

BULLETIN OFFICIEL DES ACTES de SNCF Réseau

NUMERO 162 – 15 JUIN 2021

Le bulletin officiel de SNCF Réseau comporte les textes réglementaires émis par la société.

Toute demande de consultation des actes et documents liés à ces actes doit être adressée à :

SNCF Réseau – 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU – CS 80001
93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX

DocuSigned by:

L'HER Sébastien

A750416D2FA644D...



SOMMAIRE		PAGE
1	Avis de délibération du conseil d'administration Séance du 29 avril 2021	3
2	Avis de décisions de déclassement du domaine public ferroviaire Avis de décisions de déclassement du domaine public ferroviaire prises entre le 1 ^{er} et le 31 mai 2021 Avis de décisions de déclassement du domaine public ferroviaire prises entre le 1 ^{er} et le 15 juin 2021	3
3	Déclarations de projets Décision du 9 juin 2021 portant déclaration de projet relative au projet de démolition de la tranchée couverte Rive Gauche à Rouen	3

1 Avis de délibération du conseil d'administration

Séance du 29 avril 2021

Lors de la séance du 29 avril 2021, le Conseil d'administration de SNCF Réseau, après en avoir délibéré, a pris les décisions suivantes :

- AUTORISATION de l'augmentation du budget du projet SDA Saint-Denis de la SA SNCF Gares & Connexions jusqu'à un montant de 125 millions d'euros aux conditions économique de 2009 soit environ 145,8 millions d'euros courants.

Les délibérations en texte intégral sont communicables dans le cadre de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 relative à la liberté d'accès aux documents administratifs et à la réutilisation des informations publiques, en écrivant à SNCF Réseau, 15/17 rue Jean-Philippe Rameau - CS 80001 - 93418 LA PLAINE SAINT-DENIS CEDEX.

2 Avis de décisions de déclassement du domaine public ferroviaire

Avis de décisions de déclassement du domaine public ferroviaire prises entre le 1^{er} et le 31 mai 2021

Est portée à la connaissance du public, la décision de SNCF Réseau de déclasser du domaine public ferroviaire les terrains suivants :

- 27 mai 2021 : Le terrain bâti sis à LA SOUTERRAINE (23), tel qu'il apparaît dans le tableau ci-dessous :

Code INSEE Commune	Lieu-dit	Références cadastrales		Surface (m ²)
		Section	Numéro	
23176	1 CITE CATENAIRES SNCF	BK	309	1 925
TOTAL				1 925

La présente décision sera publiée au Recueil des Actes Administratif de la préfecture de la CREUSE.

Les décisions de déclassement sont disponibles, en texte intégral, sur simple demande à SNCF Réseau, 15 / 17 rue Jean-Philippe RAMEAU – CS 80001 – 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX.

Avis de décisions de déclassement du domaine public ferroviaire prises entre le 1^{er} et le 15 juin 2021

Est portée à la connaissance du public, la décision de SNCF Réseau de déclasser du domaine public ferroviaire les terrains suivants :

- 4 juin 2021 : Le terrain non bâti sis à VILLEMOMBLE (93), tel qu'il apparaît dans le tableau ci-dessous :

Code INSEE Commune	Lieu-dit	Références cadastrales		Surface (m ²)
		Section	Numéro	
93250		G	149	224
93250		G	151	298
TOTAL				522

La présente décision sera publiée au Recueil des Actes Administratif de la préfecture de SEINE SAINT DENIS.

Les décisions de déclassement sont disponibles, en texte intégral, sur simple demande à SNCF Réseau, 15 / 17 rue Jean-Philippe RAMEAU – CS 80001 – 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX.

3 Déclarations de projet

Décision du 9 juin 2021 portant déclaration de projet relative au projet de démolition de la tranchée couverte Rive Gauche à Rouen

Le directeur général adjoint clients et services de SNCF Réseau,

Vu le code des transports, et notamment ses articles L.2111-9 à L.2111-28,

Vu le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau,

Vu la décision du 25 juin 2020 portant délégation de pouvoirs du président-directeur général au directeur général adjoint clients et services, notamment son article 10 déléguant le pouvoir de « Prononcer, par déclaration de projet au sens de l'article L.126-1 du code de l'environnement et de l'article L.300-6 du code de l'urbanisme, l'intérêt général des travaux de création d'ouvrages ferroviaires. »,

Vu la délibération du Conseil communautaire du 12 octobre 2015 relative au protocole partenarial de financement des études et travaux de la tranchée ferroviaire couverte rive gauche à Rouen,

Vu la délibération du Conseil communautaire du 14 octobre 2019 approuvant la répartition des compétences entre SNCF Réseau et la Métropole Rouen Normandie,

Vu le code de l'environnement, notamment les articles L. 122-1 et suivants, et R 122-1 et suivants régissant la procédure d'évaluation environnementale, les articles L. 123-1 et suivants et R 123-1 et suivants régissant la procédure d'enquête publique relative aux projets, plans et programmes ayant une incidence sur l'environnement ; ainsi que les articles L. 126-1 et suivants et R 126-1 et suivants relatifs à la déclaration de projet,

Vu l'avis délibéré de l'Autorité environnementale (Conseil général de l'environnement et du développement durable) sur le Projet de suppression de la tranchée couverte ferroviaire de Rouen entre les ponts Mathilde et Corneille (76) n° Ae 2019-112 en date du 5 Février 2020,

Vu le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale n° Ae 2019-112 des maîtres d'ouvrage Métropole Rouen Normandie et SNCF Réseau intégré au dossier d'enquête publique,

Vu la décision n° E20000005/76 du 4 février 2020 du président du tribunal administratif de Rouen portant désignation du commissaire enquêteur ;

Vu les pièces du dossier d'enquête publique et notamment l'étude d'impact ;

Vu l'arrêté d'organisation d'enquête référencé EPDM 20.106 pris par Monsieur le Président de la Métropole Rouen Normandie en date du 01 juillet 2020 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique relative aux travaux de la tranchée couverte Rive gauche, pour une durée d'un mois du Lundi 24 août 2020 au samedi 26 septembre 2020 inclus, au bâtiment 108 siège de la Métropole Rouen Normandie – 108 allée François Mitterrand 76006 Rouen,

Vu le procès-verbal de synthèse du 29 septembre 2020, établi par le commissaire enquêteur, et remis aux maîtres d'ouvrage le 2 octobre 2020,

Vu le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse référencé AB/EL/20-6853 daté du 07 octobre des maîtres d'ouvrage Métropole Rouen Normandie et SNCF Réseau transmis au commissaire enquêteur, Vu les conclusions motivées et l'avis du commissaire enquêteur en date du 19 octobre 2020 donnant un avis favorable avec recommandations à la réalisation du projet ;

Considérant les éléments suivants :

1. INTÉRÊT GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION

1.1. Présentation et objectifs globaux du projet

Au droit de la ville de Rouen, une voie ferrée assure la desserte du Grand Port Maritime de Rouen (GPMR) en longeant les quais de la Seine sur sa rive gauche.

Surmontant cette infrastructure ferroviaire, un ouvrage d'art d'environ 1,6 km a été constitué entre le pont Guillaume Le Conquérant et le pont Mathilde. Cet ouvrage forme une tranchée couverte ferroviaire qui détermine une série de quais hauts dédiés à la circulation routière.

L'ouvrage, construit entre 1949 et 1950 en béton précontraint, est constitué de 16 types de portiques repérés de A à H et de J à Q.

Plusieurs expertises techniques réalisées par SNCF Réseau ont confirmé l'état de dégradation de l'ouvrage.

Il s'avère que les ouvrages M à Q situés entre le Pont Corneille et le Pont Mathilde à Rouen présentent des pathologies importantes qui ne permettent pas leurs réparations d'où le projet qui prévoit leur déconstruction. Face à l'état de dégradation avancée de l'ouvrage d'art et à l'impossibilité d'engager des travaux de confortement dans une enveloppe budgétaire raisonnable, la décision a été prise fin décembre 2018, en concertation avec l'ensemble des acteurs, de démolir cette section de l'ouvrage dans les meilleurs délais.

Cette décision s'est accompagnée d'une interdiction de circulation sur l'ouvrage quasi immédiate du fait du risque imminent d'effondrement sous circulation PL et VL mis en lumière par une expertise du CEREMA.

Le reste de l'ouvrage composé des ouvrages A à L sera soumis à des travaux de confortement.

Ainsi, un programme de mise en sécurité de l'ouvrage a été décidé en distinguant deux sections :

- Confortement de la partie ouest, entre les ponts Guillaume Le Conquérant et Corneille, composée par les ouvrages nommés A, B, C, D, E, G, H, J et L,
- Démolition de la partie est, entre les ponts Corneille et Mathilde (qui forme le quai haut Jacques Anquetil), composée par les ouvrages nommés M, N, O, P, Q.

La présente déclaration de projet porte sur le périmètre du projet de démolition dont les principaux objectifs sont les suivants :

- 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 fret vers le port de Rouen en phase travaux,
- 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.

Le projet de démolition de la tranchée couverte des ouvrages de M à Q s'articule autour de deux composantes techniques particulières :

- La réorganisation des voiries, comprenant également l'adaptation de l'échangeur sud du pont Mathilde par la Métropole Rouen Normandie,
- La suppression proprement dite de la tranchée couverte ferroviaire composée par les ouvrages nommés M, N, O, P, Q par la SNCF.

Concernant la partie routière et afin de maintenir les circulations routières en lieu et place du quai haut Jacques Anquetil, un itinéraire alternatif de substitution a été créé, préalablement aux travaux de suppression de la tranchée couverte ferroviaire

La solution s'est orientée sur la réalisation d'une nouvelle voie sur les quais bas en remplacement de la route actuellement portée par la tranchée couverte.

Profitant de ces travaux, il est également proposé de modifier l'échangeur de la tête sud du pont Mathilde afin de garantir les mêmes possibilités d'échanges qu'auparavant en fluidifiant la circulation sur le pont.

Afin de pouvoir assurer une démolition de la tranchée couverte ferroviaire dans des conditions optimales les travaux de suppression de la tranchée couverte ferroviaire doivent affecter le moins possible les circulations ferroviaires permettant la desserte du port maritime de Rouen.

La solution retenue consiste à déconstruire l'ensemble de l'ouvrage entre les portiques M et Q, sans modifier la voie ferrée, en laissant 2 tranches de circulations des trains sur 2 nuits par semaine.

A cette déconstruction progressive de l'ouvrage à l'aide de grues, s'ajoute une opération de recyclage/valorisation sur place des blocs de béton générés.

1.2. Les travaux envisagés

1.2.1. Des aménagements de voirie :

La réorganisation des voiries se décompose en deux phases de travaux :

- La première phase correspond à la réalisation en urgence d'une voie nouvelle située sur les quais bas et assurant la liaison entre l'avenue du Grand Cours (RD 18E) et le pont Corneille,
- La deuxième phase correspond à la réalisation définitive des différentes voies de raccordement avec le pont Mathilde, et à la création d'un rétablissement pour les modes doux.

Par ailleurs, le projet comprend également des aménagements paysagers d'ensemble sur les quais bas.

Les travaux sont l'occasion de revoir la répartition des bretelles de sortie de la tête sud du pont Mathilde. En effet, le pont est quotidiennement saturé et entraîne une fermeture du tunnel de la Grand Mare au nord. Ceci génère une perte de temps importante pour les usagers et un trafic important sur les axes de déviation.

Le principe retenu consiste à maintenir les échanges actuels. Une solution priorisant les deux sorties a été recherchée :

- La liaison entre le pont Mathilde et la RD18E est assurée par la première bretelle équipée de deux voies, son accès se réalise depuis la voie centrale et la voie de droite du pont ;
- La liaison entre le pont Mathilde et le pont de l'Europe reste assurée par la troisième bretelle en tout droit.

La liaison entre le pont Mathilde et la voie nouvelle des quais bas est assurée par une courte bretelle raccordée sur la première bretelle puisqu'elle ne supporte que 10% du trafic du pont.

Les nouvelles bretelles ont été conçues pour améliorer la fluidité des circulations tout en préservant la sécurité des usagers (application des recommandations du SETRA pour les voies urbaines et les giratoires).

Une voie partagée (piétons-vélos) sera aménagée le long de la voie de substitution. Elle assurera une continuité avec les voies existantes qui l'encadrent.

Des aménagements paysagers seront réalisés sur les délaissés (anciennes voiries déconstruites) et sur l'espace des quais bas à l'est du pont Corneille. En particulier, une haie pluristratifiée est programmée le long de la voie ferrée.

1.2.2. Une démolition de l'ouvrage :

La section concernée par les travaux de démolition représente une longueur totale d'environ 460 m.

En concertation avec l'ensemble des partenaires impliqués dans cette opération, le choix de la solution s'est orienté en tenant compte des critères suivants :

- Réduire les coûts de démolition/déconstruction de la tranchée couverte,
- Limiter l'interruption des circulations ferroviaires à une période maximum de 8 semaines.

La méthode de démolition retenue est celle de la déconstruction progressive à l'aide de grues, sans déviation de la double voie ferrée présente sous l'ouvrage.

La déconstruction de l'ouvrage d'art va générer d'importantes quantités de béton (environ 12 500 tonnes). La recherche d'une valorisation de ces matériaux par la mise en œuvre d'un processus de recyclage accompagne le démantèlement de la tranchée couverte ferroviaire.

L'évacuation des matériaux se fera en utilisant les voies routières principales de manière à intégrer le flux de poids-lourds dans le trafic existant en privilégiant les itinéraires minimisant les nuisances pour les riverains.

1.2.3. La gestion du projet :

L'ensemble des travaux de la tranchée couverte ferroviaire de la rive gauche à Rouen constitue une opération d'aménagement inscrite au Contrat de plan Etat-Région 2015-2020 de la Normandie.

A ce titre, elle regroupe au sein d'un Comité de pilotage sous l'égide de la DREAL Normandie différents partenaires : l'Etat, la Région Normandie, le Conseil Départemental de Seine-Maritime, la Métropole Rouen Normandie et le Grand Port Maritime de Rouen.

Compte tenu de la nature des travaux, SNCF Réseau est associé à ce Comité de pilotage.

1.2.3.1. La maîtrise d'ouvrage du projet

Pour la présente opération, la maîtrise d'ouvrage est double :

La réorganisation des voiries est sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole Rouen Normandie,

La démolition de la tranchée couverte ferroviaire est sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau.

1.2.3.2. Le planning du projet

Le planning prévisionnel du projet s'articule autour de deux étapes distinctes :

- Une étape d'aménagement des voiries au premier semestre 2021,
- Une étape de démolition de l'ouvrage en Mai-Juin 2022.

1.2.3.3. Les coûts du projet

Les coûts d'objectif sont respectivement :

- Pour la réorganisation des voiries, sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole Rouen Normandie : 6 Millions d'Euros TTC,
- Pour la déconstruction de la tranchée couverte ferroviaire, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau : 8,6 Millions d'Euros TTC.

1.3. Sensibilité du site :

Les enjeux du site concernent en particulier le cadre de vie des riverains et le risque de nuisances en phase chantier, qu'elles soient visuelles, acoustiques, liées à la qualité de l'air ou aux vibrations.

Le projet s'inscrit en effet dans un espace urbain d'entrée de ville essentiellement marqué par des activités économiques du site de la SERNAM (ancienne gare St-Server), impliquant un travail d'articulation et de cohérence du projet avec les orientations d'aménagement du site. 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 MALOJET (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).

Les enjeux concernent également la circulation :

- Enjeu de maintien des circulations routières enregistrées sur l'actuel quai haut (RD 18 E), avec restitution des continuités d'itinéraires pour les véhicules légers, pour les poids-lourds et pour les convois de transports exceptionnels,
- Enjeu de maintien des circulations modes doux,
- Enjeu de maintien des circulations ferroviaires de fret en direction de la zone industrielle et portuaire de la rive gauche, en aval du site et des capacités de la ligne ferroviaire.

Les enjeux concernant le milieu naturel et le milieu physique sont limités. Le secteur reste cependant soumis au risque inondation, le projet doit permettre de préserver les conditions d'expansion des crues.

1.4. Adéquation du projet avec les objectifs d'intérêt général :

En termes d'intérêt général, le projet porté par SNCF Réseau vise à :

- Supprimer le risque d'effondrement de la tranchée couverte ferroviaire,
- Sécuriser le seul accès FRET au port autonome de Rouen.

2. PROCEDURES ADMINISTRATIVES MENEES DANS LE CADRE DU PROJET

L'opération fait l'objet de plusieurs procédures administratives reprises ci-dessous :

2.1. Concertation :

Le projet a fait l'objet d'une concertation préalable avec les habitants conformément à la délibération de la Métropole Rouen Normandie du 14 mai 2018 :

- Une réunion publique de lancement le 03 juillet 2018 avec la présence d'une vingtaine de personnes pour une présentation du projet
- Une balade urbaine le 22 septembre 2018 avec la participation de 40 personnes pour prendre connaissance du site et son histoire.
- Un atelier participatif le 11 octobre 2018 avec le travail de 15 personnes en trois groupes qui ont réfléchi sur les flux de circulation, les aménagements paysagers et la place des modes actifs.
- Une réunion publique de restitution le 27 novembre 2018 avec présentation de la solution technique retenue à l'unanimité lors de l'atelier participatif.

Le projet a également fait l'objet d'une concertation inter administrative du 18 avril 2019 au 24 mai 2019. Elle a permis à tous les Services de l'Etat de prendre connaissance de l'étude d'impact. La DDTM, la DIRNO, la DREAL, le SIRACEDPC et VNF ont émis des remarques qui ont fait l'objet de reprises dans le dossier soumis à l'Autorité Environnementale.

2.2. Évaluation environnementale :

Le CGEDD a été saisi le 4 Novembre 2019 par SNCF Réseau et la Métropole Rouen Normandie et a remis son avis le 05 Février 2020. L'avis recommandait notamment :

- D'analyser, à un horizon éloigné, l'effet de redistribution des trafics routiers du fait de la réduction des voies (de 2x3 voies à 2 voies), ainsi que l'évolution du trafic ferroviaire en lien avec les perspectives de développement de l'activité du grand port maritime de Rouen ;
- D'améliorer la dimension écologique des aménagements d'insertion paysagère, en évitant le recours aux espèces ornementales plantées sur les aménagements de berges déjà réalisés en aval, et en privilégiant les essences régionales ;
- De préciser le dispositif de suivi des bruits de chantier qui sera mis en place ;
- De fournir une estimation des émissions atmosphériques du chantier et de présenter les avantages et nuisances comparés du concassage sur place avec d'éventuelles options alternatives analysées.

SNCF Réseau et la Métropole Rouen Normandie ont répondu à l'Autorité Environnementale le 26 mai 2020 et cette réponse a été intégrée au dossier d'étude d'impact dans le cadre de l'enquête publique.

Les réponses portant sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, ont apporté des précisions sur les thématiques suivantes :

- Acoustique en phase chantier et en phase de fonctionnement,
- Qualité de l'air en phase chantier et en phase de fonctionnement,
- Modalités de déconstruction de la tranchée couverte,
- Palette végétale,
- Dispositif d'assainissement.

2.3. Enquête publique

Le projet et son dossier d'étude d'impact a été soumis à enquête publique du 24 août 2020 au 26 septembre 2020. Cinq permanences ont été organisées au 108, deux réunions publiques les 27 août 2020 et 08 septembre 2020. En outre, une réunion a été organisée à la demande du Comité des Habitants de l'île Lacroix le 17 septembre 2020.

24 observations ont été formulées au cours de cette enquête publique, réparties comme suit :

- 11 observations écrites déposées via le site informatique « je participe » sur sa partie spécifiquement dédiée à l'enquête publique citée ;
- 13 observations verbales formulées dans le cadre des entretiens complémentaires souhaités par le commissaire enquêteur ou programmés à la demande de certains interlocuteurs du projet et synthétisés par ses soins.

Quatre grandes thématiques sont développées dans le cadre des observations écrites déposées.

A. Les observations liées à la réorganisation de la tête Sud du pont Mathilde :

- o Efficacité de la réorganisation envisagée des voiries
- o Géométrie globale du projet /sécurité de la bretelle vers RD 18 et sortie Rouen centre

B. Les impacts potentiels du chantier de déconstruction et concassage pour les riverains du projet (Ile Lacroix – Rue Desseaux – Clinique Mathilde 2 – avenue Champlain) :

- o Bruit le jour chantier/la nuit circulation des trains, poussière, visuel, trafic routier de la zone
- o Suivi du bruit pendant travaux
- o Méthode de déconstruction
- o Stockage des déchets sur la zone SERNAM
- o Utilisation d'entreprises locales spécialisées dans le traitement et la valorisation
- o Des déchets routiers possédant déjà une autorisation ICPE

C. Les impacts du chantier de déconstruction sur l'économie locale et régionale :

- o Limitation de la circulation des trains desservant la ligne ferroviaire GPMR/HAROPA, un « enjeu stratégique » pour le port et les industriels
- o Dimensionnement de la « fenêtre utile » pour les livraisons par trains deux nuits par semaine à reconsidérer (capacité des industriels à recevoir et traiter les trains) – intégrer les commissionnaires de transport et les tractionnaires dans la démarche
- o Livraison des hangars du quai bas Jacques Anquetil (184 – 185)
- o Stationnement des bus touristiques (OUIBUS – FLIXBUS) pendant les travaux sur le site de la SERNAM

D. L'intégration de la circulation « douce » dans le projet :

- o Problèmes de géométrie de la piste cyclable proposée (angles droits, intersections avec les routes – temporisation des feux – proximité des zones de circulation ou de parking /impacts sécurité
- o Passerelle cyclable parallèle à la remontée sur le pont Corneille (sécurité)
- o Coexistence « piétons/vélos » déconseillée
- o Maintien de l'itinéraire cyclable pendant toute la durée de la phase de travaux (voiries et déconstruction)

Les observations verbales concernant SNCF Réseau sont au nombre de trois et portent sur les points suivants :

- a) L'importance de la cohérence entre la « fenêtre travaux 2022 » (travaux de déconstruction trémie et maintien de l'activité réelle des entreprises concernées et la nécessité de l'adapter aux réalités économiques à la date de l'enquête publique et du moment de réalisation du chantier (10 observations).
- b) Le chantier de concassage des déchets de déconstruction et son impact potentiel sur l'île Lacroix (avec d'éventuelles répercussions sur la rue Desseaux, la Clinique Mathilde 2, l'avenue Champlain) : bruit, poussières, visuel, trafic routier, circulation des trains la nuit ou éventuellement le week-end (01 observation).
- c) La piste cyclable associée au projet : amélioration à apporter, priorités cyclistes/piétons, intersections, rampe d'accès au pont Corneille... (01 observation).

Chaque observation a fait l'objet d'une réponse des maîtres d'ouvrage.

SNCF Réseau travaille à réduire les nuisances pour les riverains en phase chantier, notamment en termes de bruit et de poussières.

Concernant le transport FRET, SNCF Réseau s'engage à lancer à partir de juin 2021 une concertation avec les industriels du Port pour organiser le plan de transport pendant la période de démolition.

3. ENGAGEMENTS DE SNCF RESEAU ET CONCLUSION

Les engagements de SNCF Réseau sont repris :

- Dans le dossier d'enquête publique ;
- Dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale n° Ae 2019-112 des maîtres d'ouvrage Métropole Rouen Normandie et SNCF Réseau intégré au dossier d'enquête publique ;

- Dans le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse du commissaire enquêteur.

Ils visent à éviter et réduire les impacts de l'opération sur l'environnement.

Ces engagements sont résumés ci-après :

Au titre des mesures ERC (éviter, réduire, compenser), SNCF Réseau a pris des engagements concernant la phase travaux dans le dossier d'étude d'impact final que l'on peut résumer ainsi :

Phase Travaux

3.1. Milieu Physique : sols, air et climat :

- Dispositions de chantier limitant les risques de dispersion des poussières
- Remise en état des sols de la plateforme (éventuel site de concassage, de stockage provisoire des terres de terrassement et globalement de l'emprise chantier) après travaux

3.2. Ressource en eau :

- Dispositions de chantier limitant les risques d'altération des eaux
- Mise en place d'un plan d'alerte pollution
- Installation de la plateforme de traitement des matériaux hors zone inondable

3.3. Milieux naturels et biodiversité :

- ME 01 : Respect des obligations des entreprises et des emprises chantier
- MR 01 : Phasage du chantier lors de la libération des emprises
- MR 03 : Contrôle des espèces exotiques envahissantes (arbres à papillon sur anciens quais Préfecture)

3.3.1. Milieu humain : population, activités et bâti :

- Information des riverains et des usagers sur les modalités de conduite du chantier (la MOA prévoit un budget communication, toutefois l'entreprise doit prévoir le boitage de flyer à minima deux semaines avant une intervention bruyante ou générant toute autre contrainte, vibratoire par exemple)
- Dispositions de chantier limitant l'envol de poussières et les nuisances acoustiques (engins conformes)
- Utilisation d'engins de chantier respectant les normes environnementales

3.3.2. Risques – Nuisances- Santé :

- Information des riverains et des usagers sur les modalités de conduite du chantier
- Dispositions prises pour que les matériaux issus du démantèlement de la tranchée couverte n'induisent pas de poussières sur les routes
- Respect des heures creuses de circulation en journée pour l'évacuation des déchets de chantier
- Evitement le plus possible de la traversée du centre-ville pour l'évacuation des déchets de chantier

4. LES CONCLUSIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Le commissaire enquêteur à l'issue de l'enquête publique a émis le 20 Novembre 2020 un avis favorable à la délivrance de l'autorisation environnementale sollicitée en vue de la suppression de la tranchée couverte ferroviaire de Rouen entre les ponts Mathilde et Corneille (76).

Cet avis favorable est accompagné de cinq recommandations dont deux concernent SNCF Réseau :

- Réfléchir à une meilleure prise en compte des impacts du chantier de déconstruction/concassage des déchets vis à vis des riverains immédiats (Ile Lacroix –Rue Desseaux –Clinique Mathilde 2 - avenue Champlain),
- Compléter la réflexion concernant les impacts du chantier sur l'économie et compléter par des mesures appropriées.

5. CONDITIONS DE POURSUITE DU PROJET PAR SNCF RESEAU

La déclaration de projet répond aux exigences des dispositions de l'article L126-1 du code de l'environnement. Celui-ci prévoit que, lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages ne donnant pas lieu à déclaration d'utilité publique fait l'objet d'une enquête publique, SNCF Réseau responsable du projet se prononce par une déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération projetée.

L'enquête publique s'est déroulée conformément aux dispositions des articles L123-1-A à L123-18 et R123-1 à R123-27 du code de l'environnement.

Faisant suite à l'avis favorable avec recommandations du commissaire enquêteur, SNCF Réseau décide :

Article 1^{er} : Le projet de suppression de la tranchée couverte ferroviaire de Rouen entre les ponts Mathilde et Corneille sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et présenté à l'enquête publique, est déclaré d'intérêt général, au sens de l'article L126-1 du code de l'environnement. La présente déclaration de projet intervient conformément aux articles L126-1 du code de l'environnement et L2111-27 du code des transports.

Article 2 : SNCF Réseau s'engage à la réalisation et au suivi des mesures d'évitement et de réduction des impacts qui lui incombent, tels qu'elles sont décrites dans l'étude d'impact et mentionnées au chapitre III de la présente déclaration.

Article 3 : la présente décision sera affichée dans la commune concernée et publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture de Seine Maritime ainsi qu'au bulletin officiel de SNCF Réseau consultable sur son site internet www.sncf-reseau.com.

Fait à Saint-Denis, le 9 juin 2021

SIGNE : La directrice générale adjointe clients et services
Isabelle DELON