1.1 pages 5 à 7 de 24 concernant le trafic routier 1.2 page 7 de 24 concernant le trafic ferroviaire
Raccordement au pont Mathilde/Bretelle Mathilde vers RD 18 e Page 9 de 16 - 2.1	1.3 pages 8 et 9 de 24
Evolution potentielle des trafics à un horizon plus éloigné Page 9 de 16	1.4 et 1.5 pages 9 à 11 de 24
Bruit lié au projet en exploitation Pages 12 et 13 de 16	2 - 2.1 pages 12 à 15 de 24 - hypothèses retenues pour l'état futur
Bruit du chantier pages 12 et 13 de 16	2.2 et 2.3 pages 15 et 16 de 24 - dispositions en phase chantier
Qualité de l'air page 10 de 16 - 2.2.1	3 - 3.1 et 3.2 page 17 de 24 3.3 page 18 de 24 concernant l'impact pendant la durée du chantier
Alternatives au mode de déconstruction page 10 - 2.2.1	4 - 4.1 page 20 de 24
Milieux naturels - intégration paysagère pages 1' et 15 de 16	5 - 5.1 et 5.2 pages 20 à 24 de 24

Commentaires:

On peut relever que dans le cadre de ce projet, les différentes parties prenantes ont été fortement impliquées bien en amont :

- les maîtres d'ouvrage Métropole Rouen Normandie « service Investissements ouvrages d'art et projets neufs » et SNCF Réseau « ingénierie et projets régionaux » ;
- les services de l'Etat qui ont intégré le Comité de Pilotage (COFIL) mis en place et pour certains le Comité technique.

La Concertation Inter Administrative (CIA) a permis d'affiner différentes questions et de faciliter la communication entre les services concernés.

Enfin, on peut noter que les maîtres d'ouvrage ont analysé dans le détail les remarques de l'AE et intégré toutes les fois que cela s'avérait possible les recommandations faites.

Chapitre 10 La communication et la concertation présentes tout au long du projet

J'ai pu noter lors de la préparation de cette enquête publique la volonté de communication et de concertation exprimée par les maitres d'ouvrage conjoints : Métropole Rouen Normandie et SNCF Réseau Ferré. Celle-ci s'est traduite dans les faits par les actions suivantes.

10.1 Une concertation préalable avec les habitants de la zone du projet

Cette concertation, a été annoncée par voie de presse (La trémie ferroviaire sera démolie, trois solutions de circulation soumises aux usagers/ Paris Normandie du 06 juillet 2018) et animée par des représentants de la Métropole Rouen Normandie, de la ville de ROUEN et de la SNCF ; elle s'est déroulée courant 2018.

Les étapes importantes de cette concertation sont résumées ci-dessous.

111 Une réunion de lancement

Celle -ci s'est déroulée le mardi 03 juillet 2018 à l'Hôtel de ville de ROUEN en soirée. L'objectif de cette réunion était de :

- lancer formellement la concertation sur le projet
- informer le public sur le projet et ses enjeux
- informer sur le calendrier de la concertation pour mobiliser le plus grand nombre de personnes.

20 personnes en dehors des organisateurs y ont participé.

Les principales préoccupations émises par les participants ont été :

- en priorité les inquiétudes par rapport au futur plan de circulation découlant de la réalisation du projet et particulièrement aux flux de circulation ;
- le rapport avec le projet de la nouvelle gare Rive Gauche ;
- les aménagements envisagés pour les quais bas ;

D'une manière générale, les participants ont plébiscité la solution « permettant de maintenir les flux de circulations actuels »

112 Une « balade urbaine »

Cette « balade urbaine » s'est déroulée dans la zone du projet le samedi 22 septembre 2018, elle a réuni 40 participants, hors les organisateurs.

Les objectifs principaux de celle-ci étaient :

- faciliter la prise de connaissance du projet et de ses enjeux in situ ;
- porter un regard sur l'histoire et les aspects du patrimoine présents dans le secteur du projet ;
- acquérir une compréhension « plus technique » du projet.

Les principales préoccupations émises par les participants ont été :

- principalement la question des flux de circulation ;
- un « sentiment d'incompréhension » des habitants de l'île LACROIX par rapport à un certain nombre de problèmes : les accès à l'île LACROIX, la zone inondable, la solidité de la rampe d'accès Corneille.

L'accent a été mis sur les opportunités offertes par le projet :

- se débarrasser enfin des carcasses de camions brûlés encore présentes dans la zone (camions forains détruits lors de l'incendie survenu suite à l'accident et du feu d'un camion citerne en tête Sud du Pont Mathilde) ;
- améliorer la qualité paysagère de l'entrée de ville ;
- prolonger les aménagements qualitatifs des quais bas de la rive gauche de la Seine ;
- offrir une nouvelle vocation au secteur ;
- envisager un jardin potager sur le belvédère.

On peut retenir un commentaire issu de cette « balade urbaine » : « une réussite tant pour les participants que pour les organisateurs ! »

113 Un atelier participatif

Cet atelier participatif s'est tenu le jeudi 11 octobre 2018 en soirée à la MJC Rive Gauche. 15 personnes y ont participé hors les organisateurs.

L'objectif de cet atelier était de partager les enjeux du projet avec les participants et réfléchir ensemble aux avantages et inconvénients des solutions techniques en cours d'étude et ce sur la base de trois questions :

- Quelles alternatives routières et comment assurer les flux de circulation actuels ?
- Quel aménagement paysager pour la zone du projet ?
- Quelle place pour les modes actifs ?

Cet atelier participatif a été qualifié de « *riche en échanges* » par les participants.

Il a mis en lumière trois idées importantes :

- la nécessité de rétablir les flux de circulation propres à la zone ;
- réaliser des aménagements paysagers qualitatifs avec du végétal ;
- réaliser la continuité des aménagements des quais bas de la rive gauche : promenade cyclable et piétonne.

Un certain nombre de suggestions ont été émises par les participants et relevées par les organisateurs : « rénovation des bâtiments, évitons les feux rouges, panneaux indicateurs de type autoroutiers, mur végétaux, aménagements paysagers arborés, belvédère multi-usages ».

114 Une réunion publique de restitution

Une réunion publique de restitution a été organisée le mardi 27 novembre en soirée à l'Hôtel de ville de Rouen, sur le thème : « Projet de requalification de la tranchée ferroviaire couverte rive gauche - Restitution des travaux avec les habitants ».

Celle-ci a réuni une quinzaine de personnes ayant pour la plupart participé aux phases précédentes de la concertation.

A l'issue de la concertation préalable son apparues d'importantes idées en matière d'aménagements ; on retrouve plusieurs d'entre elles à la lecture du dossier d'enquête publique notamment concernant les points suivants :

- aménagement des quais bas ;
- amélioration paysagère de la zone, cohérence avec les aménagements qualitatifs des quais bas de la rive gauche ;
- amélioration de l'entrée de ville ;
- aménagement d'une voie cyclable/piétons
- maintien des flux de circulation d'avant projet.

Concernant ce dernier point, on retiendra que la variante 1 bis présentée dans le dossier a été clairement plébiscitée par l'ensemble des participants comme étant « pertinente, performante et répondant le mieux aux enjeux de circulation d'une entrée de ville »

10.2 Des invitations formelles aux différentes étapes de cette concertation

Des invitations détaillées par voie d'affiches et de FLYERS ont été réalisées en préalable à cette démarche de concertation et tout au long de celle-ci.

CONCERTATION

BALADE URBAINE
PROJET DE MODIFICATION DE LA TRANCHEE FERROVIAIRE

Samedi 22 septembre
10h - 12h
Quai Jacques ANQUETIL
Rouen (Rive gauche)

MODIFICATION DE LA TRANCHEE FERROVIAIRE

Entre le pont Mathilde et le pont Corneille
Rouen (Rive gauche)

La Métropole Rouen Normandie souhaite discuter des attentes de la population dans le cadre de la déconstruction de la tranchée couverte qui s'étend du quai Jean-de-Béthencourt au quai Jacques-Anquetil à Rouen.

Entre le Pont Guillaume-le-Conquérant à l'Ouest et le pont Mathilde à l'Est (1650 mètres linéaires et 16 travées), cette tranchée couverte permet le passage en site réservé de la voie ferrée reliant le complexe ferroviaire de Sotteville-lès-Rouen à la zone industrialoportuaire de Rouen en Rive gauche de la Seine, tout en supportant des circulations urbaines. Cet ouvrage présente aujourd'hui des dégradations importantes qui remettent en cause sa pérennité à court terme. Il est donc envisagé sa déconstruction complète et l'étude de solutions alternatives permettant d'assurer la continuité de la circulation routière.

Dans le cadre de ce projet, la Métropole Rouen Normandie organise une balade urbaine, sur site, pour présenter les objectifs et les caractéristiques principales des travaux envisagés, et discuter des solutions alternatives proposées avec les habitantes et les habitants du territoire en matière de réaménagement du secteur.

La balade se déroulera le samedi 22 septembre de 10h à 12h. Rendez-vous sur site, à l'angle du Pont Corneille et du quai Jacques-Anquetil à Rouen.

VENEZ NOMBREUX !

Ma Métropole
métropole-rouen-normandie.fr
0 800 021 021
Service à appel gratuit



Ex de FLYER utilisé : celui pour la « balade urbaine » du 22/09/2020

Cette démarche a été relayée dans la presse locale, dans ses pages consacrées à la Métropole, le quotidien local PARIS NORMANDIE du samedi 25 août 2018 a consacré un article à la démarche sous le titre « leur voix pour une nouvelle voie » ou l'on pouvait lire entre autres:

« la Métropole Rouen Normandie, qui pilote la concertation, a déjà assuré une présentation au public au printemps. Mais, il convient désormais de se rendre sur place pour que chacun puisse apprécier les solutions proposées. Ce sera fait lors d'une balade urbaine durant laquelle les habitants pourront poser leurs questions ».

10.3 Une communication présente pendant la phase de mise en sécurité de la zone et des travaux préparatoires.

Je retiendrais pour exemple la note « Information travaux - la MNR intervient pour améliorer votre cadre de vie » consacrée au thème suivant « travaux de déconstruction de la tranchée couverte Rouen quai Jacques Anquetil et quai Jean Moulin » qui présentait le planning des travaux de voiries de 2019 et leur impact sur la circulation.

10.4 Un soucis de communiquer présent dans la période pré-enquête et le déroulement de celle-ci

Le soucis de communication a bien été présent pendant la période pré-enquête et le déroulement de celle-ci, on peut retenir les publications suivantes :

- le magazine « Rouen votre ville votre image »/n° 499 du 15 juillet au 02 septembre 2020, annonçant l'enquête publique à la rubrique « éclairages » sous le titre « c'est la trémie ferroviaire sur la rive gauche qui fait l'objet d'une grande enquête publique »
- le magazine MRN
- le site WEB de la MRN avec sa page consacrée aux modalités de l'enquête publique ;
- les FLYERS et affiches spécifique EP
- les annonces dans les journaux Paris Normandie (08/09/2020) et Tendance Ouest

10.5 Les réunions publiques au « 108 » et la réunion d'information/échanges de l'Île Lacroix

Deux réunions publiques ont été tenues au siège de l'enquête les 27 août et 08 septembre

2020, dans les conditions de sécurité sanitaires augmentées définies dans les protocoles « 108 » et « enquête publique Trémie » auxquelles se sont ajoutées les règles complémentaires (masque + distanciation de 1m) définies localement par Monsieur Le Préfet de Seine Maritime et publiées en cours d'enquête.

Les réunions ont été organisées sur inscriptions préalable, avec un maximum de participants fixé à 20.

Toutes les mesures définies au préalable ont été respectées par l'ensemble des participants.

Chaque réunion était calquée sur le même programme :

- une introduction du Commissaire enquêteur recadrant l'enquête publique dans son contexte et ses modalités de réalisation ;
- une présentation du projet par les MO : Métropole Rouen Normandie et SNCF Réseau ;
- une séquence d'échange avec le public animée par le commissaire enquêteur.

Chacune des réunions, dont la durée était fixée à 02h00 a fait l'objet d'un compte rendu détaillé qui est joint en annexe du présent rapport.

105.1 La réunion publique du 27/08/2020

Etaient présents :

- 11 invités « public »
- 2 élus MNR et Mairie de Rouen
- 1 représentant de chaque MO
- le commissaire enquêteur

13 interventions du public ont été relevées au cours de la réunion, elles ont concerné les sept thématiques suivantes :

A/le chantier de déconstruction de la trémie

- emploi de grues de grande capacité (1000 tonnes) et solidité des quais et de la zone de chantier ;
- bruit et poussières, impact sur les riverains de l'île LACROIX, de l'avenue Champlain et de la rue Desseaux, voir plus loin ;
- autres solutions possible, éviter traitement des déchets sur place et transférer vers des industries spécialisées situées à peu de distance du chantier, déjà autorisées au titre des ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement).

B/la circulation des vélos

Quels risques pour une piste cyclable sur le quai bas ?

C/la desserte des installations industrielles de la rive gauche par le train

- importance de la voie ferrée passant sous la trémie dans le cadre de la politique multi modale de desserte du GPMR/HAROPA ;
- intégration des contraintes d'exploitation des industriels dans le cadre de la fenêtre envisagée pour la réalisation des travaux de déconstruction.

D/la compatibilité du projet avec les autres projets à plus long terme : la gare rive gauche ROUEN SAINT SEVER.

105.2 La réunion publique du 08/09/2020

Etaient présents :

- 10 invités « public »
- 2 élus MNR et Mairie de Rouen
- 1 représentant de chaque MO
- le commissaire enquêteur

13 interventions du public ont été relevées au cours de la réunion, elles ont concerné les sept thématiques suivantes :

A/le chantier de déconstruction de la trémie

- autres techniques utilisables
- horaires
- nuisances (poussières et bruit)

- paysage après travaux
- B/la circulation des vélos
- problème des priorités VL/Vélos
- effondrement bord à quai du 14/07/2020 et « sécurité » des quais pour la circulation des vélos ?
- C/la desserte des installations industrielles de la rive gauche par le train
- Assurance de la pérennité de desserte du GPMR et des industriels de la ZI
- D/l'impact de la suppression d'une partie de la trémie
- bruit des trains dans la zone hors trémie
- E/Travaux de voiries
- période de réalisation ?
- F/ réorganisation des voiries de la tête Sud du pont Mathilde
- circulation - trafic - poids lourds - sécurité bretelle ile Lacroix/Rouen centre
- G/Enquête publique
- Quelles suite après la fin de l'enquête publique ?

105.3 Organisation d'une réunion d'information/échanges sur l'Ile LACROIX le 17/09/2020

A la demande de Madame Corinne LEROY, présidente de l'association des habitants de l'Ile LACROIX, qui m'avait informé que plusieurs habitants « séniors » de l'île, ne pouvant à priori se déplacer pour assister aux réunions publiques du 108 ; auraient souhaité une information plus détaillée sur le projet et pouvoir s'exprimer.

Après réflexion, j'ai proposé à Madame LEROY l'organisation d'une réunion d'information/échange complémentaire ciblée sur les problématiques du projet susceptibles d'impacter les habitants de l'Ile LACROIX.

Après concertation, cette réunion a été programmée au jeudi 17 septembre 2020 de 18h00 à 20h00 à la maison des associations de l'Ile.

Madame LEROY a proposé de se charger localement de l'information des habitants et de réserver le local et les moyens de projection appropriés.

Il a été convenu d'un commun accord d'appliquer à l'occasion de cette réunion le protocole barrière « COVID 19 mixte 108/enquête publique ».

Sur ma sollicitation, Messieurs A.BURBAN - Métropole Rouen Normandie et Julien CREA - SNCF réseau ont accepté de participer à cette réunion et d'y présenter le projet. Ainsi que les élus suivants : M.CHAUVIN pour MRN et M. MARCHAND pour la mairie de Rouen.

Etaient présents :

- 6 invités « public »
- 2 élus MNR et Mairie de Rouen
- 1 représentant de chaque MO
- le commissaire enquêteur

134 interventions du public ont été relevées au cours de la réunion, elles ont concerné les six thématiques suivantes :

A/l'impact du projet sur la circulation

B/ la prise en compte du risque inondation dans le projet ?

C/ la justification du projet

pourquoi ne pas réhabiliter au lieu de déconstruite ?

D/les impacts du chantier de déconstruction

- nuisances (poussières et bruit)
- localisation du chantier pas adaptée sur zone SERNAM
- pourquoi pas chez des professionnels spécialisées, disposant déjà des autorisations ?
- la circulation des camions pendant le chantier
- respect du planning envisagé
- favoriser emploi d'entreprise locales

E/Etude acoustique

- contestation des données et particulièrement des estimations par logiciel
F/Quelles suites après la fin de l'enquête publique ?

10.6 La nécessité de poursuivre la communication dans le cadre de la réalisation des phases du chantier

a/au niveau de la circulation

b/au niveau des nuisances potentielles du chantier de dé construction

« « Il est important de prévoir une information des riverains du site (Ile Lacroix, immeuble Quai Anquetil notamment).

En effet, si un bruit est prévu et si on connaît sa cause et ses horaires d'apparitions, il sera plus « facilement accepté ». Une période bruyante attendue est préférable à une période bruyante subite et inattendue » » (page 231 du rapport d'enquête)

Les MO MRN et SNCF Réseau, devront donc continuer leur démarche de communication pour accompagner les différentes phases de travaux.

Commentaires:

On retiendra que « la concertation et la communication ont toujours été présentes » tout au long du projet.

En effet, une concertation préalable a été initiée dès 2018 avec les habitants d secteur et les associations locales.

On peut noter plusieurs étapes importantes de celle-ci :

- une réunion de lancement ;
- une balade urbaine sur les lieux du projet ;
- un atelier participatif ;
- une réunion publique de restitution.

Afin de rassembler un maximum d'intéressés, des FLYERS d'invitation ont été distribués et la manifestation a été relayée par la presse.

Pendant la phase de travaux de sécurisation préalable au projet, des informations relatives aux impacts des travaux ont été diffusées aux usagers de la route.

Le souci de communiquer a été également très présent dans la phase pré enquête et la phase enquête publique, en complément de l'information réglementaire exigée) via :

- les magazines communaux et métropolitains ;
- le site WEB de MRN ;
- des affiches et des FLYERS et des affiches spécifique « trémie »

Trois réunions ont été organisées en cours d'enquête pour assurer une meilleure information du public et permettre des échanges avec les maitres d'ouvrage et les élus (MRN et ville de Rouen) :

- deux réunions publique au108 ;
- une réunion d'information/échange à l'ile Lacroix.

Chapitre 11 Les aspects financiers du projet

11.1 Le rapport technique et financier « Réseau Ferré de France/Ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE) » met en évidence les estimations financières

Les préconisations immédiates sont estimées à 100 000 euros ;

Les études et travaux à réaliser « dans le plus bref délai » sont estimés à 15,9 millions d'euros ; des financements complémentaires sont à envisager estimés à 5,2 millions d'euros pour des travaux complémentaires.

Les études et travaux à réaliser « à la suite » sont estimés entre 30 et 35 millions d'euros en fonction des choix (l'Etat proposant de retenir le chiffre de 35 millions d'euros).

Le rapport conclut à une somme de 56,2 millions d'euros comme estimation globale de l'opération.

11.2 Les financements du projet sont prévus

Les financements ont été inscrits au CPER (Contrat Plan Etat Région 2015 - 2020)

Etat 17 millions d'euros

Région Normandie 5 millions d'euros

Département de Seine Maritime 5 millions d'euros

Métropole Rouen Normandie 5 millions d'euros

Grand Port Maritime de Rouen (GPMR) 0,5 million d'euros (au titre des études)

SNCF 8 millions d'euros, financés hors CPER

11.3 Un protocole de financement signé entre les parties prenantes du projet

Une délibération du Conseil Communautaire de la Métropole Rouen Normandie du 12 octobre 2015 a entériné le protocole partenarial de financement des études et des travaux de la tranchée ferroviaire couverte de Rouen rive gauche.

11.4 Le financement spécifique des mesures environnementales

Bien que les mesures d'insertion environnementales soient incluses dans le coût global du projet, il paraît intéressant de faire apparaître une estimation des principales mesures envisagées.

Le tableau ci-dessous extrait de la page 283 (tableau 4 - paragraphe 3.2.2) de l'étude d'impact permet de bien les visualiser.

Mesures	Coût total en € TTC
Mesures d'évitement et de réduction	
> Gestion des eaux pluviales, assainissement (noues paysagères)	50 000
> Préservation de la biodiversité	40 000
> Aménagements paysagers	85 000
Mesures de compensation	
> Création d'une haie diversifiée avec arbres de haut-jet	35 000
Mesures de suivi	
> Suivis en phase chantier	80 000
> Suivis en phase fonctionnelle	50 000
Total	340 000

Tableau 4 : Estimation du coût des mesures environnementales

Commentaires:

Les estimations financières du projet ont été cadrées dès son lancement ; elles sont clairement définies dans le Rapport technique et financier « Réseau Ferré de France/Ministère de l'Ecologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE) »

Les financements ont été inscrits au CPER (Contrat Plan Etat Région 2015 - 2020) et leurs répartition entre les différentes parties prenantes clairement définies.

Un protocole de financement a été entériné lors du Conseil Communautaire de la Métropole Rouen Normandie du 12 octobre 2015.

Bien que les mesures d'insertion environnementales soient incluses dans le coût global du projet, une estimation des principales mesures envisagées figure dans le dossier d'enquête à la page 283.

Chapitre 12 La compatibilité du projet avec les documents "supra" le concernant

Afin de compléter l'étude, j'ai comparé les éléments du dossier avec les documents "supra" s'imposant actuellement au projet.

12.1 Le SDAGE Seine Normandie 2010-2015

Le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) fixe "les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux" à atteindre au niveau du bassin de la Seine.

Le SDAGE 2010-2015 reste actuellement le document opposable en vigueur s'appliquant au territoire du projet présenté à l'enquête publique.

En effet le SDAGE 2016-2021 a été annulé à cause d'un vice de procédure* et afin de ne pas laisser subsister un vide juridique, le Tribunal Administratif de PARIS a indiqué que le SDAGE précédent (2010-2015) continuait à s'appliquer.

Celui-ci est en cours d'approbation à la date de l'enquête publique, le porté à connaissance a été pris en compte.

Parmi les quatre enjeux, les huit défis et les deux leviers pour réaliser les objectifs envisagés du SDAGE, on peut retenir entre autres pour illustrer ce point, l'enjeu n°2 « Anticiper les situations de crise, inondation et sécheresse » et le défi n°8 « limiter et prévenir le risque inondation » qui sont pris en compte dans le dossier de projet porté à l'enquête publique.

12.2 Le PPR Inondations du 20 avril 2009

Les crues de la Seine sont prévisibles et ont une cinétique lente.

Elles durent généralement de 3 à 15 jours (en 1910, la Seine n'a regagné son lit que près de 2 mois après le début de la crue).

Le service de prévision des crues « Seine aval-Côtières normands » surveille la Seine et l'Epte.

Le site est soumis à inondation et se trouve encadré par un Plan de Prévention des Risques Naturels d'inondation dont l'aléa est modéré

Par contre le projet comporte des mesures et dispositions permettant d'intégrer l'aléa inondation. :

- par des mesures de conception et de gestion (traitement à la source des eaux pluviales)
- par des mesures prévisionnelles (service de prévention des crues -élaboration de bulletins d'information et des mesures opérationnelles en cas de crue mise en place d'un itinéraire de déviation adapté).

De par sa conception, son aménagement et ses mesures d'exploitation, le projet soumis à l'enquête publique est compatible avec le PPRi.

12.3 LE SRADDET - Schéma régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (ex SRCE)

Prévue par la loi NOTRe (loi sur la nouvelle organisation territoriale de la République) du 7 août 2015), le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires de la Région Normandie (SRADDET) a été adopté par la Région en 2019 et approuvé par le Préfet de la Région Normandie le 2 juillet 2020.

Parmi les nombreux objectifs du SRADDET, on peut en citer quelques uns en liaison directe avec le projet objet de l'enquête publique:

- la gestion économe de l'espace ;
- l'inter modalité et le développement des transports ;
- la maîtrise et la valorisation de l'énergie ;
- la lutte contre le changement climatique ;
- la pollution de l'air ;
- la protection et de restauration de la biodiversité.

Le SRADDET est à la fois prospectif, prescriptif (il s'impose en particulier aux SCoT et PLUI). Il doit fixer des objectifs de moyen et long terme à prendre en compte par les documents d'urbanisme et définir des règles générales (avec lesquelles les documents d'urbanisme devront être compatibles) et intégrateur (par l'intégration de différents schémas existants en matière d'environnement, de transports, etc. dans un même document).

Ces éléments sont déclinés dans le SRADDET Normandie « Quelle Normandie pour demain ?

- Construire un projet de territoire collectif, ambitieux, innovant et réaliste ».

On y trouve plusieurs thématiques retenues dans le cadre du projet porté à l'enquête publique et cohérentes avec celles-ci:

page 7 « *La Normandie, aussi verte et tempérée soit-elle, ne peut ignorer les mutations en cours. Il est nécessaire d'anticiper et de changer notre façon de concevoir l'aménagement de nos territoires. Du renforcement des continuités écologiques et des trames vertes et bleues, de l'évolution des pratiques agricoles, des aménagements permettant le retour de la nature en ville... Il s'agit de mettre en place des pratiques visant à lutter contre le changement climatique, mais aussi de s'adapter à l'ensemble de ses effets. Mais aussi : Accompagner les adaptations au changement climatique* ».

page 11 « *Le SRADDET accorde une place primordiale aux logiques de réseaux, que ce soit pour le numérique, les transports ou les activités économiques... Par son importante façade maritime et la puissance de ses ports, la Normandie est un carrefour économique mondial... Tout en innovant et en veillant à la conciliation des usages, il s'agit de renforcer l'économie maritime, de consolider la compétitivité des ports normands et d'accroître l'émergence de nouvelles activités économiques autour de la mer, du littoral et de la vallée de la Seine... mais aussi : promouvoir le caractère maritime de la Normandie et renforcer les connections entre production industrielle et logistique portuaire* »

page 12 « *La Région Normandie en tant qu'autorité organisatrice de transports, souhaite améliorer et faciliter la mobilité des Normands. Cela passe par le développement d'une offre renforcée, cohérente, fiable et d'une inter modalité efficace. Cela implique de prendre en compte les spécificités des différents publics et d'imaginer de nouvelles solutions. Préparer la Normandie aux enjeux de mobilité de demain nécessite aussi de travailler sur l'innovation et la recherche ; mais aussi : privilégier les modes de déplacements doux et faciliter l'inter modalité dans les transports* »

page 15 « *Pour prospérer et répondre aux besoins futurs, la Normandie doit se doter d'infrastructures connectées aux autres territoires régionaux ou internationaux. Outre les réseaux ferroviaires, la construction d'une offre aéroportuaire normande est une opportunité pour développer l'attractivité de notre territoire, tout comme le renforcement du réseau routier.*

Pour autant, le SRADDET soutient un développement raisonné où la diminution des pollutions est une priorité. En matière de logistique, cela doit se traduire par une évolution des modes d'acheminement des marchandises, en augmentant notamment la part du transport ferroviaire et fluvial. Mais aussi : diminuer le niveau d'exposition des

populations aux polluants atmosphériques, définir les itinéraires routiers d'intérêt régional et développer une logistique connectée et durable ».

Nous pouvons voir au travers de ces pages que le projet présenté à l'enquête publique est compatible avec le SRADDET Normandie, notamment sur les points suivants :

Changement climatique ;

Trafic maritime, développement des ports et des activités de la vallée de la Seine ;

Transports, mobilité et inter modalité ;

Infrastructures, logistique inter modale et lutte contre les pollutions.

12.4 Le PDU

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Métropole Rouen Normandie de décembre 2014 précise dans son annexe 6 :

« Qu'il soit question de marchandises ou de personnes, le transport constitue un des éléments majeurs du dynamisme de la métropole. Maintenir l'accessibilité aux zones d'activité commerciales et économiques, permettre aux habitants de la métropole, à ceux des territoires limitrophes ainsi qu'aux visiteurs et aux touristes d'y accéder et de s'y déplacer aisément, telles sont les réponses que doit apporter la politique de mobilité de la Métropole Rouen Normandie. Aussi les réponses apportées sont déterminantes pour l'avenir du territoire tant cette thématique se situe au croisement de nombreux enjeux »

Passer d'une offre de transport à une offre diversifiée de mobilité, rendre compatible croissance de la mobilité avec développement durable, tels sont les défis à relever pour les années à venir, faisant de la mobilité un des enjeux majeurs de la prochaine décennie.

Après avoir décrit la situation des déplacements au niveau de la Métropole Rouen Normandie (CREA à l'époque de la publication du document) le document propose un plan d'action en quatre thématiques et quinze fiches d'action.

Dans le cadre du projet soumis actuellement à l'enquête publique, nous pouvons retenir les actions suivantes :

- Poursuivre l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire à l'échelle locale, régionale et nationale (fiche 1/action A)
- Favoriser l'inter modalité (fiche action 2)
- Tendre vers une préservation raisonnée des emprises ferroviaires (fiche action 6/action c)
- Développer l'usage du vélo (fiche action 10/actions A et B)
- Affirmer la place des modes doux sur l'espace public (fiche action 11/action -
- Renforcer l'attractivité logistique du territoires (fiche action 13/actions A, B et C)

A travers l'énumération de ces actions issues du plan d'action du PDU, on peut conclure que le projet est compatible avec le PDU de la Métropole Rouen Normandie.

12.5 Le SRCAE/Schéma Régional Climat Air Energie

Le cadre du Schéma Régional Climat Air Énergie a été défini par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.

Le SRCAE est élaboré pour une durée de 5 ans, sous la double autorité du préfet de région et du président du Conseil régional et a été approuvé le 21 mars 2013.

Il s'agit d'un document d'orientations régionales aux horizons 2020 et 2050 en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'adaptation au changement climatique, d'amélioration de la qualité de l'air, de maîtrise de la demande en énergie et de développement des énergies renouvelables.

Le scénario SRCAE dessine un futur pour la Haute-Normandie lui permettant d'une part, de contribuer aux objectifs nationaux du 3 x 20 (objectifs européens du paquet climat) et du facteur 4 réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050) et d'autre part, de respecter les réglementations sur la qualité de l'air.

Pour atteindre ces objectifs, le SRCAE fixe des orientations dans les domaines du transport, de l'agriculture, de l'industrie, du bâtiment et des énergies renouvelables.

Il intègre également des objectifs en matière de qualité de l'air.

Le SRCAE n'est pas un document prescriptif, il intègre le Schéma Régional Éolien (2011) et le Plan Régional de la Qualité de l'Air (2010) ; c'est un document de cadrage pour impulser la prise en compte des dimensions climat/air/ énergie sur les territoires.

Ses enjeux se traduisent au travers de 41 orientations et 6 secteurs d'activités et ses objectifs se déclinent au travers de 9 défis transversaux, dont :

- le défi 4 « aménager durablement le territoire et favoriser les nouvelles mobilités » ;
- le défi 8 « anticiper la nécessaire adaptation au changement climatique »

Se retrouvent dans le projet porté à l'enquête publique.

On peut en conclure de le projet est compatible avec le SRCAE.

12.6 Le PCAET/Plan Climat Air Energie Territorial

En cohérence avec ses engagements internationaux et européens en matière d'énergie et de lutte contre le changement climatique, la France a développé des politiques dont les ambitions croissantes ont été inscrites dans des lois successives, dont la loi relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte du 17 août 2015 (L.T.E.C.V.).

Le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) s'inscrit dans ce processus ; il s'articule avec les autres dispositifs de planification stratégique aux échelles : nationale, régionale et local. La LTECV renforce le rôle des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) pour mobiliser leurs territoires en réalisant ces plans qui intègrent désormais la composante qualité de l'air.

Il importe également de souligner que le PCAET s'intéresse désormais à l'ensemble des émissions, des consommations énergétiques et des productions du territoire et non plus seulement à celles relevant du champ de compétences de la collectivité publique obligée comme cela était le cas pour les PCET.

En référence à l'article R. 229-51 du code de l'environnement, le contenu du PCAET comprend un diagnostic, une stratégie territoriale, un plan d'actions et un dispositif de suivi et d'évaluation.

En Normandie, 50 EPCI sont concernés par la réalisation réglementaire d'un PCAET, dont la Métropole Rouen Normandie.

Celle fait figure de bon élève car, le jeudi 29 novembre 2018, a été signé « l'accord de ROUEN pour le climat » (signataires M. Frédéric SANCHEZ Président. Cyrille MOREAU Vice Président en charge de l'environnement, du PCAET et de l'économie locale et solidaire et Guillaume COUTEY, Maire de Malaunay, ambassadeur de la COP 21 locale).

Les objectifs de la Métropole Rouen Normandie sont déclinés dans le plan d'action du PCAET de décembre 2019 :

- un territoire « 100% EnR » en 2050 ;
- une amélioration globale de la qualité de l'air ;
- une adaptation au changement climatique ;
- une animation du territoire sur cette thématique.

On retrouve de nombreux points de compatibilité entre le projet présenté à l'enquête publique et les actions déclinées dans l'accord de ROUEN notamment :

A/sur le point 2-4 la mobilité des individus

Le constat « avec 1,7 millions de déplacements au quotidien sur le territoire de la Métropole, la mobilité des individus représente un enjeu central dans le succès de la transition énergétique et écologique du territoire ».

Les engagements pris par la Métropole dans le cadre de son Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) :

- Apaiser : abaisser les vitesses, sécuriser et faciliter les déplacements à vélo, travailler sur le partage de l'espace public en faveur des modes doux.
- Diversifier : favoriser la complémentarité des différents modes de transport au regard des contraintes et des logiques de déplacement.
- Connecter : rendre inter opérables les réseaux et les modes de transports dans leur double dimension physique et numérique.

B/sur le point 2-5 Transport de marchandises - Comment développer une mobilité propre ?

Le constat : « *le secteur des transports (marchandises et personnes) est responsable de 22 % des émissions de gaz à effet de serre et représente le 1er secteur émetteur d'oxydes d'azote sur le territoire de la Métropole (52% en 2014). Marqué par l'avènement d'une mobilité carbonée depuis la révolution industrielle, il présente une forte dépendance énergétique aux produits pétroliers* ».

Les engagements pris par la Métropole dans le cadre de son Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) :

- Rationaliser l'accessibilité du territoire par la route, le fleuve, le chemin de fer
- Connecter les différents réseaux de mobilité, et notamment promouvoir la logistique intelligente du dernier kilomètre

C/ sur le point 2-8 Biodiversité et adaptation au climat

Le constat : « *Les écosystèmes jouent en effet un rôle dans la régulation des effets du changement climatique à travers le stockage de carbone. Les évolutions de changement d'occupation des sols et leurs usages influent alors sur le cycle du carbone dans les écosystèmes et favorisent soit le stockage de carbone (puits), soit l'émission de CO2 dans l'atmosphère* ».

Les engagements pris par la Métropole dans le cadre de son Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET):

- Promouvoir un urbanisme durable et développer des aménagements exemplaires
- Prévenir et lutter contre les risques d'inondation • Porter la stratégie locale de gestion du risque inondation au-delà du territoire de la Métropole • Améliorer la connaissance et la conscience du risque inondation • Mettre en œuvre le programme d'actions de réduction des risques d'inondation.
- Préserver la biodiversité locale
 - Intégrer dans le Plan Local d'Urbanisme intercommunal des zonages spécifiques assurant une protection des milieux naturels
 - Conserver la capacité d'évolution des écosystèmes face au changement climatique
 - Développer un système de surveillance des espèces exotiques envahissantes et des espèces allergènes.

En résumé, le projet présenté à l'enquête publique est compatible avec les objectifs et le plan d'action du PCAET Métropole Rouen Normandie.

12.7 Les documents d'urbanisme locaux

1271 Le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale de la Métropole Rouen Normandie

Le SCOT de la Métropole de Rouen Normandie, a été approuvé par la Conseil Métropolitain le 12 octobre 2015.

C'est un document de planification à l'échelle intercommunale.

Il traduit un projet global et apporte une vision stratégique du territoire pour les 15 à 20 années à venir.

Il doit définir les objectifs et les priorités intercommunales en matière d'urbanisme, de logement, de transport, d'équipement commercial, de développement économique, touristique, de protection des espaces naturels, des paysages, de la biodiversité.

Le projet de restructuration de la tranchée couverte est concerné par les objectifs en faveur du développement urbain, dont la 6ème orientation : « Une mobilité durable au service des habitants et de l'attractivité économique », qui évoque la tranchée couverte. « Cet ouvrage, point d'accès ferroviaire stratégique à la zone industrialo-portuaire, présente des fragilités, aussi appartient-il au maître d'ouvrage de trouver des solutions pour préserver et/ou renforcer ses caractéristiques structurelles afin de le pérenniser ». Le projet porté à l'enquête publique correspond à l'un des projets d'infrastructure routière envisagé par le Document d'Orientation et d'Objectif (DOO).

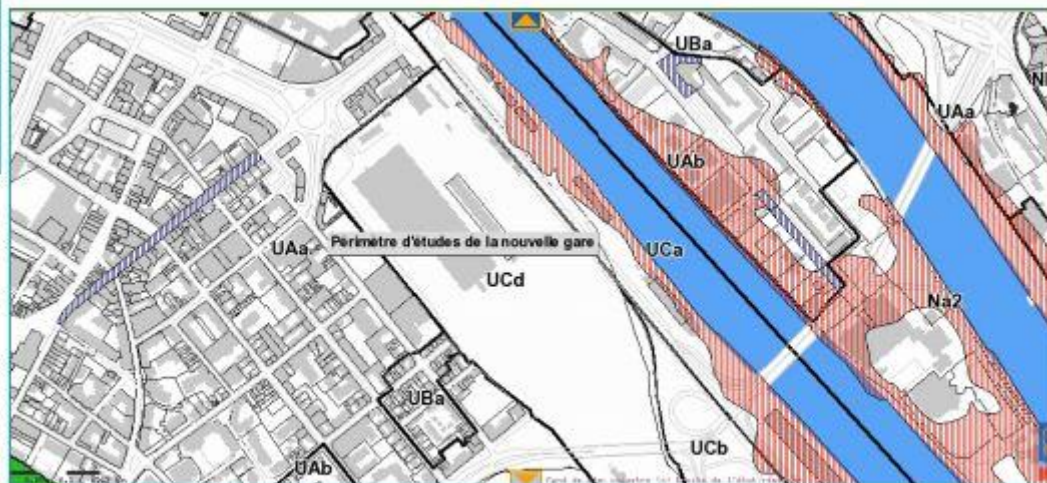
1272 Le PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la Métropole Rouen Normandie)

La compétence en matière de PLU (Plan Local d'Urbanisme), jusqu'alors communale, a été transférée à la Métropole Rouen Normandie depuis le 01 janvier 2015, concernant les 71 communes de son ressort.

Approbation obtenue le 13 février 2020 après la finalisation du dossier d'étude d'impact. Le site d'implantation du projet forme une seule zone étendue qui correspond à la zone URP23 (zone urbaine de renouvellement de projet sur le secteur nouvelle gare).

Le règlement écrit associé autorise les équipements d'intérêt collectif et services publics. Le zonage et le règlement sont compatibles avec les travaux envisagés, notamment en tenant compte du futur projet de la nouvelle gare dans le quartier SAINT SEVER qui constitue une des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLUi métropolitain.

En termes de risques, le PLUi reprend le zonage du PPRi approuvé (zones R2 et B2), en mentionnant la bande étroite le long de la berge de la Seine.



Carte 24: Extrait du plan de zonage du PLU de Rouen (Source : Ville de Rouen)

La zone inondable est également reproduite dans le dossier d'enquête publique à la page 126 de l'étude d'impact.

Le plan de zonage indique en rouge les espaces inondables.

Dans ces espaces inondables, toutes les utilisations du sol doivent respecter le règlement du Plan de Prévention des Risques d'Inondations de la de la Boucle de Rouen ; les quais bas sont concernés par cet enjeu.

Le projet présenté dans le cadre de l'enquête publique est compatible avec le PLUi de la Métropole Rouen Normandie

Commentaires:

La comparaison des éléments contenus dans le dossier d'enquête publique, les investigations complémentaires menées sur les documents supports montrent que le dossier est compatible avec l'ensemble des documents « supra » qui lui sont opposables :

- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux/SDAGE Seine Normandie 2010-2015 ;
- Le PPR Inondations du 20 avril 2009 ;
- LE SRADDET - Schéma régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (ex SRCE) ;
- Le PDU de la Métropole Rouen Normandie ;
- Le SRCAE/Schéma Régional Climat Air Énergie ;
- Le PCAET/Plan Climat Air Énergie Territorial ;
- Le Schéma de Cohérence et d'organisation Territoriale (SCoT) de la Métropole Rouen Normandie ;
- Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de la Métropole Rouen Normandie.

Chapitre 13 - L'organisation et le déroulement de l'enquête publique

Une enquête publique marquée par trois événements importants :

la pandémie COVID 19 et le confinement ;

les élections municipales de la ville de Rouen ;

la désignation d'un nouveau Président pour la MRN et de nouveaux Conseillers Métropolitains ;

qui ont :

- entraîné des changements d'interlocuteurs en cours d'enquête publique ;
- un report par trois fois de la date de programmation de l'enquête publique et perturbé l'organisation de celle-ci ;
- imposé la mise en place de « mesures sanitaires barrières » draconiennes.

13.1 Désignation du commissaire-enquêteur:

Le commissaire-enquêteur a été désigné par :

- Madame la Présidente du Tribunal Administratif de ROUEN dans le cadre d'une décision de désignation datée du 04 février 2020 sous la référence dossier n° E20000005/76.

- Monsieur le Président de la Métropole Rouen Normandie dans le cadre d'un Arrêté Métropole du 01 juillet 2020, référence EPDM 20.106

13.2 Modalités de l'enquête publique :

1321 Rôle du commissaire-enquêteur dans le cadre de la préparation et de l'organisation de l'enquête publique

J'ai été étroitement associé par les deux Maitres d'ouvrage du projet (Métropole Rouen Normandie et SNCF Réseau Ferré) à la préparation et à l'organisation de cette enquête publique, particulièrement en ce qui concerne:

- les dates de l'enquête;
- le lieu du siège de l'enquête;
- les lieux, dates et horaires de permanences;
- les dates et lieux des réunions publiques ;
- les modalités de publicité de l'enquête.

D'autre part, compte tenu des conditions sanitaires particulières pendant les périodes de préparation et de réalisation de l'enquête publique, les conditions de sécurité sanitaires liées ont été décidées en étroite collaboration entre le maître d'ouvrage en charge de l'organisation de l'enquête : la Métropole Rouen Normandie et le commissaire enquêteur et adaptées au fur et à mesure du déroulement de la procédure.

1322 Les difficultés liées au lancement de cette enquête publique/l'impact de la crise sanitaire COVID 19 et le report des élections municipales

J'ai accepté la conduite de cette enquête publique peu de temps avant que la période de confinement liée à la situation sanitaire COVID 19 ne soit décrétée par le gouvernement français.

Avant même l'application de cette décision, les premiers contacts avaient été pris avec les deux maîtres d'ouvrage : Métropole Rouen Normandie et SNCF Réseau Ferré pour prendre

connaissance du dossier et procéder à l'organisation pratique de la dite enquête publique. C'est ainsi que nous nous sommes rencontrés pour la première fois le 11 février 2020 dans les locaux de la Métropole Rouen Normandie à ROUEN dans ce cadre.

Au cours de cette réunion, nous avons décidé des dates de l'enquête du 14 avril 2020 au 15 mai 2020, ainsi que des dates des permanences, des réunions publiques ...

A l'occasion de cette même réunion une réunion de présentation technique détaillée du dossier avec les MO et le bureau d'étude ayant réalisé l'étude d'impact a été programmé au 23 mars 2020.

Dans ce cadre, j'ai commencé à fixer des rendez vous avec certains membres du COPIL.

La majeure partie des réunions qui avaient été programmées ont quand même pu se tenir en « PRESENTIEL ».

Le 12 mars 2020, la France a été placée en confinement de phase III, ce qui a grandement modifié les décisions prise antérieurement.

Le 16 mars 2020, j'ai informé les MO des difficultés prévisionnelles d'organisation de l'enquête publique dans ce nouveau cadre, en insistant particulièrement sur:

-l'application des directives de l'Etat

-le report de plusieurs dates de rendez vous avec des membres du COPIL

-la responsabilité accrue du Commissaire Enquêteur dans l'organisation des enquêtes publique dans cette configuration particulière, inconnue jusqu'à ce jour.

Une réunion téléphonique avec les MO le même jour a conduit à la décision de surseoir aux dates initialement prévue pour la réalisation de l'enquête publique.

Une nouvelle période est envisagée pour l'enquête publique, soit du 14 juin 2020 au 15 juillet 2020, pour tenir compte également des nouvelles échéances électorale françaises.

Le 19 mars 2020, j'ai informé les MO, les membres du COPIL et Madame la Présidente du Tribunal Administratif de ROUEN, du report des dates envisagées pour la réalisation de l'enquête publique.

Le 25 mars 2020 parait l'ordonnance 2020-306, touchant l'organisation des réunions et entre autres aux enquêtes publiques (article 12).

Le 15 avril 2020 parait l'ordonnance 2020-427 modifiant en son article 5 les dispositions prévues dans l'article 7 de l'ordonnance du 25 mars 2020.

Le 21 avril 2020, Madame la Présidente du Tribunal Administratif de ROUEN, adresse un mail à Messieurs les Présidents de la Compagnie des commissaires-enquêteurs de Normandie (CNCEN), traitant de l'organisation des enquêtes publiques pendant la période COVID 19

Le 25 avril 2020, la Compagnie Nationale des Commissaires Enquêteurs (CNCE) apporte des précisions sur l'application de ces textes « confinement » dans le cadre des enquêtes publiques.

Le 09 mai 2020 le commissaire enquêteur informe les MO que la CNCE n'a encore donné aucune information quant à la date de reprise officielle des enquêtes publiques.

Parallèlement « l'état d'urgence sanitaire » est prolongé jusqu'au 10 juillet, ce qui nous conduit lors d'un échange avec les MO le 11 mai 2020, à envisager de ne reprogrammer l'enquête que fin août/début septembre.

Le 12 mai 2020, la CNCE adresse aux commissaires enquêteur un « mémento - guide pratique de l'enquête publique en période COVID 19 », un document de 19 pages détaillant les préconisations de sécurité sanitaires à appliquer dans le cadre des enquêtes publiques. Le 13 mai 2020, le commissaire enquêteur en adresse copie au MO organisateur pour réflexion préalable.

Ce même 13 mai 2020, l'ordonnance 2020-560 fixant les délais applicables à diverses procédures pendant la période d'urgence sanitaire est publiée au Journal Officiel. Elle modifie l'ordonnance 2020-306, de telle sorte que les enquêtes publiques pourront reprendre à compter du 31 mai 2020.

Dans le même temps, le « mémento - guide pratique de l'enquête publique en période COVID 19 » a été validé par le Ministère de la Transition écologique et solidaire (CGDD). L'encadré y figurant en page 6 attire l'attention sur l'importance de la concertation relative aux conditions d'organisation des enquêtes à venir entre le commissaire enquêteur et l'organisateur de l'enquête pendant la période COVID 19 et sur l'application des règles barrières dans toutes les phases de l'enquête.

Le 25 mai 2020, suite à l'accord du Président de la Métropole Rouen Normandie, de nouvelles dates sont envisagées pour l'enquête publique : 17 août au 17 septembre 2020.

Le 28 mai 2020, le commissaire enquêteur propose un mémo résumé en cinq pages résumant ses propositions quant aux conditions proposées pour le déroulement de l'enquête publique.

La réunion technique MO/bureau d'étude/commissaire enquêteur, qui n'avait pu se tenir en mars est reprogrammée au 23 juin 2020.

Le 03 juin 2020, le commissaire enquêteur propose aux MO un tableau synthétique de trois pages résumant les modalités d'organisation de l'enquête discutées ce même jour.

Compte tenu du calendrier électoral et de la mise en place du nouveau Président de la Métropole Rouen Normandie, les dates de l'enquête publique sont finalement fixées du 24 août 2020 au 26 septembre 2020 dans le cadre de l'arrêté du Président daté du 01 juillet 2020.

1323 Le protocole sanitaire COVID 19 applicable dans le cadre de l'enquête publique

Suite à la réunion du 03 juin 2020, le commissaire enquêteur propose au MO un projet de protocole COVID 19 dans le cadre de l'enquête.

Le 01 juillet, le MO propose un « protocole sanitaire COVID 19 au 108 » ; le 108 étant le lieu de consultation du dossier par le public, le lieu des permanences et des réunions publique.

Le 02 juillet, le commissaire enquêteur consulte les CNCEN et CNCE, sur ces propositions du MO et sur les amendements qu'il propose et en informe le MO organisateur.

Le 06 juillet 2020, le commissaire enquêteur propose un « complément de protocole spécifique à l'enquête publique », basé le « mémento - guide pratique de l'enquête publique en période COVID 19 » validé par le Ministère de la Transition écologique et solidaire (CGDD) ; concernant essentiellement la tenue des permanences et des réunions publiques.

Ce même jour, le MO organisateur accepte ce complément et son intégration en annexe de

l'arrêté du Président.

Evolution le jour de l'ouverture EP pour intégrer mesures applicables à compter du 10 juillet en France pour les espaces clos de certains lieux (entre autre administrations et ERP)

1324 Les contacts organisés dans le cadre de l'enquête publique

Afin de parfaire ma connaissance ou mon appréciation de certains points du dossier, organiser certains aspects de l'enquête ou encore répondre à des demandes, j'ai organisé un certain nombre de rencontres.

Certaines ont pu être réalisées en PRESENTIEL (P), d'autres l'ont été en audio conférence (AC) ou en visioconférence VC).

Le tableau ci-dessous résume les contacts réalisés par ordre de calendrier.

Organismes Associations Personnes	Interlocuteurs	date	Type de réunion
Mairie de Rouen	L.DELESQUE adjoint en charge Rive gauche et Ils Lacroix/E.MAZE-HAMMELET coordinatrice de quartier rive gauche et ile Lacroix au sein du service Démocratie participative et Politiques de proximité	08/03	P
GPMR/HAROPA	X.LEMOINE Directeur de l'aménagement territorial et de l'environnement du GPMR	11/03	P
Région Normandie	V.ROCHELLE chef du service infrastructures et études/G.GAMBLIN Chargée de mission à la Direction des mobilités et infrastructures	13/03	P
DREAL Normandie	JL.JOUVET Chef du service mobilités et infrastructure/R.CORGET adjoint en charge de la division multi modalités/ D.MENANT Responsable du pôle projets ferroviaires	13/03	P
RUBIS Terminal	S.SIMON Directeur des terminaux de Rouen	05/06	AC
BOREALIS	M.GUILLAUME Responsable Logistique	10/06	AC
FLUVIO FEEDER	M.SOCHOCH Responsable Logistique	17/06	AC
Bureaux d'études pour étude impact	S.CHEVUTSCHI/ANTEA Group/coordination étude JN.LUCE Equilibre Environnement A.GOURVENNEC/FAUNA FLORA M.RENY/NATUR' ORGA C.COUSTAUDRY ORFEA Acoustique R.GOPAUL/TECHNISIM Consultants et MO MRN/SNCF Réseau	23/06	VC

BOREALIS	M.GUILLAUME Responsable Logistique	26/06	AC
SAIPOL	J. JEANNE Logistique Terrestre	01/07	AC
SENALIA	Mme SIRGENT - Mrs CHARVILLAT - DEBOISHEBERT - LEFEBVRE et LEMELLE	07/07	P
Association SABINE (vélos)	Mme DUPRAY représentant l'association	05/08	P
CHIL/Comité des Habitants de l'île Lacroix	C. LEROY Président du Comité des Habitants de l'île Lacroix	04/09	AC
DIRNO	A.LE COVIC Responsable du service Politique et technique/ S.CEVOZ Ingénierie routière de Rouen - responsable thématique tracés routiers	08/09	P
Métropole Rouen Normandie/MRN	M.CHAUVIN Vice Président en charge des voiries	08/09	P
Département de Seine Maritime	JP.LUCAS Directeur général adjoint du pôle aménagements mobilités	09/09	AC
SNCF Réseau	Mme VASSEUR Directrice territoriale/M.BERNARD responsable maîtrise d'ouvrage	15/09	AC
Mairie de Rouen	M.MARCHAND adjoint en charge de la rive gauche et de l'île Lacroix	17/09	P
DREAL Normandie	R.CORGET adjoint en charge de la division multi modalités/ D.MENANT Responsable du pôle projets ferroviaires	23/09	P
Préfecture de Seine Maritime	Y.CORDIER secrétaire général et Bernard COUSIN Directeur de la coordination des Politiques publiques et de l'appui territorial	24/09	A
VNF (Voies navigables de France)	M.DENET chef du service domaine Direction territoriale de bassin de la Seine et M.RICCI Directeur des projets de valorisation	12/10	V

Légende de la colonne « type de réunion » : P = PRESENTIEL /
A = Audioconférence/ V= VISIOCONFERENCE

Les contacts réalisés m'ont permis de valider, l'importance stratégique du projet pour :
a/ les services de l'Etat : Région Normandie - Département de la seine Maritime -
Préfecture de Seine Maritime - DREAL Normandie - Métropole Rouen Normandie - Ville de
ROUEN) - VNF ;

b/les entreprises directement concernées par le projet : GPMR/HAROPA - SENALIA - RUBIS Terminal - BOREALIS - FLUVIO FEEDER - SAIPOL

c/les deux maitres d'ouvrages : SNCF Réseau et Métropole Rouen Normandie

Et de mieux comprendre les questionnements :

- des associations telles que le Comité des Habitants de l'Île Lacroix/CHIL et déplacements alternatifs/vélo SABINE ;
- de certains services de l'Etat, comme la DIRNO et VNF.

1325 Dates et durée de l'enquête publique

L'enquête publique s'est déroulée du lundi 24 août 2020 au samedi 26 septembre 2020 inclus, soit une durée effective de 34 jours.

1326 La visite des lieux

La visite des lieux a été réalisée le 25/06/2020 en compagnie de M. BURBAN, MO MRN et M.CREA, MO SNCF Réseau.

Elle s'est déroulée conformément au programme que j'avais proposé qui permettait :

- de délimiter géographiquement la zone du projet et les principales activités ;
- de visualiser les différentes installations concernées ;
- de compléter mon information sur certains points du dossier.

A/La trémie ferroviaire couverte

- depuis le portique A situé au niveau du Pont Guillaume le Conquérant, jusqu'au portique Q, le plus près d pont Mathilde ;

- avec arrêts sur certaines zones spécifiques et pénétration à l'intérieur de l'ouvrage pour constater visuellement l'état signalé dans les rapports CEREMA ;

et particulièrement

- la zone A extrémité de la trémie au niveau de la gare de triage Rouen/Orléans (à conforter) et la zone du « faisceau CLAMAGERAN » (limite de responsabilité entre SNCF Réseau et GPMR/HAROPA) ;
- la zone K et J , zone de jonction entre la zone « à conforter » (A à J) et la partie à déconstruire ;
- la zone M, partie la plus dégradée et estimée comme étant « la plus à risque » de l'ouvrage, avec visite extérieure et intérieure, coté quai Jacques Anquetil et côté SERNAM, permettant de voir les mesures de sécurisation provisoires en place(étalement des poutres) ;
- zone M à Q, partie à déconstruire e raison de son état dégradé ;
- et enfin zone SNCF après Q en direction de la gare de triage de SOTTEVILLE les ROUEN, sous le pont de l'Europe.

B/Le quai haut Jacques Anquetil (ex quai d'Elbeuf)

Cette voirie repose sur le « toit » de la trémie ferroviaire (partie zone Q à J) en mauvais état et à déconstruire.

J'ai pu constater lors de cette partie de la visite :

- que le quai haut est interdit à la circulation routière des VL ;
- le décalage « visible à l'œil » du niveau de certaines parties de la voirie, avec le décalage sur plusieurs centimètres de hauteur des rambardes de rive, côté cours SERNAM ;
- la présence de plusieurs arbres de haut jet : 5 à proximité de l'ouvrage Q qui pourraient être sauvés et 20 directement plantés sur les talus de soutien de la trémie de part et

d'autre du quai haut qui devront être arrachés (selon les dires des experts paysagistes et compensés dans le cadre de la mesure ERC) ;

- la présence d'une piste cyclable reliant la RD 18 e au centre ville de Rouen toujours accessible, tant que les travaux de déconstruction de la trémie ne seront pas commencés.

C/La tête Sud du pont Mathilde

dont la sortie vers Rouen est coupée et la partie de piste cyclable allant vers le rond point des marinières (face à la CARSAT°

D/Le quai bas Jacques Anquetil

Il s'agit de la voie de substitution mise en place suite à l'interdiction de circuler sur le quai haut, qui permet d'assurer une continuité vers le centre ville de Rouen et la zone industrialo portuaire.

Cette voirie à double sens de circulation, est située entre la trémie ferroviaire existante et la zone des Hangars/bords à quai.

Elle est bordée côté Seine par la piste cyclable prévue dans le cadre du projet.

Cette partie de visite a permis de visualiser :

- l'état des bords à quai dont l'accès a été interdit par VNF (voies Navigables de France) la mise en place de grillages (mesure justifiée par l'effondrement d'une partie du quai le 14 juillet 2020)

- les hangars bordant la voie et la piste cyclable(avec notamment des véhicules de service garés sur la parking du hangar 104 et empiétant sur celle-ci).

E/La zone de jonction avec le pont Corneille

avec la problématique de la continuité en sécurité de la piste cyclable dans cette zone.

F/L'environnement résidentiel de la zone de projet

avec l'île Lacroix, la rue Desseaux , l'avenue Champlain et la Clinique Mathilde II

G/ La zone d'implantation potentielle du chantier de déconstruction, tri, concassage et stockage temporaire des déchets ; sur la plateforme SERNAM

H/La gare de triage Rouen/Orléans et la faisceau CLAMAGERAN

I/ la zone industrielle desservie par la voie ferroviaire sous la responsabilité de GPMR/HAROPA, partant du pont Guillaume le Conquérant (terminal sucrier ROBUST) et aboutissant à l'usine SAIPOL sur la commune de Grand Couronne, avec ses embranchements particuliers et ses autres faisceaux ferroviaires.

1327 Vérification détaillée du dossier mis à la disposition du public/contrôle de l'accessibilité aux documents en ligne sur le site de la Métropole Rouen Normandie

Le dossier d'enquête publique, version informatisée a été mis à disposition du public par le service « Participation et citoyenneté » de la Métropole Rouen Normandie le 28 juillet 2020.

Dès cette date, j'ai pu tester moi-même son accessibilité, ainsi que la possibilité de consulter ou télécharger les différentes pièces du dossier d'enquête publique.

1328 Ouverture du registre d'enquête publique

Le registre d'enquête publique a été paraphé et paginé par mes soins le 20 juillet 2020 et transmis par courrier LRAR au pétitionnaire pour mise à disposition du public dès l'ouverture des locaux du siège de l'enquête, le 24 août 2020 matin.

1329 La réalisation et le contrôle de l'affichage public

L'affichage public défini en concertation entre le MO organisateur et le commissaire enquêteur a été mis en place le 30 juillet 2020.

L'affichage à concerné :

- le site du projet en lui-même ou cinq affiches légales ont été implantées tout au long de la zone depuis l'avenue du Grand Cours, jusqu'au croisement de la tête Sud du Pont Corneille



Affichage public aux extrémités du projet (avenue du Grand Cours et Pont Corneille)

J'ai moi-même pu constater la bonne réalisation de cet affichage sur le site du projet lors d'une réunion avec l'Association SABINE le 05 août 2020.

Dans les mêmes délais, un affichage public réglementaire a été réalisé au niveau des bâtiments suivants :

- Hôtel de ville de ROUEN ;
- Mairie annexe Saint SEVER ;
- Siège de la Métropole Rouen Normandie (Le 108) ;
- Maison de quartier de l'Ile LACROIX.

-

Un premier contrôle a été réalisé par mes soins avant le début effectif de l'enquête.

Le cabinet d'huissiers ACCOREL a été missionné pour réaliser trois contrôles programmés au fil de l'enquête, ils ont été réalisés par Maître Frédérique CLERC.

Chacun des constats a été remis au commissaire enquêteur.

Celui du 05/08/2020 montre que l'affichage légal était en place au moins 15 jours avant le début de l'enquête ;

- un premier constat a été réalisé le 05 août 2020 ;
- un second constat a été réalisé le 14/09/2020 en milieu d'enquête et a permis de constater que l'affichage était toujours présent dans son intégralité et maintenu en bon état ;
- enfin un dernier constat a été réalisé immédiatement après la fin de l'enquête, le

28/09/202, qui a montré que l’affichage légal a bien été intégralement maintenu et en bon état pendant toute la durée de l’enquête publique.

A noter également comme j’ai pu le constater le 24 août 2020, que l’Arrêté d’organisation d’enquête signé par le Président de la Métropole Rouen Normandie, était bien affiché au « 108 » siège de l’enquête publique.

1330 Publications légales dans la Presse

L’avis d’enquête publique a été publié conformément à l’arrêté d’organisation d’enquête:

- une première fois au minimum quinze jours avant le début de la dite enquête, soit le 08 août 2020 dans PARIS NORMANDIE et dans LIBERTE DIMANCHE du 09 août 2020.
- une seconde fois « à cheval » sur la première et la seconde semaine d’enquête* suite un problème de compréhension entre les différents interlocuteurs au niveau des journaux chargés de la publication (période de congés) au cours de la première semaine d’enquête publique, soit le 03 septembre 2020 dans PARIS NORMANDIE et le 06 septembre 2020 dans LIBERTE DIMANCHE.

* Ce léger retard dans la seconde publication n’étant pas à mon avis susceptible de créer une absence d’information du public compte tenu de tous les moyens légaux et complémentaires qui ont été mis en place dans le cadre de la publicité de cette enquête publique.

1331 Publications sur le site internet de la Métropole Rouen Normandie

L’avis d’enquête public, l’arrêté d’organisation d’enquête signé par le Président de la Métropole, ainsi qu’une page complète d’explications relatives aux modalités de l’enquête ont été mis à la disposition du public sur le site internet de la Métropole Rouen Normandie dès le 28 juillet 2020, à l’adresse suivante :

<https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/enquete-publique/projet-de-requalification-de-la-tranchee-ferroviaire-rouen>



Copie de la page d'accès sur le site de la Métropole Rouen Normandie

1332 La publicité complémentaire

Une publicité complémentaire a été réalisée pour informer le public (voir chapitre 10 - paragraphe 10.4)

1333 Mise à disposition du dossier « papier » et des pièces annexes au siège de l'enquête

Le dossier et ses pièces annexes, ainsi que le registre d'enquête correspondant ont été tenus à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête, soit du 24 août 2020 au samedi 26 septembre inclus, aux jours et heures d'ouverture du « 108 », siège de la Métropole Rouen Normandie.

Ces dispositions ont été vérifiées par mes soins le 24 août 2020, jour d'ouverture de l'enquête publique.

1334 Mise à disposition du dossier « informatique » et des pièces annexes au siège de l'enquête sur le site internet de la Métropole Rouen Normandie.

Le dossier d'enquête public et ses annexes ont été mises à disposition du public dans leur intégralité sur le site internet de la Métropole Rouen Normandie dès le 28 juillet 2020 à l'adresse suivante :

<https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/enquete-publique/projet-de-requalification-de-la-tranchee-ferroviaire-rouen>

ENQUÊTE PUBLIQUE

Projet de requalification de la tranchée ferroviaire à Rouen

Date de lancement de l'enquête publique: **Lundi 24 août 2020 - 00:00**
Date de clôture de l'enquête publique: **Samedi 26 septembre 2020 - 23:59**

Une enquête publique portant sur le projet de requalification de la tranchée ferroviaire à Rouen se déroulera du lundi 24 août au samedi 26 septembre inclus. Ce projet concerne la déconstruction de la tranchée couverte ferroviaire entre les ponts Corneille et Mathilde, correspondant au quai haut Jacques Anquetil et, la réorganisation des voiries du fait de la coupure de cet axe.

Ce projet est porté par une double maîtrise d'ouvrage : Métropole Rouen Normandie, pour la partie consacrée à la réorganisation des voiries, et SNCF Réseau pour la partie liée à la suppression de la tranchée couverte ferroviaire.

Une première séquence de concertation a été organisée par la Métropole du 3 juillet au 27 novembre 2018. À l'issue de celle-ci et afin de tenir compte des préconisations du CEREMA, il a été nécessaire de procéder à un traitement d'urgence afin d'éviter tout risque d'effondrement. Ont ainsi été réalisés des travaux d'aménagement d'une voie de substitution provisoire réalisés de décembre 2018 à mars 2019. L'interdiction complète de circulation routière sur la section entre les ponts Mathilde et Corneille a ainsi été effective en mars 2019.

Conformément à l'article L.123-2 du Code de l'environnement, les projets faisant l'objet d'une évaluation environnementale sont soumis à une enquête publique. La présente enquête sera ainsi conduite conformément au code de l'environnement.

- Informations ▶
- Contacts ▶
- Documents ▶
- Commentaires ▶

Une partie de la page consacrée au dossier et à l'enquête publique sur le site.

L'encadré vert situé sur le côté droit de la page permettait de sélectionner le type d'information souhaité et en, cliquant sur « documents » d'accéder à l'ensemble du dossier d'enquête et de ses pièces annexes.

1335 Déroulement des permanences

Les permanences se sont déroulées au lieu*, dates et horaires suivants, conformément à l'article 5 de l'arrêté du Président de la Métropole Rouen Normandie, soit :

le lundi 24 août 2020 de 09h00 à 12h00 ;

le mercredi 02 septembre 2020 de 09h00 à 12h00 ;

le jeudi 10 septembre 2020 de 16h00 à 19h00 ;

le mardi 15 septembre 2020 de 17h00 à 20h00 ;

le samedi 26 septembre 2020 de 09h00 à 12h00.

Elles ont été très peu fréquentées par le public, certainement à cause de la période sanitaire COVID 19, d'autres opportunités étant offertes de prendre connaissance du dossier et de déposer des observations.

NB ; les conditions mises en place par les services de MNR : accueil du public, balisage, mise à disposition des documents, mesures barrières et matériels de protection COVID 19 dans le cadre d'un protocole adapté sont à mentionner.

*Au 108, 108 allée François MITTERAND, Rouen ; siège de la Métropole Rouen Normandie.

1336 Déroulement des réunions publiques et modalités de participation

Conformément à l'article 5 de l'arrêté du Président de la Métropole Rouen, deux réunions publiques se sont déroulées les:

Judi 27 août 2020 de 18h00 à 20h00

mardi 08 septembre 2020 de 18h00 à 20h00

Elles ont :

- regroupé 21 participants
- été épaulées par 2 élus (MRN et ville de Rouen)
- permis 26 interventions du public réparties sur 7 thématiques différentes.

Compte tenu de la situation sanitaire présente pendant la durée de l'enquête publique, les conditions de participations ont été définies au préalable dans le cadre de l'arrêté d'organisation de l'enquête (article 5) :

- limitation du nombre de participants ;
- conditions d'inscription (l'article 5 de l'arrêté d'organisation de l'enquête précisait que « les inscriptions seraient réalisées par mail à l'adresse je participe@ metropole-rouen-normandie.fr ») ;
- protocoles sanitaires applicables.

On peut retrouver un descriptif plus détaillé en consultant le chapitre 5 du présent rapport aux paragraphes 105.1 et 105.2 ; d'autre part les comptes -rendus détaillés de ces réunions sont joints dans leur intégralité dans les annexes du présent rapport.

*NB : le protocole initialement prévu a été renforcé d'un commun accord sur proposition du commissaire enquêteur, compte tenu de l'évolution de l'épidémie sur le territoire à la date d'ouverture de l'EP et des mesures sanitaires rendues applicables à compter du 10 juillet 2020 dans les « espaces clos », aux niveaux national, régional, départemental, métropolitain (MNR) et local (ville de Rouen), entre autres, par l'imposition du port du masque de protection lors de permanences et des réunions publiques.

1337 Moyens mis à la disposition du public pour déposer ses observations

Le public a profité des dispositions suivantes pour déposer ses observations pendant la durée de l'enquête:

- mise à disposition d'un registre d'enquête publique « papier » au siège de l'enquête publique ;
- possibilité d'adresser par la poste ou de déposer au siège de l'enquête un courrier à l'attention du commissaire enquêteur;
- mise à disposition d'une adresse électronique au siège de l'enquête, à l'adresse suivante : <https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie> , permettant d'adresser les observations à l'attention du commissaire enquêteur.

Le bon fonctionnement de cette adresse de messagerie a été testé avec succès par mes

soins le 18 août 2020 à 18h47, avec confirmation de bonne réception des services de la Métropole en charge (équipe de participation citoyenne) le 19 août 2020 à 09h01. Il convient de noter que seul le dépôt informatique a été utilisé par les déposants au cours de l'enquête.

1338 Incidents relevés au cours de l'enquête publique

L'enquête publique n'a donné lieu à aucun incident particulier.

1339 Climat de l'enquête publique

Cette enquête publique s'est déroulée dans un bon climat.

L'accueil des pétitionnaires (MRN et SNCF Réseau) a été positif et ils ont tout mis en œuvre pour faciliter le bon déroulement de celle-ci.

Les services de la MRN ont facilité le bon déroulement des permanences, ainsi que des deux réunions publiques tenues au 108 et de la réunion d'information/échanges tenue à l'île Lacroix.

Ils ont prévu l'organisation appropriée et mis à disposition des locaux adaptés pour la tenue de celles-ci, dans le respect du protocole sanitaire COVID 19 défini en commun par les MO et le commissaire enquêteur et veillé à l'application stricte de celui-ci.

Le commissaire enquêteur remercie particulièrement :

- Mme LEROY, Président du CHIL, concernant l'organisation pratique de la réunion d'information/échange tenue à l'île Lacroix ;
- les représentants des MO Mrs Alexandre BURBAN pour MRN et Julien CREA pour SNCF Réseau ;
- Mme POIREE assistante de M.BURBAN ;
- Madame GUERRA et M. EL MACHKOURI de MRN pour l'organisation des réunions publiques et la gestion du site « Je participe » (recueil et gestion des observations écrites).

1339 Clôture de l'enquête publique et modalités de transfert des dossiers

La clôture de l'enquête publique a été réalisée le samedi 26 septembre 2020 :

- à 12h00 à l'issue de la permanence tenue le matin même au siège de l'enquête ;
- à 23h59 sur le site internet du siège de l'enquête en ce qui concerne les dépôts d'observation du public par voie électronique.

J'ai récupéré ce même jour en fin de permanence le registre d'enquête « papier » mis à la disposition du public pendant la durée de l'enquête et procédé ce même jour à la clôture de celui-ci.

Le transfert du registre d'enquête publique a été réalisé par moi-même en direction du maître d'ouvrage organisateur à l'issue de la dite enquête.

Chapitre 14 Le traitement des observations

14.1 Notification du procès verbal de synthèse des observations et mémoire en réponse

141 le Procès Verbal de synthèse des observations

Le procès verbal de synthèse des observations a été transmis par voie informatique aux représentants des pétitionnaires : Métropole Rouen Normandie (Monsieur Alexandre BURBAN - Directeur des investissements et ouvrages d'art /projets neufs) et SNCF Réseau (Monsieur Julien CREA chef de projet Ingénierie et projets régionaux)) le 29/09/2020 et a été remis officiellement à Métropole Rouen Normandie (Monsieur Olivier RUSCH - Directeur Général adjoint à la MRN) et SNCF Réseau (Monsieur Julien CREA chef de projet) lors d'une réunion de présentation qui s'est tenue le 02 octobre 2020 dans les locaux de la Métropole Rouen Normandie, siège de l'enquête.

Il convient de noter que les observations individuelles ont été remises au fil de l'eau aux Maitres d'Ouvrage MRN et SNCF Réseau pour réflexion et traitement progressif en vue du mémoire en réponse.

Lors de cette réunion, j'ai pu présenter et commenter à l'aide d'un diaporama également remis aux pétitionnaires les principales thématiques d'observations formulées au cours de l'enquête.

142 Les 4 thématique émergentes

4 thématiques se démarquent

- voirie tête Sud du pont Mathilde
- impacts du chantier de déconstruction de la trémie
- impacts du chantier sur économie locale et régionale
- prise en compte de la circulation « douce » dans le projet

1421 Voirie tête Sud du pont Mathilde

- Efficacité de la réorganisation de voirie proposée par rapport au « désengorgement » du tunnel de la Grand Mare aux heures de pointe?
- Géométrie globale du projet - Sécurité de la bretelle tête Sud Mathilde vers RD 18 e - Sécurité sortie Rouen Centre

1422 Impacts du chantier de déconstruction de la trémie

- Riverains : Ile Lacroix - Rue Desseaux - Clinique Mathilde 2 - avenue Champlain
- Bruit le jour (concassage) et la nuit (trains)/Suivi du bruit pendant les travaux
- Poussière, visuel paysager stockage, trafic routier zone
- Méthode de dé construction (autres possibles)
- Utilisation d'entreprises locales spécialisées dans le traitement et la valorisation de déchets routiers titulaires autorisation ICPE
- Utiliser la voie fluviale pour le transport plutôt que le transport routier

1423 Impacts du chantier sur l'économie locale et régionale

- La limitation de circulation des trains pendant la durée des travaux: un enjeu local et régional selon GPMR/HAROPA
- Reconsidérer, « fenêtre utile » en fonction de la capacité des industriels à recevoir et traiter les trains
- Intégrer les « commissionnaires de transport » et les « tractionnaires » dans la réflexion complémentaire

- Livraison des hangars quai bas Jacques Anquetil
- Stationnement des bus touristiques (FLIXBUS - OUIBUS) sur site SERNAM pendant travaux

1424 Prise en compte de la circulation « douce » dans le projet

Problèmes de géométrie de la piste cyclable proposée

Co existence « piétons/vélos » déconseillée

Passerelle cyclable au niveau de la remontée vers le pont Corneille

Maintien de l'itinéraire cyclable pendant les travaux de voirie et de dé construction

Le Procès Verbal de synthèse des observations remis est composé de six pièces répertoriées comme suit :

- un courrier de remise aux MO ;
- un sommaire de pièces remises ;
- le procès verbal en lui-même (5 pages) ;
- un tableau de travail reprenant les observations « écrites » déposées dans leur intégralité (40 pages) ;
- un tableau reprenant les observations « orales » formulées et synthétisée par le commissaire enquêteur (1 page) ;
- une copie des observations originales.

143 le mémoire en réponse du pétitionnaire

Le mémoire en réponse commun du (des) pétitionnaires fait l'objet d'une note de 30 pages, référencée AB/EL/20-6853 datée du 07 octobre 2020

Celui-ci intègre les réponses apportées par les pétitionnaires MNR et SNCF Réseau aux 11 observations « écrites » et 12 observations « verbales »* déposées dans le cadre de la présente enquête publique.

Dans ses pages, les pétitionnaires apportent des réponses complètes, claires et détaillées à chacune des observations formulées par les déposants.

Le mémoire en réponse montre clairement la volonté des pétitionnaires de prendre en compte les observations formulées, de les étudier et d'y répondre lorsque les conditions sont réunies.

Le mémoire en réponse a été transcrit dans son intégralité dans la partie « mémoire en réponse du pétitionnaire » figurant dans le tableau traitant chacune des observations déposées (voir 14.3 Analyse des observations).

*La treizième observation verbale émise par VNF le 12/10/2020, ne faisait pas partie intégrante du PV de synthèse initial.

14.2 Relation comptable des observations enregistrées

Au cours de cette enquête publique, 23 observations ont été déposées ou formulées.

Elles sont réparties en 11 observations « écrites » réparties comme suit :

- 0 observations au registre d'enquête ;
- 11 observations adressées par voie informatique sur l'adresse dédiée du site de la MRN.

Et 12 observations « verbales »* recueillies et transcrites par le commissaire dans le cadre des contacts pris en cours d'enquête.

*Même remarque que pour 14.2

14.3 Analyse des observations « écrites »

Chacune des observations déposées dans le cadre de l'enquête publique est reprise in extenso dans ce paragraphe, elle est associée à la réponse apportée par le pétitionnaire

dans son mémoire en réponse et à un avis du commissaire enquêteur sur la globalité de sa prise en compte.

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:

- La liaison Grand Cours-Europe a été étudiée en début de projet mais les simulations de circulation montraient un impact non significatif sur la circulation du quartier voire une complexification des autres mouvements. C'est pourquoi, ce lien n'a pas été ajouté.
- La distribution des voies au divergeant dans le sens Nord-Sud sera bien de deux voies vers la RD18E et une seule voie vers le pont de l'Europe. Pour rendre plus crédible et mieux respecté la limitation à 30km/h, il est envisagé de passer l'ensemble du pont Mathilde à 50km/h comme toute voie urbaine. - Pour mémoire, il n'est pas possible de limiter les poids lourds sur la voie du milieu car cela générerait un entrecroisement avec les véhicules qui sortent de la bretelle « AVIA » et générerait un fort ralentissement. Cet entrecroisement est déjà aujourd'hui une source majeure des ralentissements constatés le matin.
- La longueur de la petite sortie a été allongée lors des études pour répondre à la demande du gestionnaire du futur carrefour à feux et éviter une remontée de file sur la voie de desserte de la RD18E. En outre, des boucles de détection au sol sont prévues pour identifier une congestion et permettre de commander un feu vert de désengorgement du carrefour à feux.

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.
L'observation produite par Monsieur GUEGEN est très intéressante et mérite attention, notamment parce qu'elle est émise par un professionnel de la conduite, qui plus est de la conduite urbaine dans la MRN.
On note qu'il considère que la variante retenue dite variante 1 bis apparait être la meilleure solution (d'autant plus que celle-ci résulte et répond à la concertation préalable au projet), en attirant l'attention sur le fait que celle-ci puisse encore être optimisée.
Les réponses apportées par le MO MRN montrent que certaines des idées proposées ont fait l'objet d'une réflexion de sa part pour optimiser le trafic et que d'autre part d'autres réflexions sont encore en cours pour améliorer la sécurité des voies de la tête Sud du pont Mathilde.
Enfin, il convient de signaler que le déposant apprécie « la qualité de l'étude d'impact » produite dans le dossier d'enquête publique.

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 bloquée.
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 mariniers (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 mariniers. 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 prioritaire sur la voie venant du giratoire des mariniers. 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 mariniers 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:

- Les rayons sont effectivement serrés car ils répondent aux contraintes géométriques du site. Toutefois, le fait d'avoir deux voies en continue limitées à 30km/h permettra d'avoir des poids lourds qui respectent leur voie.

- La piste cyclable ne peut que circuler sur le domaine public. Il n'est donc pas envisageable d'utiliser les parkings ou voies d'accès des hangars qui relèvent du domaine privé.

- La proposition d'aménagement est fort intéressante mais elle ne prend pas en compte la largeur utilisable sous le pont de l'Europe ni le fait que la création d'une voie de circulation le long du laboratoire départemental oblige à créer un talus avec une emprise sur les voies SNCF ou de créer un gros mur de soutènement. Le projet présenté par la Métropole prend en compte la contrainte du domaine publique à sa disposition.

Avis du Commissaire enquêteur:

Cette observation produite par Monsieur DONY mérite également attention.

Il attire l'attention sur la géométrie du projet et certains points particuliers tels que la signalisation routière, les retenues éventuelles sur les bretelles, la sécurité des courbes, particulièrement la bretelle de sortie vers la RD 18 e, la piste cyclable.

Le MO MRN apporte des précisions sur la géométrie retenue pour le projet, contrainte par la surface existante en sortie du pont Mathilde.

Comme on peut le voir dans les réponses apportées par ailleurs aux observations suivantes, des améliorations concernant la géométrie de certaines zones du projet vont être examinées (exemple largeur de voie), ainsi que d'autres facteurs tels que la vitesse, la signalisation routière...

Les pistes cyclables respecteront les règles de conception décrites dans les documents techniques du CERTU et seront améliorées sur certains points suite aux rencontres avec l'association SABINE.

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 vital 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:

SNCF Réseau rappelle que l'objectif de cette opération est de garantir dans la durée la disponibilité du seul accès ferroviaire au Grand Port Maritime de Rouen et à la zone industrielle de Le Petit- QUEVILLY, Le Grand-QUEVILLY, Petit-Couronne et Grand-Couronne.

Avis du commissaire-enquêteur:

La réponse apportée par le MO SNCF Réseau répond aux préoccupations formulée par Monsieur ZIEGLER qui représente un des acteurs majeurs concernés par le projet (commissionnaire de transport pour des industries majeur de la zone industrielle de la rive gauche de Rouen tels que SENALIA, BOREALIS...), tant au niveau du maintien de la ligne ferroviaire existante, que de l'impérative nécessité de maintenir une circulation pendant la durée des travaux de déconstruction de la trémie ferroviaire.

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 FNTP : 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 FNTP 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. BEREGOVOY 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 vidéoprojecteur .**

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 aie 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 séchera 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:

SNCF Réseau mène sur ce projet une démarche environnementale d'économie

circulaire et locale afin de valoriser les gravats issus de la démolition au plus proche du gisement. SNCF Réseau a étudié deux scénarii :

- Démolition et évacuation d'éléments bruts non traités vers des plateformes acceptant les déchets de chantiers minéraux



Figure 6 : Emplacements de plateformes acceptant les déchets de chantiers minéraux.

- Démolition, concassage sur site et évacuation vers des centres de revalorisation (type centrales à béton) à proximité

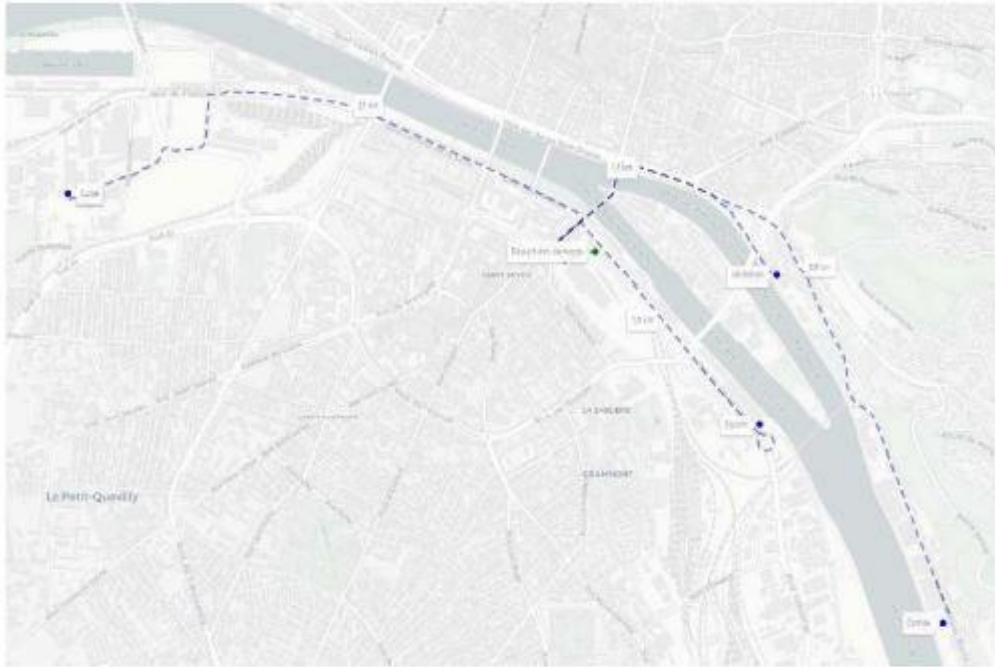


Figure 7 : Emplacements des centrales à béton

La comparaison des bilans carbone de ces scénarii montre une différence de 80 000 Kg eq CO² (soit 80 allers-retours Paris / New-York en avion) et d'environ 100 000 € sur le bilan économique en faveur du scénario d'évacuation vers des centres de revalorisation après concassage sur site. L'examen de l'intégration de moyens de transport tels que le fluvial ou le fret ferroviaire montre qu'il n'est pas pertinent de retenir ces derniers car ils ajoutent des opérations sans valeurs ajoutées qui génèrent des coûts et des émissions de CO₂ supplémentaires sans avantages en contrepartie

Scénario concassage sur site de démolition



Scénario concassage hors site de démolition



La solution technique proposée par SNCF Réseau dans le cadre de l'étude d'impact figurera en base dans l'appel d'offres mais ce dernier sera également ouvert à variante. Les entreprises qui prendront part à la consultation pourront proposer d'autres méthodologies qui pourraient générer moins de nuisances. Lors de l'analyse des offres, le critère Technique (méthodologie de déconstruction et minimisation des impacts chantier) sera prépondérant par rapport aux critères Financiers afin de challenger les entreprises sur la réduction des nuisances.

Les entreprises présentes aux différentes réunions publiques se sont inscrites au même titre que les autres citoyens qui ont participé à celles-ci.

SNCF Réseau, en tant qu'entreprise publique, doit respecter les règles de la commande publique. Pour rappel, voici les grands principes de ces règles :

- le libre accès aux marchés
- la mise en concurrence permanente
- l'égalité de traitement entre les candidats
- la transparence des procédures

Concernant le sujet bruit de chantier, le paragraphe 2.2 du Mémoire en réponse à l'Avis de l'Ae n°2019-12 répond à l'observation au sujet du bruit.

En complément, l'opération de concassage sera soumise à une demande d'autorisation ICPE. Les entreprises auront l'obligation de respecter le seuil qui sera défini dans l'arrêté préfectoral (70 dB(A) de jour)

Concernant le sujet des poussières, le paragraphe 3.3 du Mémoire en réponse à l'Avis de l'Ae n°2019-12 répond à l'observation de Mme LEROY.

Avis du Commissaire enquêteur:

Madame LEROY soucieuse de représenter les intérêts des riverains de l'Île Lacroix, mais aussi des voies périphérique (avenue Champlain, rue Desseaux, clinique Mathilde II, dans son rôle de résidente de l'Île Lacroix et dans celui de présidente du CHIL a étudié avec beaucoup d'attention le dossier d'enquête publique et a participé à une réunion publique du 108 et à la réunion d'information et d'échanges de l'Île Lacroix.

Dans son observation, elle attire particulièrement l'attention sur les nuisances qui découleront de la période de travaux de déconstruction et de traitement des déchets, particulièrement l'opération de criblage/concassage d'une durée de deux mois susceptible de générer du bruit, de la poussière et un impact visuel (stockage).

Si elle reconnaît la pertinence de trier et recycler les matériaux de déconstruction de la trémie retenu par le MO SNCF Réseau, elle émet des réserves sur la méthodologie proposée par celui-ci.

Elle attire d'une manière détaillée l'attention sur les nuisances occasionnées par cette partie de l'opération :

- bruit jour (chantier) et nuit (circulation des trains deux nuits par semaine) ;
- poussières ;
- circulation périphérique au projet, accès à l'Île Lacroix pendant les travaux ;
- gêne visuelle (stockage).

Après consultation d'un industriel spécialisé dans le traitement des déchets de déconstruction présent lors de la première réunion publique du 108* et la consultation des ouvrages de la FNTTP sur le sujet, elle attire l'attention dans son observation sur le fait que des solutions alternatives devraient être envisagées par rapport à :

- la zone retenue pour le chantier de criblage/concassage/tri des déchets ;
- le transport déchets chez les recycleurs agréés ;

et propose que :

- le chantier de broyage/concassage/tri soit réalisé dans une entreprise locale déjà titulaire d'une autorisation au titre des ICPE pour réaliser ces travaux dans des conditions appropriées ;
- d'envisager des solutions de transport alternatives au routier : fluvial ou train.

*Les réunions publiques sont là pour permettre au public de mieux comprendre le projet et de pouvoir questionner les MO pour avoir des explications complémentaires par rapport au dossier d'enquête publique.

Pour sa part, le MO SNCF réseau démontre que la solution proposée dans le cadre du projet soumis à enquête publique correspond à un souci d'appliquer la démarche environnementale la plus appropriée par rapport au projet, bilans carbone et schéma descriptif à l'appui.

Comme cela a été précisé lors des réunions publiques et d'information organisées au cours de l'enquête, les appels d'offres ne sont pas lancés à la date.

Comme il précise « la solution technique étudiée par SNCF Réseau figurera comme base dans l'appel d'offre, mais ce dernier sera également ouvert à variantes », ce qui répond à l'observation.

D'autre part, on retiendra que SNCF réseau en tant qu'entreprise publique se doit de « respecter les règles de commande publique » ce qui sous entend que les entreprises locales seront consultées au même titre que les autres, mais que le critère proximité, bien qu'il soit majeur en matière d'environnement, ne peut être le seul pour déterminer le choix.

Concernant le suivi des mesures de suivi ERC et le traitement des nuisances dont le bruit, il est prévu de mettre en place un SME (Système de Management de l'Environnement) permettant de garantir le respect des engagements pris en matière de préservation de l'environnement :

« *mettre en application les mesures environnementales proposées lors des travaux et de contrôler leur efficacité et si nécessaire apporter les rectifications nécessaires* ».

Le SME sera utilement complété par :

- un Plan de Respect de l'Environnement (PRE) et particulièrement de la définition d'un schéma organisationnel de suivi de l'élimination des déchets de chantier ;
- un dossier bruit relatif à la limitation du bruit, à l'identification et à l'évaluation des nuisances sonores générées par le chantier et à la définition des moyens pour y remédier.

(cf étude d'impact/9° partie/ paragraphe 2.1.1/page 281)

Le rapport « bruit » d'ORFEA ACOUSTIQUE du 19/09/2019 (85 pages) permet d'évaluer grâce à des modèles informatiques appropriés les impacts potentiellement envisageables en matière de bruit au moment du chantier de dé construction.

Aux pages 45 à 47, il définit l'impact sonore du chantier lié particulièrement à la mise en place d'un concasseur : « Le concasseur sera situé dans une zone dégagée située sur la plateforme de transit. Avec une puissance acoustique maximale de 122,0 dB(A), cet équipement va engendrer une hausse du niveau sonore dans l'environnement du projet. »

Les données fournies dans le rapport montrent les impacts sur la zone :

- + 4 points au niveau de l'Île Lacroix/57 à 61 dB(A)
- + 6,5 points au niveau base de vie (Champlain)/ 55,5 à 62 dB(A)
- + 9 points au niveau de la Clinique Mathilde II/60 à 69 dB(A)
- + 15,5 points au niveau de la rue Desseaux/ 52,5 à 68 dB(A)

De ce fait, ORFEA Acoustique Normandie recommande la mise en place d'actions permettant de réduire l'impact sonore du concasseur :

- Retenir un concasseur dont la puissance acoustique est plus faible que celui étudié ;
- Déplacer le concasseur dans une zone éloignée des zones habitées ;
- Utilisations des stocks/des bâtiments industriels existants pour assurer une protection acoustique des zones habitées ;
- En fonction du choix du concasseur et de son implantation définitive, une étude acoustique complémentaire pourra être réalisée afin de dimensionner un éventuel écran acoustique afin de réduire son impact si nécessaire.

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 payant 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 fret 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 fret...

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

Pièces jointes : 2 fiches du SPECBEA n° 77 (maçon bétonné mécanisé) et n° 78 (maçon de voirie et

d'aménagement urbain mis en œuvre à la main) - voir pièces jointes

Mémoire en réponse du pétitionnaire:

CF réponses apportées dans le cadre de l'observation n° 4

Avis du Commissaire enquêteur:

CF avis apporté dans le cadre de l'observation n° 4

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:

- Les contraintes d'espace disponible et les besoins de tous les acteurs n'ont pas permis de trouver une autre solution qu'une voie partagée pour les modes doux, vélos et piétons. La demande avait bien été notée lors de la concertation préalable de fin 2018 mais l'impossibilité d'utiliser l'espace entre la Seine et les hangars avec les quais qui s'effondrent ont générés des contraintes supplémentaires sur l'espace disponible.
- La programmation des feux tricolores sera adaptée à la mise en service du projet et des optimisations physiques seront réalisées dans le cadre des travaux de réhabilitation du pont Corneille en cours d'études.
- Les trajectoires à angle droit et les aires d'attente vélos seront reprises par le MOE.
- Devant les hangars, le marquage au sol sera repris conformément aux discussions avec les locataires début 2019 à l'occasion des travaux de construction de la chaussée provisoire. Le déplacement de l'aire de camping-cars libérera un espace pour offrir une solution de stationnement.
- La réfection de la piste cyclable existante sur l'Avenue du Grand Cours s'accompagne de la création d'un tronçon qui longe la RD18E pour assurer une continuité cyclable lisible et éviter les déambulations dans un parking privé. Certes, elle longe une voie très routière pour préserver les arbres existants et répondre aux contraintes du domaine public disponible. La programmation des feux tricolores à son débouché sur le rond-point des mariniers sera optimisée à l'occasion des travaux.

Avis du Commissaire enquêteur:

A ma connaissance, le MO MRN a rencontré les représentants de l'Association SABINE le 30/07/2020, il en a été de même pour moi le 05/08/2020 (rencontre avec Mme DUPRAY, représentante de l'association).

Au cours de ces entretiens réalisés in situ, nous avons pu noter les différentes remarques formulées par l'Association.

Pour ma part, j'ai noté le développement de plus en plus important de l'utilisation des modes de déplacements « collectifs (transport en commun) » et « doux (vélos) » particulièrement depuis la crise sanitaire COVID, démarche particulièrement encouragée par la Métropole Rouen Normandie par diverses mesures pratiques mises en application.

Je note avec satisfaction que le MO MRN apporte une attention particulière aux observations

relevées dans le courrier du 22/09/2020 constituant le corps de la présente observation.
Le rétablissement de la voie cyclable allant du rond point des mariniers au pont Corneille, tant en période d'exploitation, que pendant la période de travaux de déconstruction constituant une mesure importante du dossier soumis à l'enquête publique.

L'application des règles de sécurité « code de la route » dans le cadre du projet présenté.
J'ai pour ma part noté qu'un certain nombre de propositions de SABINE sont intégrées dans le dossier, mais aussi dans le mémoire en réponse figurant dans le cadre du traitement de cette observation.

Il est de fait que l'ouvrage proposé ne répondra pas à toutes les observations formulées :
-entre autre concernant la position de la piste cyclable qui ne pourra être implantée entre le bord à quai et les hangars du quai bas Jacques Anquetil compte tenu des éléments portés à la connaissance du MO par VNF lors de l'étude du projet, instabilité des bords a quai, d'ailleurs constaté par l'incident du 14 juillet 2020, effondrement important d'un bord à quai situé derrière un des hangars ;
- la séparation physique entre la partie vélos et la partie piétons (voie partagée) résultant entre autres des surfaces disponibles .

Néanmoins comme on le voit ci-dessus plusieurs remarque sont intégrées par le MO MRN :

- amélioration de la géométrie globale de la voie cyclable
- intégration des « angles droits », des surfaces de retenue (aires d'attente) aux abords des carrefours avec les voiries routières, la configuration des feux et la priorité cycliste, la remise en état de certaines parties de la voie en mauvais état (ex avenue du Grand Cours), passerelle d'accès au pont Corneille.

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.

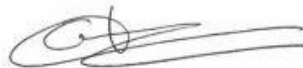
La CCI souhaite s'assurer que les appels d'offres qui seront lancés auprès des entreprises pour réaliser la déconstruction de la tranchée et le recyclage des matériaux (bétons, ferrailles, entre autres) permettent aux soumissionnaires de proposer des variantes. En effet, elle remarque que dans le dossier, 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:

SNCF Réseau, dans le cadre des études du projet de démolition, travaille à minimiser son impact sur les activités situées sur la cour SERNAM. Les bus de tourisme ne sont pas impactés puisqu'ils stationnent à l'entrée du site. L'emprise de l'aire des travaux a été établie en concertation avec VTNI lors d'une rencontre sur site le 26/08/2020 moyennant la mise à disposition de surface complémentaires à un autre endroit du site.



Concernant les circulations des trains fret, SNCF Réseau, en concertation avec le GPMR et les industriels, prévoit la réouverture de sillons de circulations 2 fois par semaine de nuit pour préserver l'activité des industriels dont l'activité dépend du maintien du fret ferroviaire.

Le chantier de démolition est organisé de la façon suivante : 6 jours sur 7 de 7h à 20h. Cette organisation permet de dégager un quart de nuit chaque jour et un jour par semaine de réserve en cas de dérive planning.

Si ces mesures s'avéraient insuffisantes à l'issue des semaines réservées à la démolition, SNCF Réseau rétablirait la circulation fret normale et terminera les travaux de démolition de nuit.

La solution technique proposée par SNCF Réseau dans le cadre de l'étude d'impact fait suite à des études menées pour évaluer le meilleur rapport bilan carbone / cout (voir la réponse faite à Mme Leroy – observation n°4). Les entreprises qui prendront part à la consultation pourront toutefois proposer en variantes d'autres solutions d'évacuation des matériaux issus de la démolition.

Les entreprises locales pourront répondre à l'appel d'offres sous réserve de répondre aux qualifications qui seront demandés pour garantir leur niveau de maîtrise technique concernant les travaux à réaliser.

Voir également la réponse à l'observation 4 concernant le choix de concassage sur site et l'intégration des gravats produits sur des sites de revalorisation à proximité.

Les hangars le long de la Seine dépendaient par le passé d'un seul accès qui était déjà interdit aux poids lourds. La création de la nouvelle voie a permis de fournir un deuxième accès. Ainsi, en cas de difficulté en phase chantier il sera possible de fermer l'un des accès tout en préservant les livraisons des activités économiques. Pour mémoire, l'accès et la sortie des poids lourds sur les quais se fait depuis la RD18E. Conformément aux échanges et aux essais sur le terrain avec les véhicules de la société DERET, locataire de l'un des hangars, le carrefour en bas de la rampe a été réalisé pour permettre le retournement des semis remorques.

L'aire de camping-cars et les aménagements paysagers viennent occuper un espace neutralisé par le gestionnaire pour éviter le stationnement sauvage.

Avis du Commissaire enquêteur:

La CCI Métropole est dans son rôle de défense de l'activité industrielle et commerciale au sein de la MRN et ses interrogations sont légitimes.

La lecture détaillée du dossier porté à l'enquête publique ; les réponses apportées dans le cadre des deux réunions publiques et de la réunion d'information/échanges tenue à l'île Lacroix, par les représentants des MO et les élus (MRN et Ville de Rouen) ; le mémoire en réponse ci-dessus ; intègrent et apportent des réponses par rapport aux préoccupations évoquées par la CCI Métropole dans son observation.

Je note en effet que :

- le projet proposé ne vise pas à complexifier la circulation entre les deux rives de la Seine et l'accès aux hangars situés en bordure du quai bas Jacques Anquetil, comme le montre les études réalisées par des bureaux d'études spécialisés (MOE), mais au contraire de fluidifier le trafic, faciliter l'accès à l'île Lacroix et au centre ville de Rouen, tout en maintenant l'accès aux hangars mentionnés ;
- que le parking des cars de touristes sur la plateforme SERNAM ne sera pas impacté car réorganisé au moment des travaux par le MO SNCF Réseau, la zone de récupération des voyageurs utilisant ce type de transport n'étant pas directement concernée par le projet lui-même ;
- le maintien des conditions d'accès aux hangars du quai bas Jacques Anquetil sera maintenu pendant les phases de travaux « réorganisation des voiries de la tête Sud du pont Mathilde » et « déconstruction trémie » ;
- la circulation des poids lourds restera interdite sur la quai bas Jacques Anquetil restera interdite, comme aujourd'hui, mais que des conditions d'accès à ceux qui livreraient les dits hangars seront maintenues ;
- l'aspect inondation fait partie intégrante du dossier et traité dans le cadre de celui, notamment par la géométrie de la voirie pour limiter le temps et l'ampleur des inondations périodiques dues aux crues de la Seine, ainsi que la mise en place d'itinéraires de délestage de la zone concernée lorsque nécessaire, validée avec la Préfecture et les services de l'Etat concernés (SIRACED PC et SDIS 76),
- l'impact sur les activités de la zone industrielle rive gauche est bien intégrée dans la démarche, évoquée comme stratégique avec GPMR/HAROPA et l'UPR et les industriels concernés. Voir les réponses apportées aux observations 7 (SENALIA) et 8 (BOREALIS) qui intègrent cette préoccupation ;
- pour la réalisation des travaux de démolition, de criblage/concassage et de valorisation, d'autres solutions que celle proposée dans le dossier d'enquête publique par le MO SNCF Réseau pourront être proposées dans le cadre des appels d'offres qui seront lancés (techniques de déconstructions génératrices de moins de nuisances telles que bruit, poussières - localisation du chantier - types de transport).

Observation n°7

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

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:

SNCF Réseau confirme que les nuits mises à disposition pour la circulation des trains seront espacées. Les nuits envisagées sont celles de Mardi/Mercredi et Vendredi/Samedi. Cette donnée peut encore être adaptée

en fonction des différents besoins.

La mise à disposition d'une troisième nuit par semaine génèrerait l'extension de la période de perturbations à plus de 8 semaines et l'augmentation de coût des travaux. Cette éventualité n'est pas envisagée puisqu'elle est contradictoire à la demande des acteurs du port de ne pas dépasser 8 semaines de perturbation du trafic ferroviaire.

SNCF Réseau rappelle que les créneaux de circulation de nuit ont été intégrés au dossier pour répondre au besoin des industriels dont la continuité de l'activité dépend du maintien de la desserte FRET. Priorité sera donnée à ces industriels.

Toutefois, afin de répondre au mieux aux besoins de l'ensemble des industriels, SNCF Réseau organisera des ateliers de travail à partir du 2e trimestre 2021 pour organiser le trafic FRET sur la rive gauche et la rive droite pendant la période de démolition.

Avis du Commissaire enquêteur:

J'ai bien noté le souci exprimé par les représentants de la Société SENALIA, industriel céréalier, présentant une activité majeure dans le développement des activités du GPMR/HAROPA.

J'ai d'ailleurs rencontré à leur demande le comité directeur de l'entreprise le 07/07/2020.

Au cours de cette réunion, j'ai pu noter le même souci que celui exprimé par la majeure partie des industriels de la zone industrialo portuaire de Rouen rive gauche, à savoir, d'une part maintenir dans l'avenir la voie de desserte ferroviaire mixte SNCF/GPMR-HAROPA et d'autre part, intégrer au plus près les impératifs des entreprises pendant la fenêtre de travaux programmée en mai/juin 2022.

Il convient de noter que l'activité de SENALIA intègre une part non négligeable de transport, avec un impératif de « multi modalité » (route/fer/fluviail) liée à son activité commerciale. L'entreprise montre également dans sa démarche un souci environnemental évident en cherchant à réduire son empreinte carbone et GES.

L'expérience de l'entreprise montre qu'il faut :

- impérativement intégrer à la démarche d'organisation déjà en place (SNCF Réseau/GPMR-HAROPA/industriel) les commissionnaires de transport et les tractionnaires, également acteurs majeurs de la chaîne logistique ;
- adapter l'organisation de la circulation des trains pendant la fenêtre de travaux de déconstruction au plus près de la réalité « du moment des travaux », il va sans dire que les prévisions à deux/un an du MO SNCF Réseau sont importantes pour dégrossir le sujet et tenir compte des impératifs globaux ; il sera également important de tenir compte de la « réalité économique du moment ».

Je note avec satisfaction que le mémoire en réponse du MO SNCF ci-dessus propose une démarche intégrant l'observation de SENALIA (et des autres industriels de la zone).

Voir également le paragraphe 513 de ce rapport qui traite de la réunion du commissaire enquêteur avec les représentants de la société SENALIA.

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:

SNCF Réseau organise des réunions préparatoires (RP) auxquelles sont conviées les entreprises ferroviaires (tractionnaires). Ces entreprises utilisatrices du réseau ferré national sont alors informées des travaux à venir et peuvent formuler d'éventuelles observations vis-à-vis des impacts travaux sur leurs activités.

RP0 (2 ans avant les travaux)

RP1 (1 an avant les travaux)

RP3 (3 mois avant les travaux)

Dans le cadre de la réunion RP0 du 30/06/2020, une remarque de l'entreprise ferroviaire ECR a amené SNCF Réseau à allonger 1 créneau d'une heure et demie sans impacter significativement les cadences travaux prévues par le projet.

SNCF Réseau rappelle que les créneaux de circulation de nuit ont été intégrés au dossier pour répondre au besoin des industriels dont la continuité de l'activité dépend du maintien de la desserte FRET. Priorité sera donnée à ces industriels.

Toutefois, afin de répondre au mieux aux besoins de l'ensemble des industriels, SNCF Réseau organisera des ateliers de travail à partir du 2e trimestre 2021 pour organiser le trafic FRET sur la rive gauche et la rive droite pendant la période de démolition.

Avis du Commissaire enquêteur:

J'ai eu l'occasion de discuter avec M.GUILLAUME de BOREALIS de l'importance du maintien d'une fenêtre adaptée à l'activité de l'entreprise pendant la période de travaux de déconstruction.

En effet le trafic de l'entreprise au moment de l'enquête publique risque de ne pas être le même à la date des travaux.

Il convient également de tenir compte de l'interconnexion entre l'usine de Rouen et l'usine de GRANDPUITS (77) concernant l'approvisionnement en ammoniac et de la sécurité liée à ce type de transport de type TMD ; il nous paraît indispensable de faire des ajustements entre tous les acteurs (industriels/commissionnaires de transport et tractionnaires) et SNCF Réseau dans un délai plus proche de la date de réalisation des travaux pour réaliser les ajustements nécessaires.

Ce que propose d'ailleurs SNCF Réseau dans son mémoire en réponse (voir ci-dessus)

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 lourds 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 l'erreur 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:

La Métropole et son maître d'œuvre ont proposé de rencontrer la DIRNO durant l'enquête publique pour échanger sur les remarques émises mais cela n'a pas pu se faire.

Il est de l'intérêt collectif que l'aménagement proposé fonctionne dans la réalité comme cela est prévu.

Aussi, par précaution, de nouvelles girations avec un autre logiciel seront réalisées et les éventuels élargissements de chaussée et adaptations de courbes qui en découleront seront pris en compte dans le projet.

Par ailleurs, afin de réduire tout sujet d'interprétation sur le caractère urbain du secteur, la Métropole va proposer de limiter la vitesse à 50km/h sur le pont Mathilde.

En parallèle, la Métropole fera appel au fabricant des portiques de signalisation pour adapter et optimiser

l'information des usagers.

Enfin, la conservation de la bretelle escargot reste une option mais elle reste considérée comme ultime eu égard au caractère très routier et peu paysager que cette solution confère au projet.

Avis du Commissaire enquêteur:

L'observation déposée par mes soins faisait suite à de nombreux contacts sur le sujet, destinés à approfondir ma connaissance du sujet et entendre les argumentaires de tous sur la partie concernée du projet.

Elle fait l'objet d'une synthèse qui apparaît au point 10 :

« 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 »

Nous avons largement évoqué cette question avec le MO MRN et les propositions reprises dans son mémoire en réponse concernant cette partie montrent sa volonté de prendre en compte cette observation d'ailleurs partagée et par d'autres déposants et certains services de l'Etat.

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

chantier de démolition de la tranchée couverte

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:

L'article 2.2 du Mémoire en réponse à l'Avis de l'Ae n°2019-12 répond à l'observation de Mme DURAY.

L'opération de concassage sera soumise à une demande d'autorisation ICPE. Les entreprises auront l'obligation de respecter le seuil qui sera défini dans l'arrêté préfectoral (70 dB(A) de jour)

La solution technique proposée par SNCF Réseau dans le cadre de l'étude d'impact figurera en base dans l'appel d'offres mais ce dernier sera également ouvert à variante. Les entreprises qui prendront part à la consultation pourront proposer d'autres méthodologies qui pourraient générer moins de nuisances. Lors de l'analyse des offres, le critère Technique (méthodologie de déconstruction et minimisation des impacts chantier) sera prépondérant par rapport aux critères Financiers afin de challenger les entreprises sur la réduction des nuisances.

Avis du Commissaire enquêteur:

Il est clair que le bruit est une préoccupation récurrente pour les habitants de l'île Lacroix dont fait partie Mme DUPRAY.

Effectivement si les travaux de criblage/concassage sont réalisés sur la zone SERNAM située en face de l'île, comme proposé dans le projet proposé à l'enquête publique, le chantier devra faire l'objet d'une autorisation d'exploiter au titre des ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement) suite à une demande formulée par l'entreprise retenue suite à l'appel d'offre.

La mise en route de ce chantier sera assortie d'un Arrêté Préfectoral d'autorisation d'exploiter du Préfet assortie d'une règle relative aux limites de bruit autorisées en limite du chantier.

Dans sa réponse, le Maître d'Ouvrage SNCF Réseau laisse entendre que d'autres technologies « générant moins de nuisances pourraient être envisagées ».

14.4 Analyse des observations « verbales »

Les observations verbales, au nombre de 12, ont été recueillies par le commissaire enquêteur au cours de l'enquête et sont synthétisées dans le tableau ci-dessous* remis et commenté aux pétitionnaires.

Une observation verbale complémentaire a été intégrée « hors délais » le 12/10/2020, formulée par VNF au sujet du transport des déchets de déconstruction qui devraient être convoyés selon ses représentants « prioritairement par voie fluviale ».

Elles sont regroupées sous trois thématiques principales :

- Importance de la cohérence entre la «fenêtre travaux 2022 » (travaux de déconstruction trémie et maintien de l'activité réelle des entreprises

concernées/adapter aux réalités à la date de l'enquête publique (10 observations)

- Chantier de concassage des déchets de déconstruction/impact sur l'île Lacroix : bruit, poussières, visuel, trafic routier, autres moyens de transport pour les déchets de déconstruction (fluvial), circulation des trains la nuit ou éventuellement le week-end (2 observations dont une hors délais)
- Piste cyclable associée au projet : amélioration à apporter, priorités cyclistes/piétons, intersections, rampe d'accès au pont Corneille (1 observation)

Sujet	date	origine	interlocuteur
Importance de la cohérence entre la «fenêtre travaux 2022 » (travaux de déconstruction trémie et maintien de l'activité réelle des entreprises concernées/adapter aux réalités à la date de l'enquête publique	11/03	GPMR/HAROPA	M.LEMOINE
	03/06	RUBIS Terminal	M.SIMON
	17/06	FLUVIO FEEDER	M.SCHOCH
	18/06	Dock Seine	M.LECHEVALLIER
	20/06	DERICHEBOURG	M.MUSILLO
	22/06	SENALIA	M.DEBOISHEBERT
	02/07	SAIPOL/AVRIL	M.JEANNE
	30/08	LINEAS	M.ZIEGLER
	02/09	VIGNATS	M.ROYER
	10/09	BOREALIS	M.GUILLAUME
Chantier de concassage des déchets de déconstruction/impact sur l'île Lacroix : bruit, poussières, visuel, trafic routier, transport des déchets, circulation des trains la nuit ou éventuellement le week-end. * déposée hors délais lors d'un entretien avec le CE après clôture de l'EP	08/09 12/10*	CHIL VNF	Mme LEROY M. DENET et RICCI
Piste cyclable associée au projet : amélioration à apporter, priorités cyclistes/piétons, intersections, rampe d'accès au pont Corneille	05/08	SABINE	Mme DUPRAY

Commentaires:

Chacune des observations « écrite » déposée dans le cadre de l'enquête publique ou émise en tant qu'observation « orale » a été prise en compte in extenso dans le cadre du présent rapport.

Chacune d'entre elles a été présentée et commentée par le commissaire enquêteur lors de la réunion de remise du Procès verbal de synthèse des observations.

Celui-ci a émis un mémoire en réponse apportant une réponse à chacune d'entre elles.

Le commissaire enquêteur a émis un avis concernant chacune d'entre elle.

Une observation verbale a été émise hors délais, l'enquête étant close, lors d'un entretien entre le commissaire enquêteur et les représentants de VNF ; elle a été transmise pour mémoire aux MO, hors PV de synthèse des observations et reportée dans le tableau de synthèse ci-dessus.

Chapitre 15 Les documents complémentaires examinés par le commissaire enquêteur dans le cadre de cette enquête publique

Arbres d'alignement

Loi n° 2016-1087 du 08 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages (article L 350-3 et dérogation).

Fiche technique du Ministère de la transition écologique et solidaire/Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature : la protection des allées et alignements d'arbres (2 pages).

Articles de journaux :

- Déconstruction de la trémie ferroviaire de Rouen rive gauche : la circulation déviée (ACTU.fr du 16 juin 2019)
- Rouen : la trémie SNCF près du Pont Guillaume fermée en juillet/août (Info Normandie du 30 juin 2016)
- La réhabilitation de la tranchée couverte rive gauche a commencé au niveau du Pont Corneille à Rouen avec des conséquences sur la circulation (Métropole site internet le 20 juin 2019)
- Trois mois de travaux sur la trémie ferroviaire rive gauche à Rouen (Paris Normandie du 17 juin 2019)
- Rouen, la trémie SBCF qui manquait de s'écrouler va être partiellement démolie (Paris Normandie du 21 mai 2018)
- Un des principaux accès au centre de Rouen fermé pour plus d'un an pour travaux (76 ACTU du 06 mars 2019)
- Bientôt un nouveau grand chantier sur la rive gauche (FR3 Normandie 22 septembre 2018)
- La trémie ferroviaire sera démolie , trois solutions de circulation soumises aux usager (Paris Normandie du 06 juillet 2018)
- Travaux sur la trémie ferroviaire rive gauche (Rouen.fr du 10 septembre 2019)
- Effondrement d'une partie d'un quai (Paris Normandie du 13 juillet 2020)

Avis de l'Autorité Environnementale

Avis délibéré de l'AE sur la suppression de la tranchée couverte ferroviaire de Rouen entre les ponts Corneille et Mathilde/n° AE 2019-112 du 05 février 2020 (16 pages)

Mémoire en réponse suite à l'avis de l'AE d'avril 2020 (48 pages)

Climat/Air/Energie

Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) région Normandie/mars 2013 Accord de Rouen pour le climat - 29 novembre 2018

Plan Climat Air Energie Territorial/PCAET /décembre 2019

Concertation Inter Administrative (CIA)

Diaporama d'accompagnement de la réunion de lancement de la concertation du 03 juillet 2018 ;

Diaporama de la réunion de lancement de la CIA le 18 avril 2019 ;

PV de clôture de la concertation inter administrative du 25 mai 2019 ;

Tableau intitulé « version finale jointe au compte rendu de la réunion de restitution des avis du 24 mai 2019

COFIL

CR du COFIL du 03 juillet 2017

CR du COFIL du 30 octobre 2019

CRIBLAGE/CONCASSAGE

« Du béton recyclé...au béton- l'économie circulaire en action » /UNICEM 2016

Recyclage et gestion des déchets du BTP/UNICEM/2015 (5 pages)
Recyclage et valorisation des bétons /Industriels cimentiers (4 pages)
Le concassage par percussion ou par écrasement/Planète TP (2 pages)
Transport, recyclage et valorisation du béton /UNICEM magazine janvier 2016 n° 775 (23 pages)
Guide « matériaux alternatifs en région Normandie » FNTP (16 pages)
La sécurité dans les carrières (concassage et opérations annexes)/INRS ED 799/2002 (48 pages)
Plaquette guide « acceptation des déchets du BTP » / CEREMA (6 pages)
Loi 2015-992 du 17/08/2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (76 pages)

Développement Durable/Ecologie

Schéma Régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)
Plaquette guide « acceptation de s déchets du BTP »Normandie/juillet 2020

Flore

Recommandations pour l'intégration d'une haie pluristratifiée/Paysagiste MOE/2020 (3 pages)

HAROPA/Grand Port Maritime de Rouen (GPMR)

Contrat de Plan HAROPA-GPMR 2014/2019
Projet stratégique 2014-2019 du GPMR -HAROPA

Quais bas Rouen rive gauche

Inspection des fondations des quais par SOGETRAM - SOTRAPLEX d'octobre/novembre 1991 (33 pages A3)
Rapport concernant « un effondrement sur le quai d'Elbeuf (maintenant Jacques Anquetil) en avril 2010 »/Voies Navigables de France/12 mai 2010 (5 pages)

SDAGE

SDAGE Seine Normandie 2010/2015/Pour un bon état des eaux en 2015- Comité de Bassin seine Normandie- 274 pages

Trémie Ferroviaire/Etude de l'état

Tranchée ferroviaire couverte rive gauche de Rouen/Synthèse explicative des études réalisées sur les ouvrages en tête des ponts Guillaume le conquérant, Boieldieu et Corneille/CEREMA/ Aout 2015/ (5 pages)
Tranchée ferroviaire couverte rive gauche de Rouen/Synthèse explicative des études de capacité portante réalisée sur les ouvrages E et M (5 pages)

Trémie Ferroviaire/Travaux de déconstruction

Démolition des ouvrages M à Q de la tranchée couverte Rouen gauche/ Dossier de synthèse APO/version 03 du 15 novembre 2019 (14 pages)
Modalités de valorisation des matériaux issus de la déconstruction/Note NEO ECO/ « déconstruction innovante » du 25/03/2019 (21 pages)

Urbanisme

Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) de la Métropole Rouen Normandie/octobre 2015
Plan de Déplacement Urbain (PDU) de la Métropole Rouen Normandie de décembre 2014
Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la Métropole Rouen Normandie/février 2020

Voies Cyclables

- guide pour la conception des aménagements cyclables du grand Lyon /2013/ 191 pages
- guide aménagements de la CAPI/2013/112 pages
- Cahier de recommandations pour les aménagements Cyclables/Ministère de l'écologie/2011/89

pages

- Fiche CERTU 07 « les pistes cyclables »/2009/5 pages
- Fiche CERU 23 « point sur la mobilité urbaine »/2012/8 pages
- Fiche CEREMA 2 « bandes cyclables »/2015/5 pages
- Petit guide sur les temps de parcours à vélo/plaquette MRN/2 pages
- Vélos à Rouen indicateurs et classement
- Carte « vélos » à Rouen
- Communiqué de presse MRN du 30/04/2020 « la Métropole mise sur les transports doux » /2 pages
- CR et communiqués de presse de l'Association SABINE (Vélos à Rouen) des 19, 27, 29/04/2020 et 03/05/2020
- Articles de presse publiés dans les journaux locaux : Paris Normandie, Tendance Ouest et Côté Rouen

Voiries

« Voies structurantes d'agglomérations/conception des artères urbaines à 70 km/heure » /Guide CERTU (Centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) référence n° 129

Fait à Rouen le 19 octobre 2020

Le commissaire enquêteur

Jean Luc LAINE

