Suppression du passage à niveau n°4 à Saint-Grégoire

Contexte

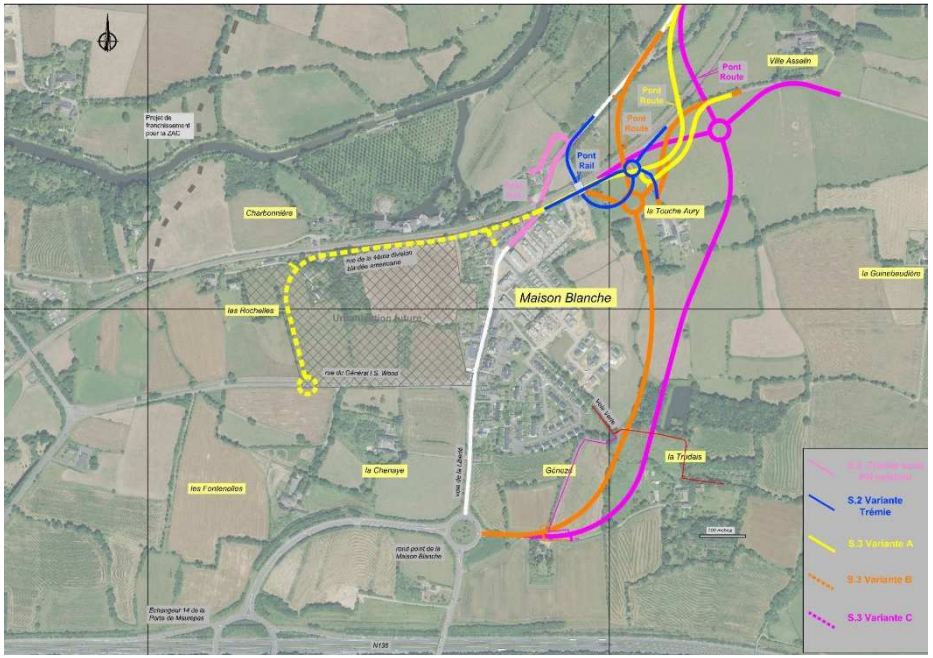
Contexte du PN4

- Trafic très important, contexte semi-urbain
- Entre 2002 et 2012 : 3 collisions -> Inscription au PSN

Études et travaux réalisés

- 2012 : étude de diagnostic
- 2016 : étude de trafic et de faisabilité
- 2016 : mise en impasse de la route de Thorigné
- 2018 : étude préliminaire de suppression du PN
- 2018 : travaux de sécurisation transitoires : éclairage public et feux tricolores
- 2019 : COPIL -> consensus sur scénario de suppression
- 2019 : Délibération Rennes Métropole sur le programme et le financement
- Avril 2019 : rapport Gayte et suspension des investissements de l'Etat
- Octobre 2020 : projet relancé

- **<u>Avril 2021 : démarrage des études de MOE</u>**



Objectif

La suppression du PN4

L'objectif final de ces travaux est la suppression du passage à niveau n°4. Toute circulation empruntant actuellement ce passage sera donc rendue impossible.

Contexte

Supprimer un passage à niveau est long et complexe :

- Établissement du plan de financement avec l'ensemble des partenaires (l'État, la Région et la collectivité Rennes Métropole)
- Temps de conception et de concertation, de décision, de validation, en collaboration avec la SNCF
- Travaux d'envergure nécessitant des dévoiements de réseaux importants
- Maintien de l'exploitation ferroviaire pendant les travaux et interruption du trafic ferroviaire à programmer très en amont

Financement

Le programme de l'opération de suppression du PN4 a été examiné et approuvé par le Conseil Métropolitain du 27 juin 2019 avec un coût estimé à 10,022 M€ HT.

Pour rappel, le plan de financement est le suivant :

- État : 50 % (5,011 M€HT)
- Région : 30 % (3,007 M€HT)
- Rennes Métropole : 20 % (2,004 M€HT)

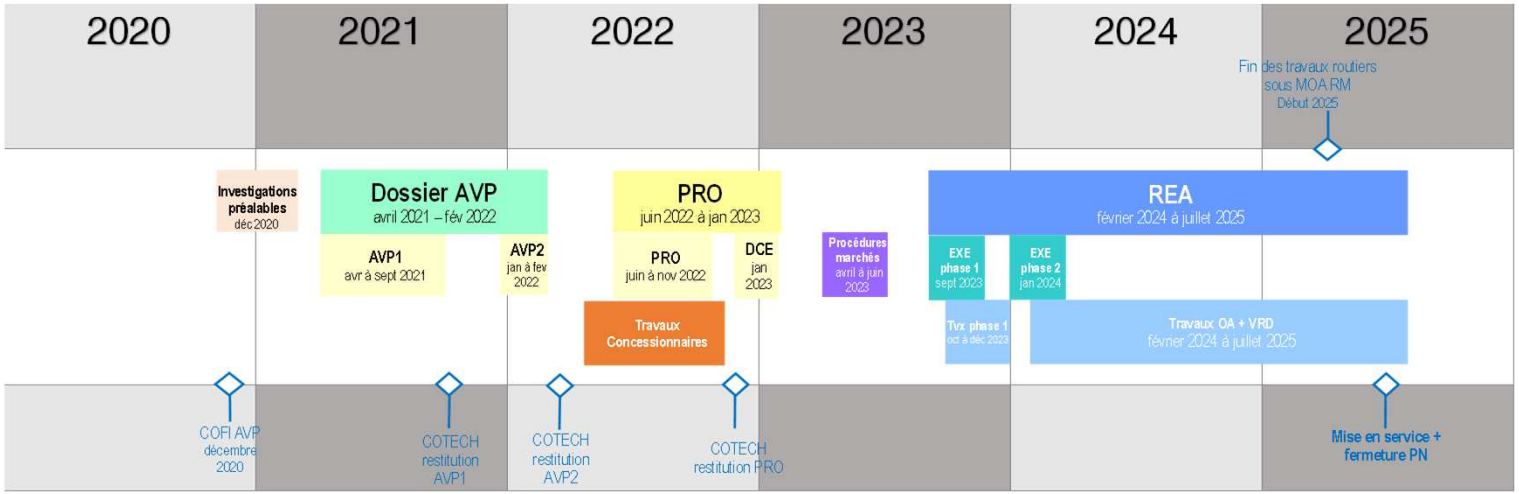
PN4 à Saint-Grégoire

Maîtrise d'ouvrage partagée

- Rennes Métropole : espaces publics – voirie / avec maitre d'œuvre EGIS
- SNCF Réseau : ouvrages d'arts et travaux ferroviaires / avec maitre d'œuvre SNCF Réseau

Planning

- Fin 2023 : démarrage des travaux de réseaux métropolitains et d'aménagement de l'espace public
- 2024 : démarrage des travaux ferroviaires et de génie civil
- 2025 : mise en service

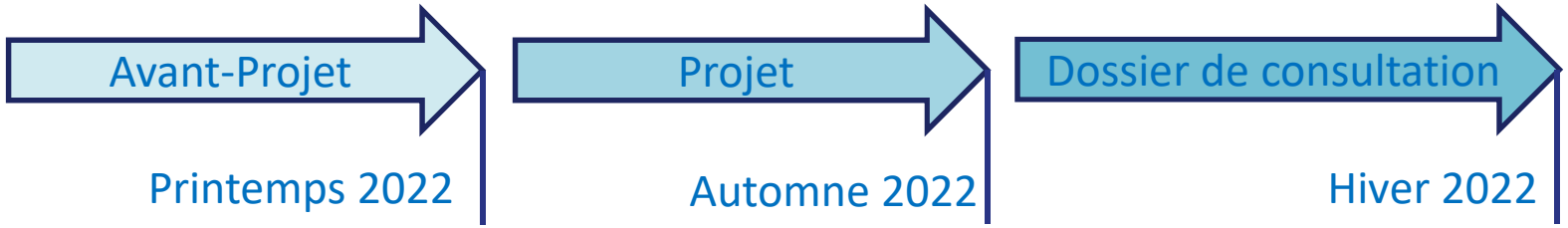


Planning global de la partie sous MOA RM

État d'avancement

En cours de réalisation :

- Études d'avant-projet en cours de réalisation



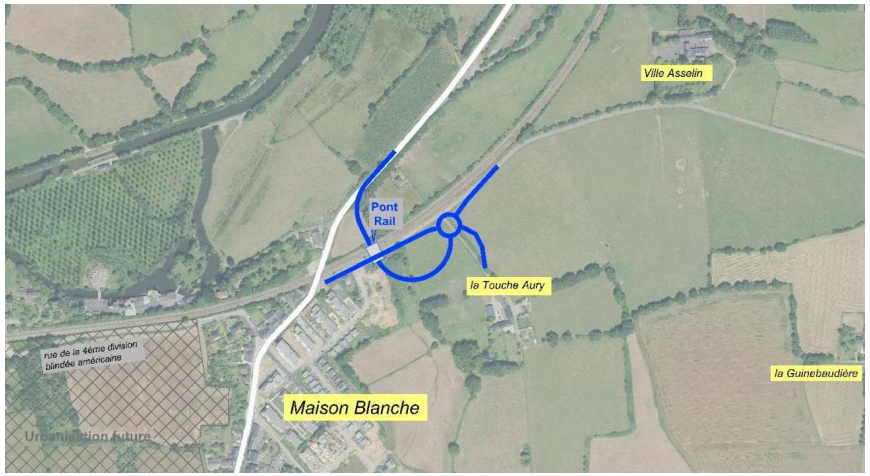
- Études acoustiques :
  - Mesures acoustiques réalisées le jeudi 15/07 et vendredi 16/07
  - Collecte des données de trafic semaine du 15/07 et nouveau comptage réalisé du 21 au 29 septembre 2021
  - Rendu de l'étude acoustique le 24/08/2021

- Études règlementaires environnementales :
  - Dépôt du dossier d'études au cas par cas prévu fin 2021

PN4 à Saint-Grégoire

Échanges avec les riverains

- Réunions publiques en 2018 et 2019
  → Consensus sur le scénario retenu
- Poursuite de la concertation durant les études en cours

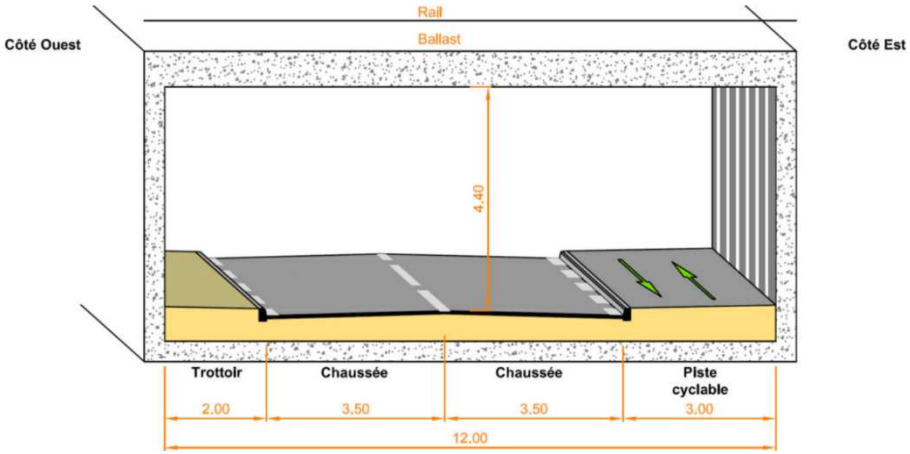


Fonctionnalités

- Gabarit routier normal
- Liaisons personnes à mobilité réduite et modes actifs

Enjeux

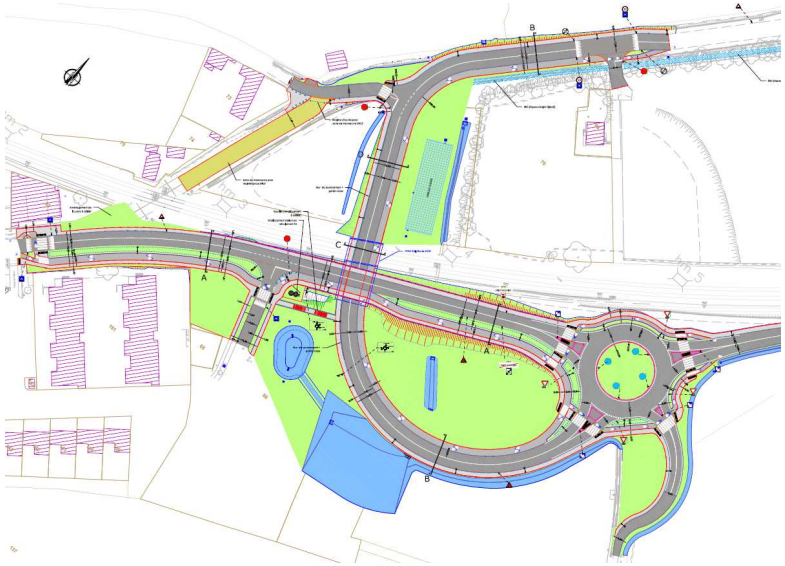
- Insertion urbaine et paysagère
- Transition des vitesses de circulation
- Cohérence avec le développement du Réseau Express Vélo



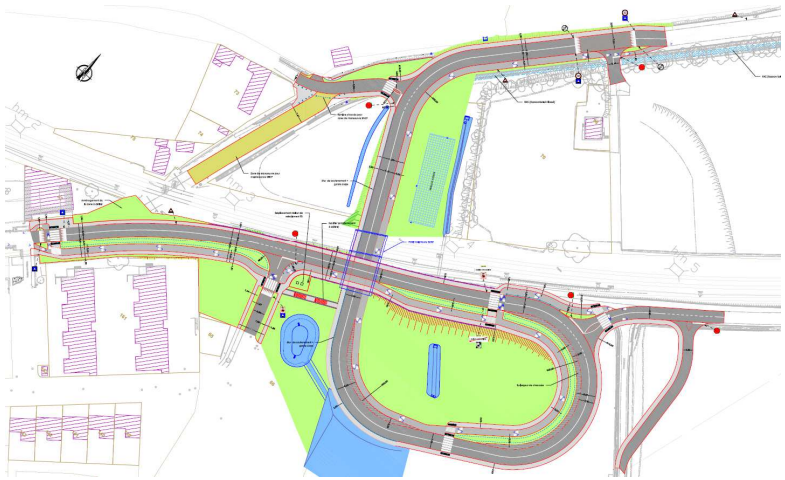
Étude de 2 variantes

Objectifs :

- Alimenter les dossiers réglementaires
  - Études acoustiques
  - Études environnementales : cas par cas et si demande de l'autorité environnementale, étude d'impact
- Poursuivre la concertation
- Réaliser une analyse comparative technique, fonctionnelle et financière des 2 variantes

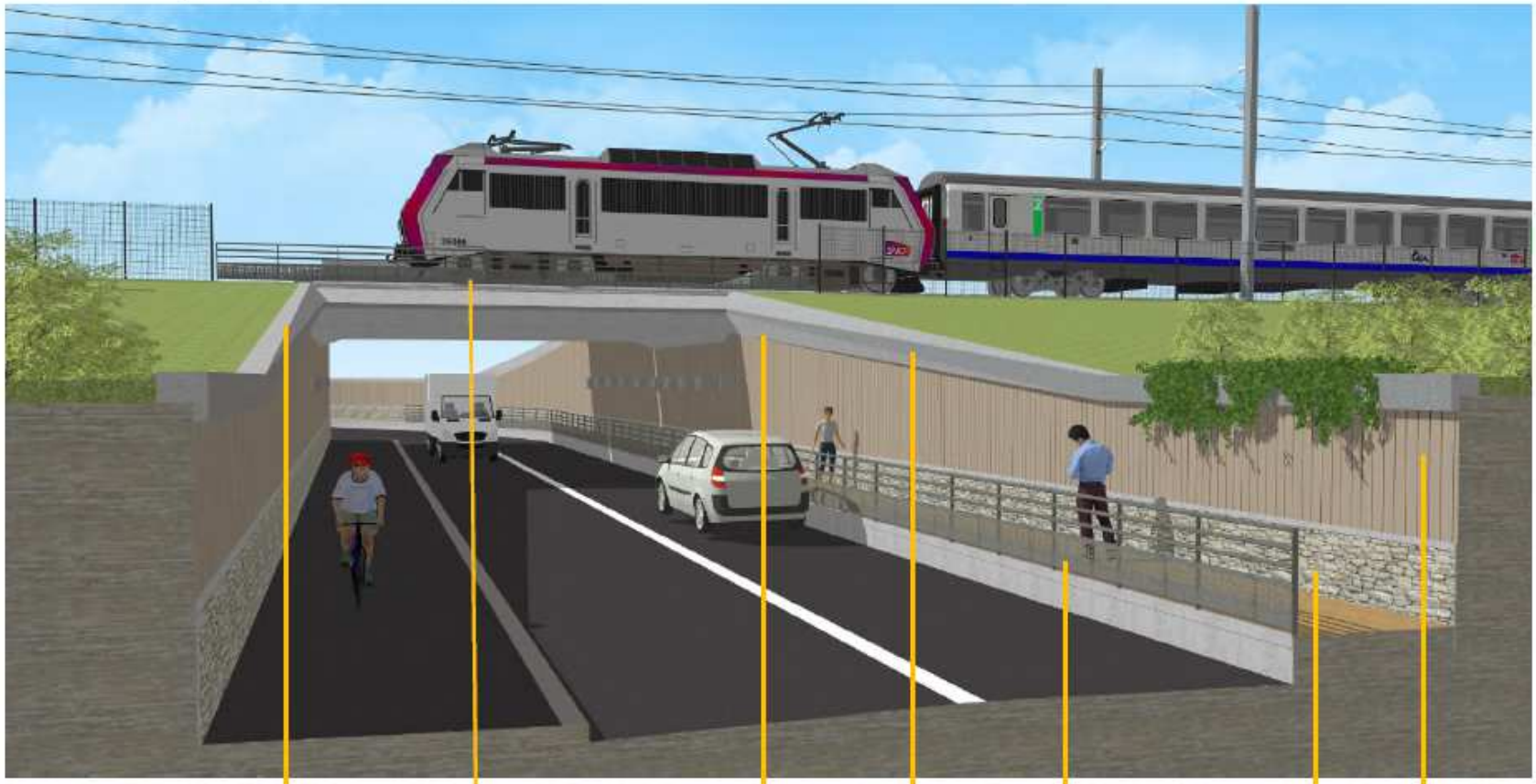


Variante Giratoire



Variante Carrefour en té

Vue de principe de l'ouvrage



Raccord adouci entre mur et ouvrage

Garde-corps métal tôle perforée

Béton lisse

Béton désactivé

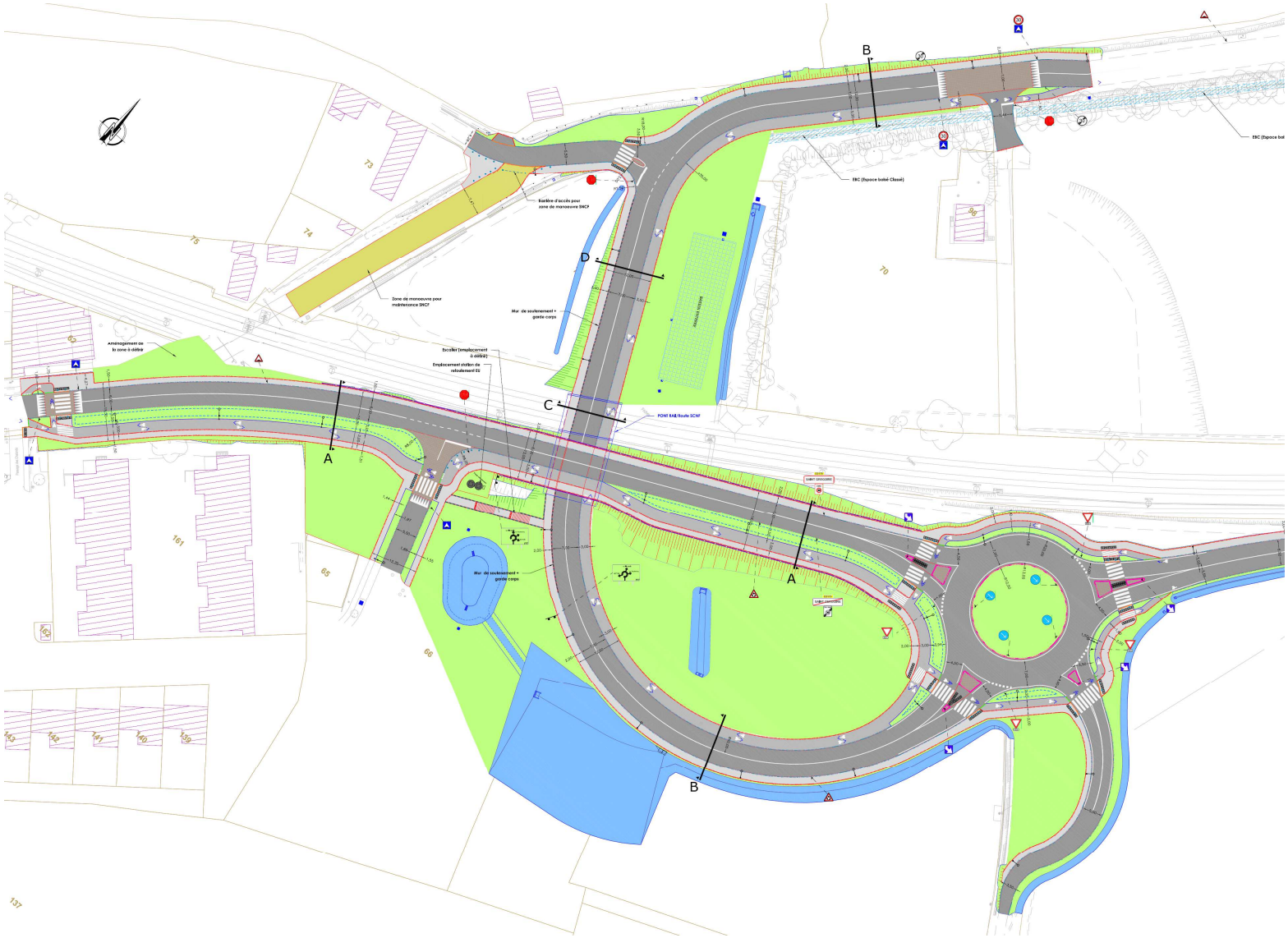
Garde-corps métal tôle perforée

Béton matricé motif pierre

Béton matricé motif bardage vertical

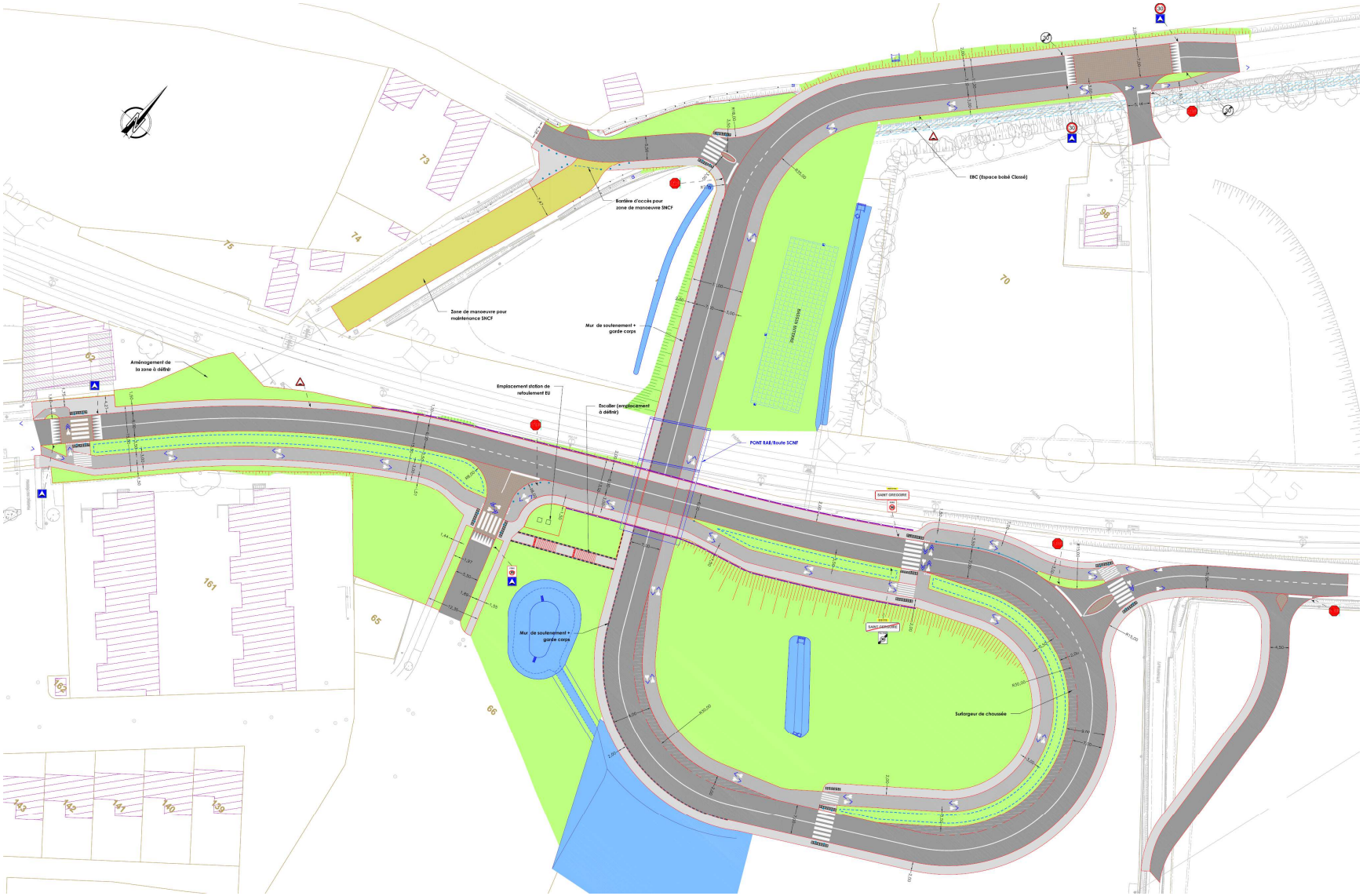
Présentation des plan de l'AVP1 du 29/09/2021

Variante giratoire : plan de masse

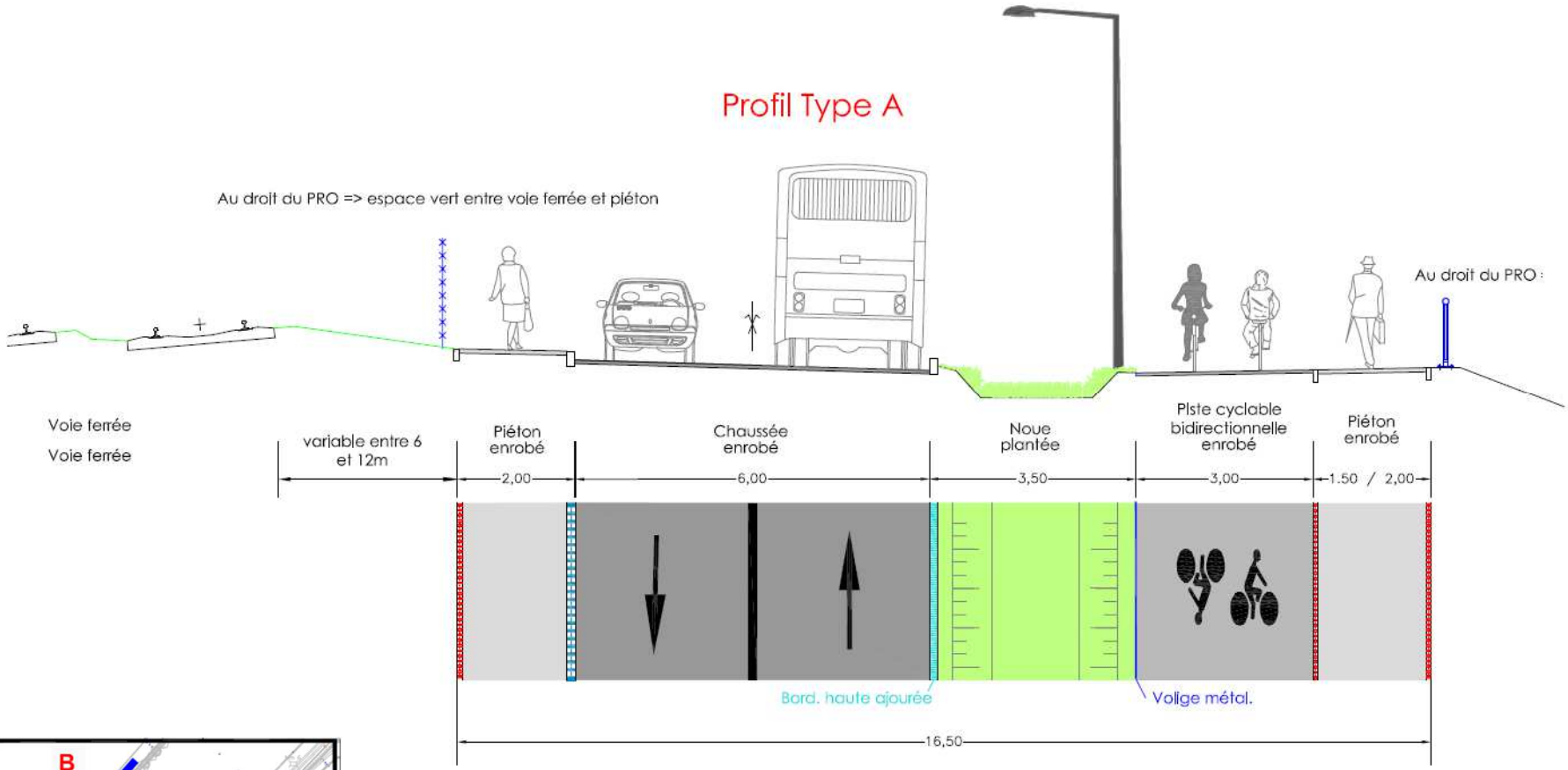


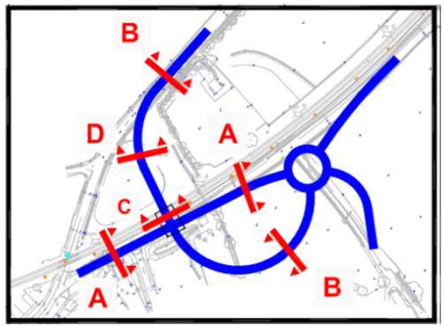
Présentation des plan de l'AVP1 du 29/09/2021

Variante en té : plan de masse

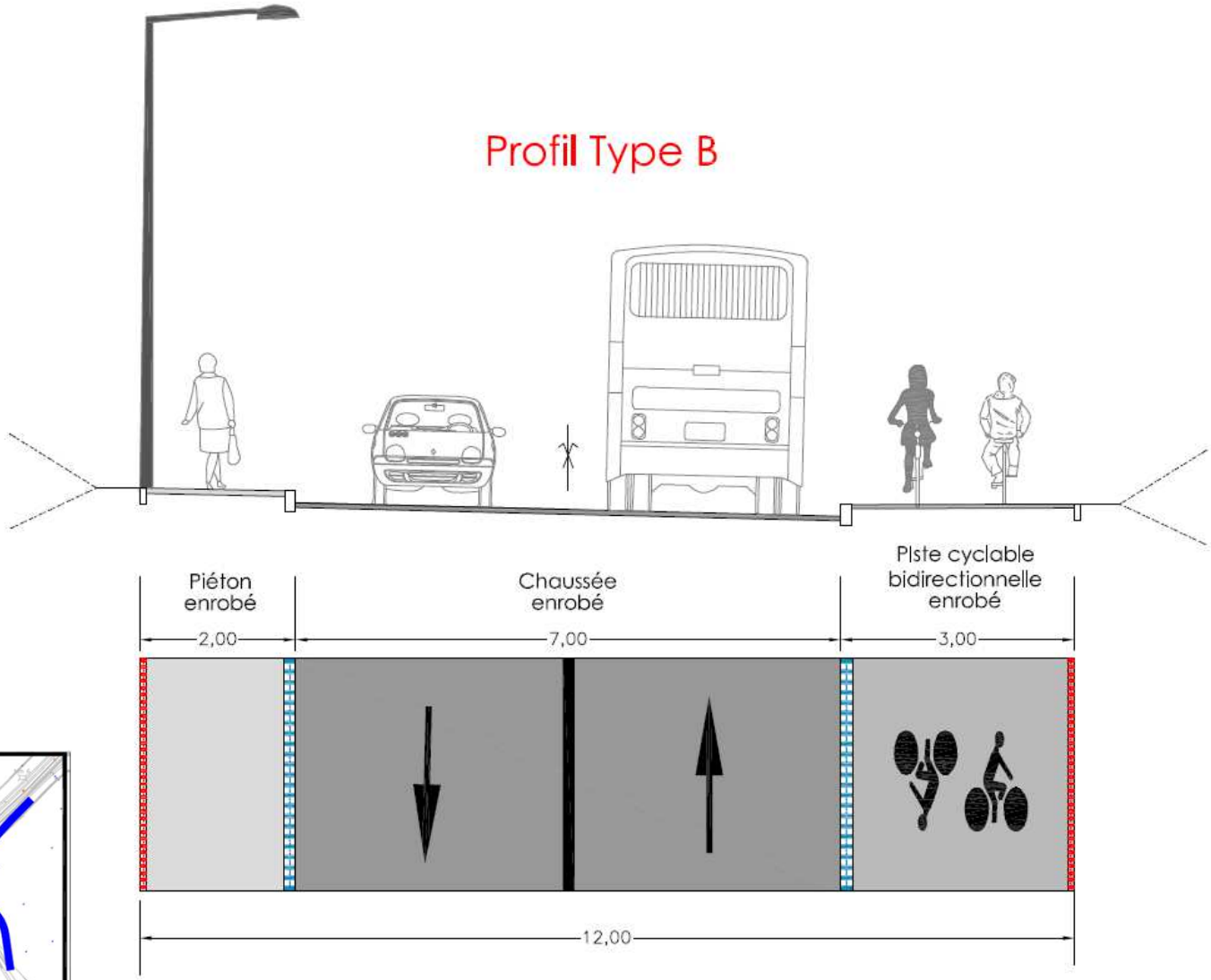


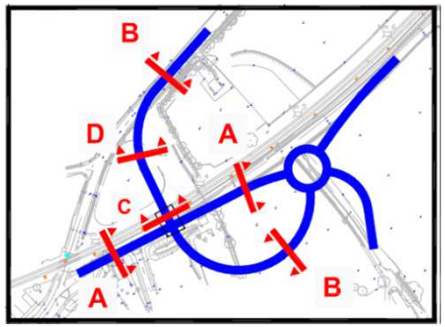
Présentation des plan de l'AVP1 du 29/09/2021





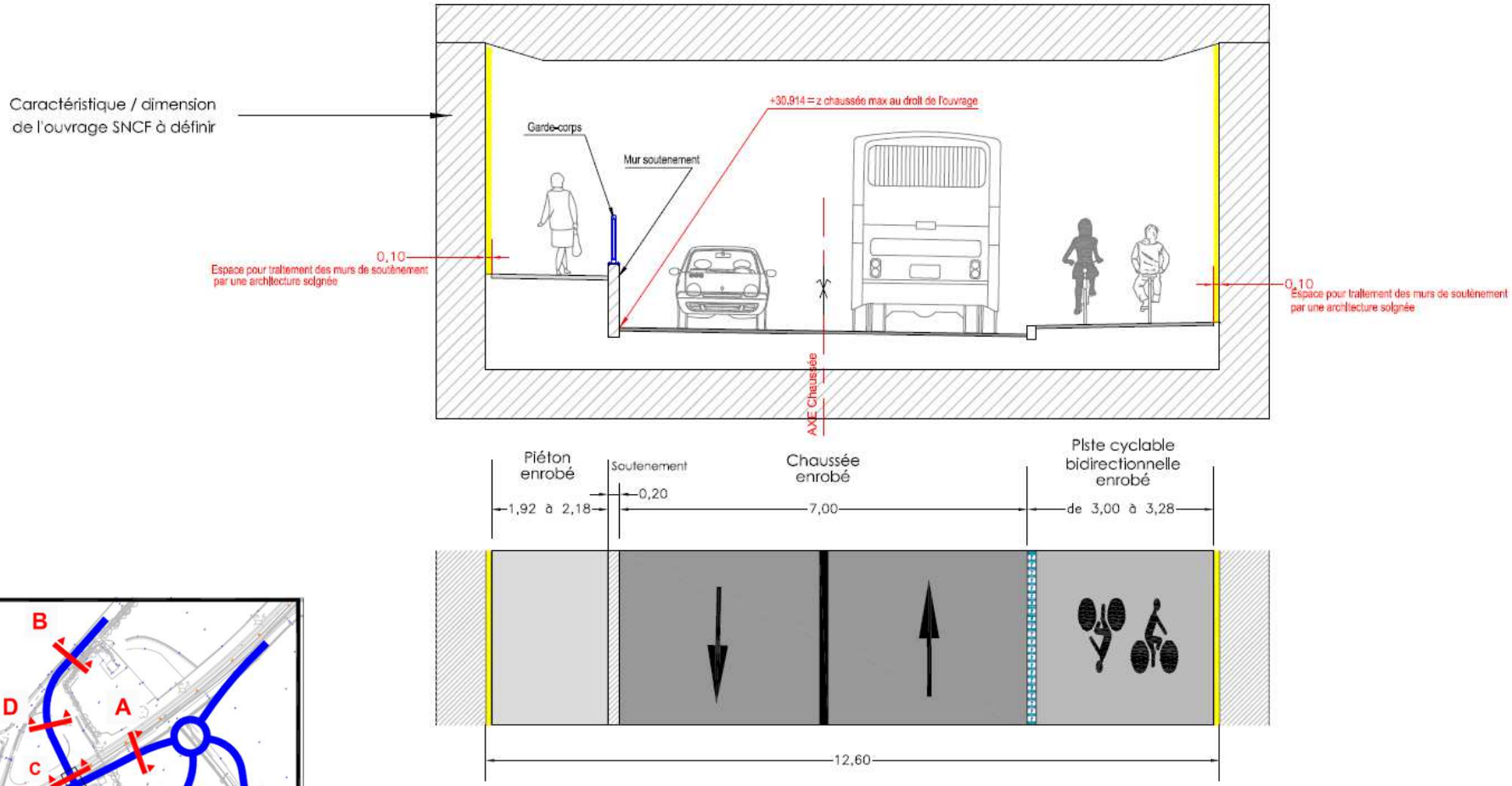
Présentation des plan de l'AVP1 du 29/09/2021

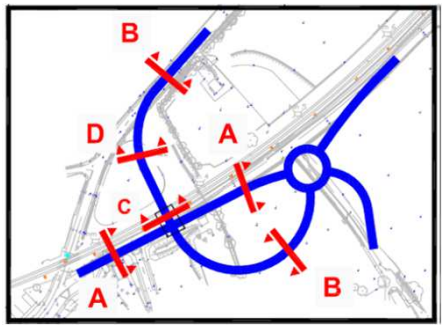




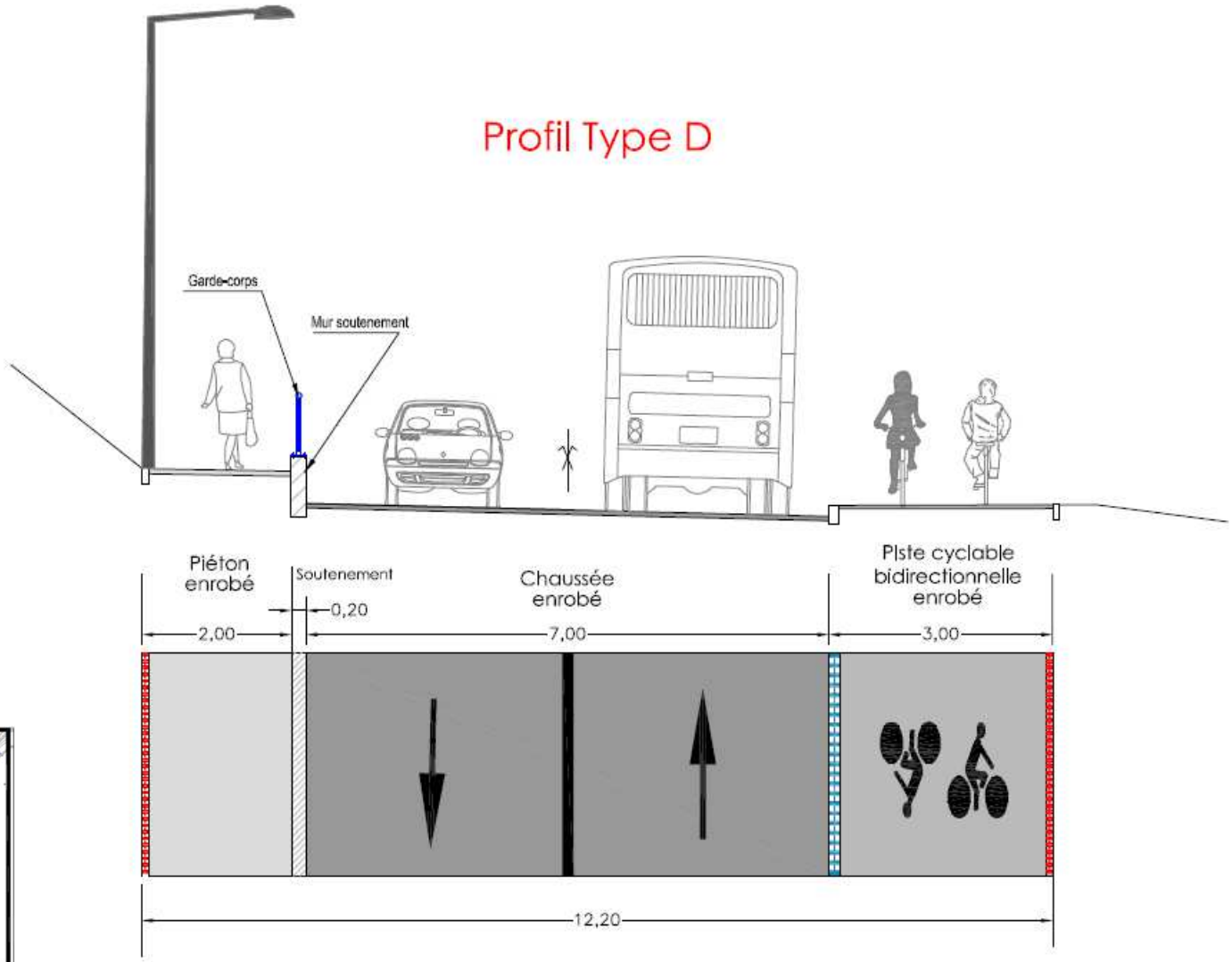
Présentation des plan de l'AVP1 du 29/09/2021

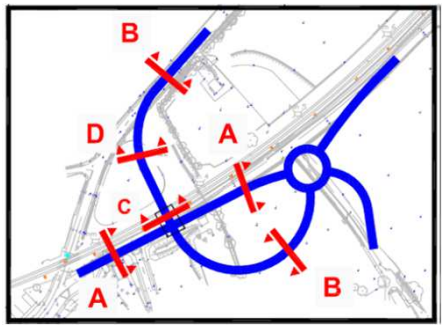
Profil C : PONT





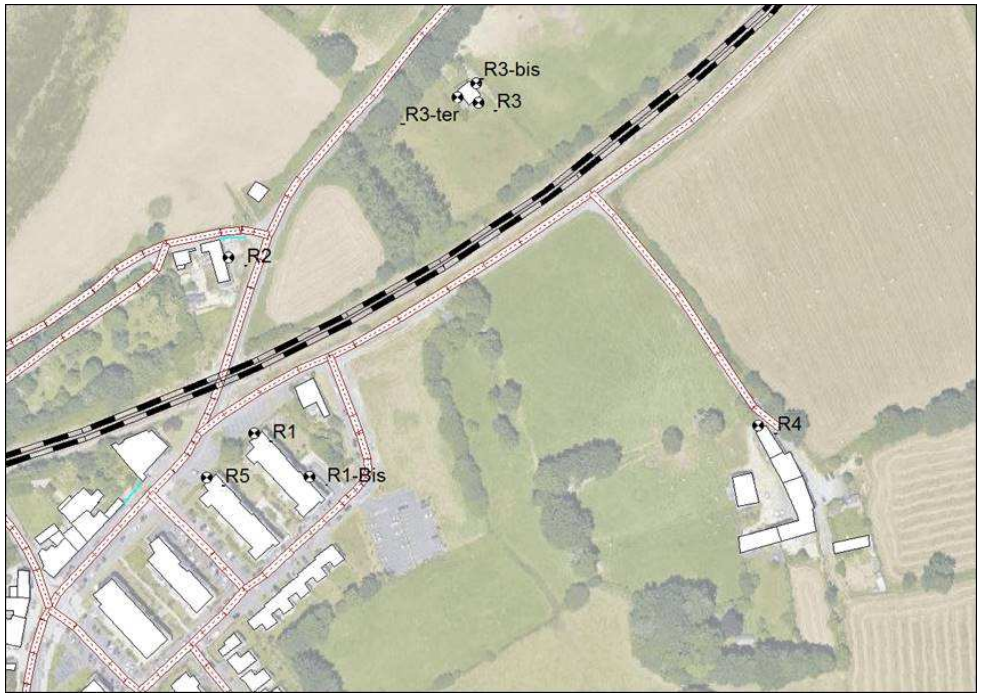
Présentation des plan de l'AVP1 du 29/09/2021

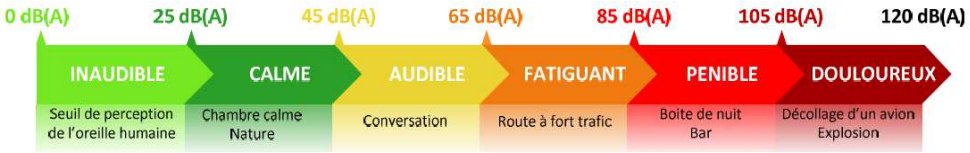




Autres enjeux techniques

Acoustique : Les seuils réglementaires sont de 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit.





- R1 et R5 :

Valeurs initiales mesurées en façade au-delà des seuils. Les calculs donnent des valeurs futures proches (maximum 63,5 dB(A) de jour, 54,5 dB(A) de nuit, augmentation maximum +1,5 dB(A) en R1).

- R2, R3 et R3-bis :

Diminution du niveau sonore sous les seuils

- R1-bis :

Augmentation de 1 à 4 dB(A) due à l'augmentation du trafic, niveau inférieur aux seuils (55,5 dB(A) de jour, 47,5 dB(A) de nuit).

- R3-ter :

Augmentation de 1 dB(A), niveau inférieur aux seuils (56 dB(A) de jour, 47,5 dB(A)de nuit).

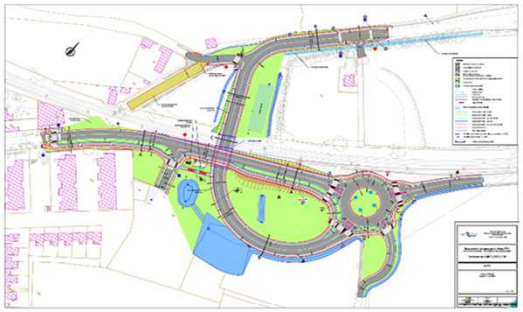
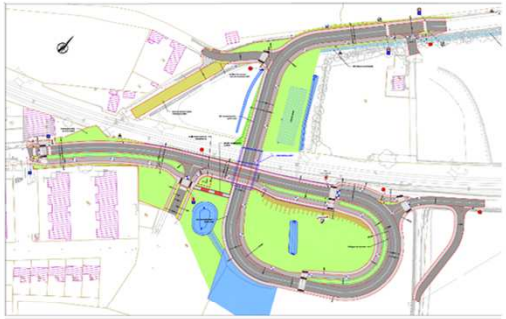
- R4 :

Augmentation de 1 à 2 dB(A), niveau inférieur aux seuils (50 dB(A) de jour, 42 dB(A)de nuit).

Faisabilité complémentaire

Variante ouest

Premiers éléments d'analyse comparative

	GIRATOIRE	CARREFOUR EN T	SOLUTION VARIANTE
			
Avantages	- Aménagement plus urbain, et permettant de dégager plus d'espaces pour paysager l'entrée de Ville et les abords de la voie ferrée, et compenser les zones humides impactées (environ 1720m²) - Ralentissement des véhicules assuré dans toutes les directions - Insertion des véhicules depuis la Touche Aury facilitée	- Moins consommateur d'espace - Parcelle au Sud-Est moins impactée - Itinéraire principal prioritaire	- Moins consommatrice d'espace - Parcelles au Sud-Est non impactées - Zone humide moins impactée - Itinéraires pour les modes doux optimisés - Itinéraire principal prioritaire
Inconvénients	- Aménagement plus consommateur d'espace - Parcelle au Sud-Est plus impactée - Itinéraires pour les mode doux imposant un détour	- Aménagement moins urbain et laissant moins d'espaces à paysager - Risque de manque de lisibilité et de ralentissement pour l'ensemble des véhicules - Difficultés d'insertion pour les véhicules arrivant de la Touche Aury - Zones humides plus impactées (environ 2220m²) - Itinéraires pour les mode doux imposant un détour	En l'état, non acceptable : tracé accidentogène, ralentissement pour l'ensemble des véhicules nécessaires < 20 km/h - Risque de manque de lisibilité - Aménagement moins urbain et laissant moins d'espaces à paysager - Difficultés d'insertion pour les véhicules arrivant de la Touche Aury - Rampe PMR à créer

Autres enjeux techniques

Gestion des eaux :

- Le projet intègre un bassin tampon pour les eaux pluviales de ruissellement correspondant à la surface qu'il imperméabilise.
- La méthodologie de réalisation en cours d'étude doit intégré la gestion des eaux souterraines.

Vitesse de circulation :

- La vitesse maximum prévue sur le périmètre projet est de 30 km/h.

Phasage des travaux et déviation :

- Ces travaux nécessiteront une déviation. Pour la durée des travaux, la réouverture de la route de Thorigné vers l'est est envisagée pour les riverains.

Merci de votre attention