

Projet de suppression du PN 11 de St Médard-Sur-Ille

Ouvrage sous périmètre de MOA SNCF Réseau

Comité de Pilotage du 06 Septembre 2016

• Sommaire

- ❖ - **Page 3** : Rappel de l'historique
- ❖ - **Page 4** : Objectif du présent COPIL
- ❖ - **Page 5** : Rappel du besoin de l'ouvrage sous périmètre de MOA SNCF Réseau
- ❖ - **Pages 6 à 10** : Rappel des scénarios présentés lors de la concertation
- ❖ - **Page 11** : Analyse multicritères des scénarios
- ❖ - **Page 12 à 13** : Bilan de la concertation
- ❖ - **Page 14** : Choix du scénario proposé
- ❖ - **Page 15** : Financement de l'opération
- ❖ - **Page 16** : Rétro-planning provisoire établi en 1^{ère} phase d'EP

- ❖ *Annexes : Synthèse quantitative des contributions et détails des avis*

Rappel de l'historique :

- La 1^{ère} Phase de l'étude préliminaire sous périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau (RFF à l'époque) s'est achevée en 2014
- 4 scénarios d'aménagements ont été proposés (+ 2 supplémentaires étudiés) à l'issue de cette première phase d'étude.
- Aucune solution technique et financière ne faisant l'unanimité, aucun scénario n'a été retenu lors du COPIL du 20 Octobre 2014
- La signature, le 20 avril 2016, du protocole de soutien au projet de suppression du passage à niveau de St Médard-Sur-Ille a permis de relancer le projet.
- Du 24 mai au 24 juin 2016, SNCF Réseau a présenté plusieurs scénarios d'aménagement au niveau de la halte dans le cadre de la procédure de concertation (L103-2) qui s'est déroulée conjointement avec celle menée par le Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine.

Objectifs du présent COPIL :

- **Présenter le bilan de la concertation** et les suites données
- **Valider un scénario** afin d'arrêter le programme de l'opération et ainsi pouvoir engager la 2^{ème} phase de l'étude préliminaire dès septembre 2016

Cette 2^{ème} phase d'étude préliminaire consiste à approfondir techniquement la solution retenue et à prendre en compte les contraintes géotechniques et topographiques (relevés et sondages actuellement en cours de réalisation).

Rappel du besoin de l'ouvrage sous périmètre de MOA SNCF Réseau :

- Objectif

Sécuriser le franchissement de la voie ferrée pour les piétons, personnes à mobilité réduite (PMR) et vélos tenus en mains

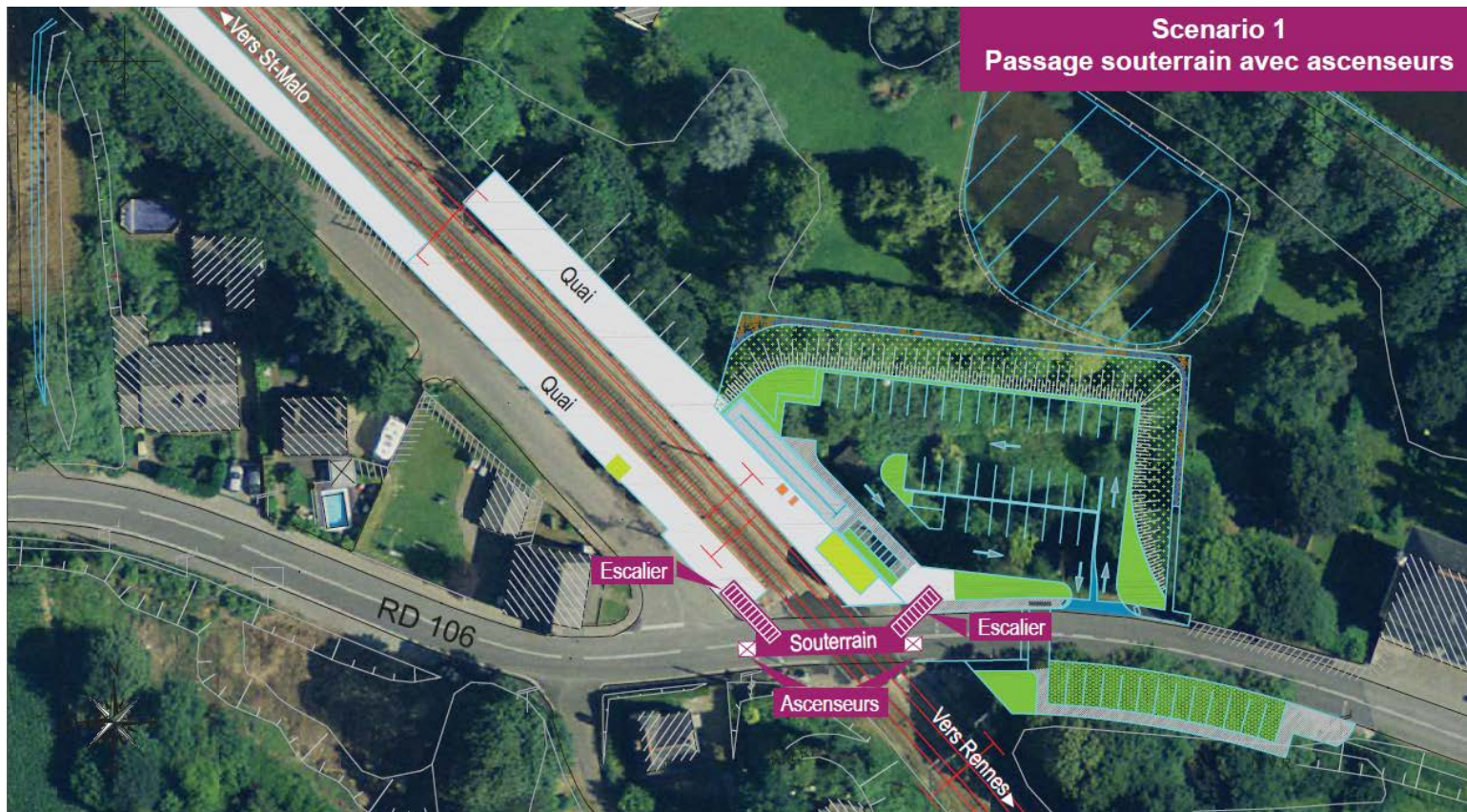
- Fonctionnalités du futur ouvrage

- Assurer une liaison inter-quartiers
- Permettre l'accès aux quais pour tous les voyageurs, y compris les personnes à mobilité réduite (PMR)

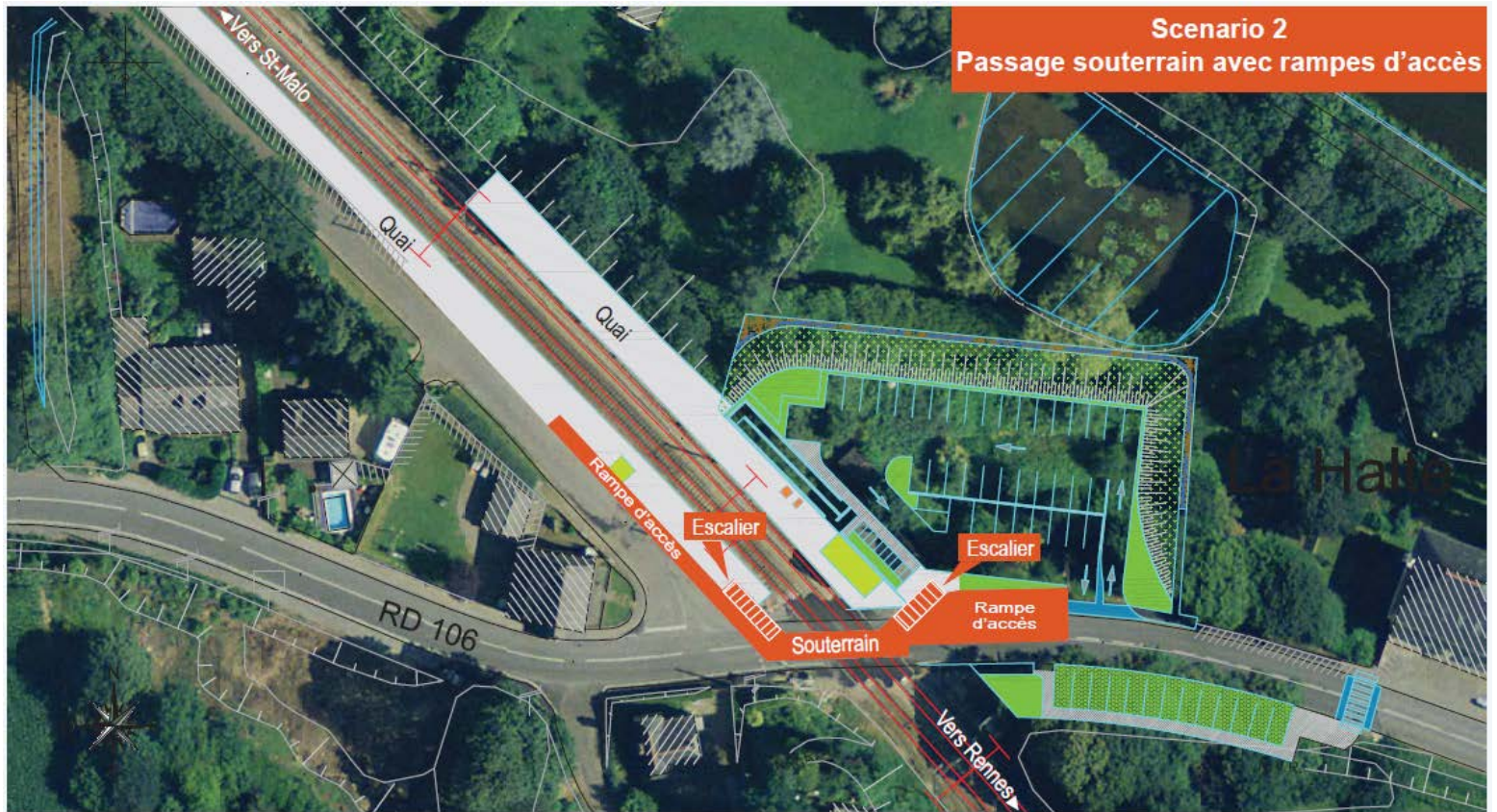
Rappel des scénarios présentés lors de la concertation :

Scénario 1 :

Passage
souterrain
avec
ascenseurs



- Localisation du passage souterrain au niveau de l'actuel passage à niveau
- Accès au souterrain par escaliers et par ascenseurs (*Personnes à Mobilité Réduite*)
- Coût estimatif (conditions économiques 2016) : 3 M €



Scénario 2 :

Passage
souterrain
avec
rampes
d'accès

- Localisation du passage souterrain au niveau de l'actuel passage à niveau
- Accès au souterrain par escaliers et par rampes (*déclivité conforme aux normes d'accessibilité*)
- Coût estimatif (conditions économiques 2016) : 5 M €

Scénario 3 :

Passerelle avec ascenseurs



- Localisation de la passerelle au niveau de l'actuel passage à niveau
- Accès à la passerelle par escaliers et par ascenseurs (*hauteur de l'ouvrage environ 7m*)
- Coût estimatif (conditions économiques 2016) : 3 M €

Scénario 4 :

Passage souterrain avec rampes d'accès (au niveau des quais)



- Localisation du passage souterrain au niveau des quais de la halte
- Accès au souterrain par un escalier et par une rampe depuis le quai côté Saint-Malo, et en accès direct depuis le parking côté Rennes (*déclivité conforme aux normes d'accessibilité*)

Ce 4^{ème} scénario a été proposé par les partenaires du projet lors du COTECH du 27 mai 2016.

Ce scénario propose d'utiliser la pente naturelle existante entre le parking situé en contrebas de la voie ferrée et le côté opposé de la route. Cela **limiterait les travaux de terrassement** nécessaires à la construction d'une rampe et permettrait ainsi **d'optimiser le coût** (*à confirmer*) par rapport à l'autre scénario avec rampes.

De plus ce scénario à l'avantage de **réduire le cheminement pour les usagers du trains** qui veulent rejoindre le parking de la halte.

Ce scénario, bien que n'ayant pas encore fait l'objet d'études de faisabilité technique ni d'un chiffrage financier, a été proposé au public en cours de concertation et a notamment fait l'objet d'une présentation lors de la réunion publique du 08 juin 2016.

Analyse multicritères des scénarios

Analyse réalisée sur la base :

- des études préliminaires
- des contributions apportées dans le cadre de la concertation

	Très favorable
	Favorable
	Contraignant
	Défavorable
	Très défavorable

Critères	Scénario 1 Passage souterrain avec ascenseurs (au niveau du PN)	Scénario 2 Passage souterrain avec rampes d'accès (au niveau du PN)	Scénario 3 Passerelle avec ascenseurs (au niveau du PN)	Scénario 4 Passage souterrain avec rampes d'accès (au niveau des quais)
Impact lors de la phase travaux				
Impact sur l'exploitation de la halte pendant les travaux (cheminements des voyageurs, maintien des accès aux quais et aux trains)	Impossible de maintenir le PN en fonctionnement pour la traversée des piétons pendant la phase travaux. Installation d'une passerelle provisoire ?	Impossible de maintenir le PN en fonctionnement pour la traversée des piétons pendant la phase travaux. Installation d'une passerelle provisoire ?	Impossible de maintenir le PN en fonctionnement pour la traversée des piétons pendant la phase travaux. Installation d'une passerelle provisoire ?	Modalités du maintien du fonctionnement de la halte à étudier au vu des contraintes techniques et d'exploitation (impact coûts et services, installation d'une passerelle provisoire ? utilisation du PN comme TVP ?)
Impact sur les circulations ferroviaires pendant les travaux (Interruption temporaire de circulation, ralentissement)	Intervention lors de we « coup de poing », prévoir des ITC et ralentissements en phase transitoire	Intervention lors de we « coup de poing », prévoir des ITC et ralentissements en phase transitoire	Intervention lors de we « coup de poing », prévoir des ITC et ralentissements en phase transitoire	Intervention lors de we « coup de poing », prévoir des ITC et ralentissements en phase transitoire
Difficultés techniques	Nécessite des moyens assez lourds	Nécessite des moyens assez lourds	Mises à part les fondations, ouvrage assez simple à mettre en place	Nécessite des moyens assez lourds
Impact sur les installations existantes				
Impact sur les installations existantes en ligne (hauteur caténaire, visibilité des signaux, ...)	Pas d'impact	Pas d'impact	Impact sur visibilité des signaux + abaissement caténaire à prévoir	Pas d'impact
Impact sur les installations existantes à quai (mobilier de quai, éclairage ...)	Pas d'impact	Pas d'impact	Pas d'impact	Prévoir des mesures conservatoires dans le cadre du projet de rehaussement et d'allongement des quais prévu en 2018
Possibilité d'évacuation des eaux zénithales	Raccordement aux EP + pompes de relevage ?	Raccordement aux EP + pompes de relevage ?	Pas de risque de montée d'eau au niveau de l'ouvrage	Raccordement aux EP + pompes de relevage ?
Insertion de l'ouvrage				
Facilité d'utilisation pour les piétons, PMR et vélos tenus en main notamment (liaison inter quartiers)	Dimensionnement des ascenseurs à prévoir en fonction des vélos, sinon port du vélo à la main et descente par l'escalier	Cheminement naturel des piétons depuis la route et les habitations à proximité. Facilité et disponibilité d'utilisation des rampes pour les PMR et vélos tenus en main.	Ouvrage assez haut (7m), la montée des marches nécessite un certain effort. Dimensionnement des ascenseurs à prévoir en fonction des vélos.	Cheminement naturel des piétons depuis la route et les habitations à proximité. Facilité et disponibilité d'utilisation des rampes pour les PMR et vélos tenus en main.
Facilité d'utilisation pour les usagers du train	Passage en bout de quai, le cheminement piéton est allongé	Passage en bout de quai, le cheminement piéton est allongé	Passage en bout de quai, le cheminement piéton est allongé + montée des marches	Passage à mi-quai, le cheminement est quasi direct de quai à quai ou quai/parking
Acquisitions foncières (à ce stade d'études)	Pas d'impact	Pas d'impact	Pas d'impact	Pas d'impact
Impact environnemental (à ce stade d'études)	Pas d'impact	Pas d'impact	Pas d'impact	Pas d'impact
Intégration paysagère	Passage excentré de la halte mais dans l'axe de la route	Passage excentré de la halte mais dans l'axe de la route	Ouvrage aérien particulièrement haut (7 m)	Passage naturel au sein de la halte
Coût estimatif HT en M € (CE 2016, compris MOA, MOE, MBP, SAV, PR)	≈ 3	≈ 5	≈ 3	Non chiffré mais probablement aux alentours de 4

Bilan de la concertation

- Environ 50 personnes présentes lors de la réunion publique du 08 juin 2016
- Environ 15 prises de parole
- 4 participations sur le registre des contributions disponible en mairie
- 3 participations par mail sur le site internet de SNCF Réseau

*Le bilan formel de la concertation est en cours de diffusion publique
(bilan disponible prochainement sur le site internet de SNCF Réseau)*

L'avis du public

La majorité des contributeurs :

- plébiscite un accès par rampes (fiabilité, peu d'entretien)
- refuse la passerelle (mauvaise intégration paysagère)
- souhaite un ouvrage dont le coût reste maîtrisé

La tendance qui se dégage au travers des diverses contributions semble favoriser l'acceptation du scénario 4.

Choix du scénario proposé

Sur la base du bilan de la concertation, le maître d'ouvrage, avec les partenaires du projet, propose de privilégier le **scénario 4** pour la suite des études.

Principales motivations du choix :

- Cheminement facilité au sein de la halte pour les usagers du train
- Ouvrage fiable, disponible avec peu d'entretien ultérieur
- Bonne intégration paysagère
- Coût vraisemblablement optimisé pour un scénario avec rampes grâce à l'utilisation de la pente naturelle du terrain à cet endroit (travaux de terrassement limités)
- Planning de construction de l'ouvrage dissocié des contraintes de circulation routière au passage à niveau

Durée estimée du complément d'étude préliminaire : 6 mois (validation du livrable de l'EP courant 1^{er} trimestre 2017).

Financement de l'opération

- Pour la suite de l'étude du scénario (EP Phase 2) :


Convention de financement EP toujours active pour un montant de 67000 €

- Pour la suite de l'opération (AVP/PRO/REA) :

Maintien de la clé de répartition prévue au Programme de Sécurisation National des passages à niveau (50 % Etat/SNCF Réseau, 25 % Région, 25 % CD35)

Rétro-planning provisoire établi en 1^{ère} phase d'EP – à consolider pendant la prochaine phase d'études

Copil du 06 Septembre 2016

- 
- Septembre 2016 à Mars 2017 : étude préliminaire phase 2
 - *Cotech, Copil* - 2nd trimestre 2017: conventionnement phase APO
 - Mi-2017 à fin 2018 : étude APO
 - *Cotech, Copil* - Fin 2018 / Début 2019 : conventionnement phase REA
 - 2019 : procédures marchés et début des travaux de génie civil
 - *Souhait partagé par les partenaires dans le protocole : 2020* - **Mise en service du viaduc**
 - **Fermeture du Passage à Niveau**
 - Fin des travaux de génie civil et **mise en service de l'ouvrage ferroviaire**

Conditions de succès :

- Accord de financement des différentes phases par l'ensemble des partenaires
- Obtention des plages travaux (week-ends « coup de point »)
- Disponibilité des ressources

NB : la gestion des flux voyageurs et piétons (inter-quartiers) pendant la phase travaux est à étudier (faisabilité technique et financière et modalités de maintien de l'exploitation de la halte).

ANNEXES

Synthèse quantitative des contributions

❖ 15 contributions apportées lors de la réunion publique :

Contributions vis-à-vis des scénarios	Quantité
En faveur du scénario 4	2 pour
En faveur de la rampe d'accès	1 pour
En faveur de la passerelle	1 pour
Entretien de l'ascenseur	3 contre
Contributions autres	
Relever le niveau des quais	2 questions
Entité décisionnaire du scénario	1 question
Durée des travaux	1 question
Questions générales sur le projet d'aménagement de la halte	4 questions

❖ 3 contributions apportées sur l'adresse mail SNCF Réseau :

Contributions vis-à-vis des scénarios	Quantité
En faveur du scénario 4	1 pour
Eliminer le scénario le plus couteux (scénario 2) tout en privilégiant un passage souterrain	2 pour

❖ 3 contributions apportées sur le registre en mairie (contributions obtenues avant que le scénario 4 ne soit proposé lors de la concertation) :

Contributions vis-à-vis des scénarios	Quantité
En faveur des scénarios 1 et 3 pour l'accès facilité aux personnes à mobilité réduite	2 pour

Détail des avis

Scénarios 2 et 4 avec rampes :

Les contributeurs évoquent leur souhait de pouvoir bénéficier à la fois des rampes et des ascenseurs.

Si, compte tenu du coût, il n'est pas possible d'avoir les deux, le choix de la rampe s'impose car le jour où l'ascenseur tombe en panne, il ne sera pas possible pour les personnes à mobilité réduite de traverser les voies ferrées.

Le coût du scénario 2 est dénoncé, la majorité des participants estime que le scénario 4 est plus intéressant.

Un participant à la réunion publique souligne néanmoins qu'il est dommage de devoir passer par le parking, le scénario 4 privilégie ainsi les usagers du train.

Scénarios 1, 2 et 4 avec passage souterrain :

Les contributeurs estiment qu'un souterrain est un endroit sans grand attrait et mal entretenu. S'y ajoute des risques d'humidité et des problèmes liés à l'évacuation des eaux de pluie.

En revanche, les participants s'interrogent sur l'intégration paysagère de la passerelle prévue au scénario 3.

Scénarios 1 et 3 avec ascenseurs :

Les contributeurs évoquent essentiellement le coût de maintenance des ascenseurs et les difficultés liées à leur entretien notamment en zone rurale. La qualité du scénario 1 pour l'accès des personnes à mobilité réduite est soulignée.