

AMÉNAGEMENT DES ACCÈS DÉFINITIFS
DU PONT FLAUBERT EN RIVE GAUCHE DE LA SEINE



PIÈCE I : BILAN DE LA PROCÉDURE DE CONCERTATION PRÉALABLE



www.acces-pontflaubert-rivegauche.fr

Aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine



Sommaire

P.4 Dossier de présentation et de concertation

P.30 Bilan de la procédure de concertation préalable

AMÉNAGEMENT DES ACCÈS DÉFINITIFS
DU PONT FLAUBERT EN RIVE GAUCHE DE LA SEINE

DOSSIER DE
PRÉSENTATION
DU PROJET

- > Les objectifs, enjeux et caractéristiques principales de l'opération
- > La concertation

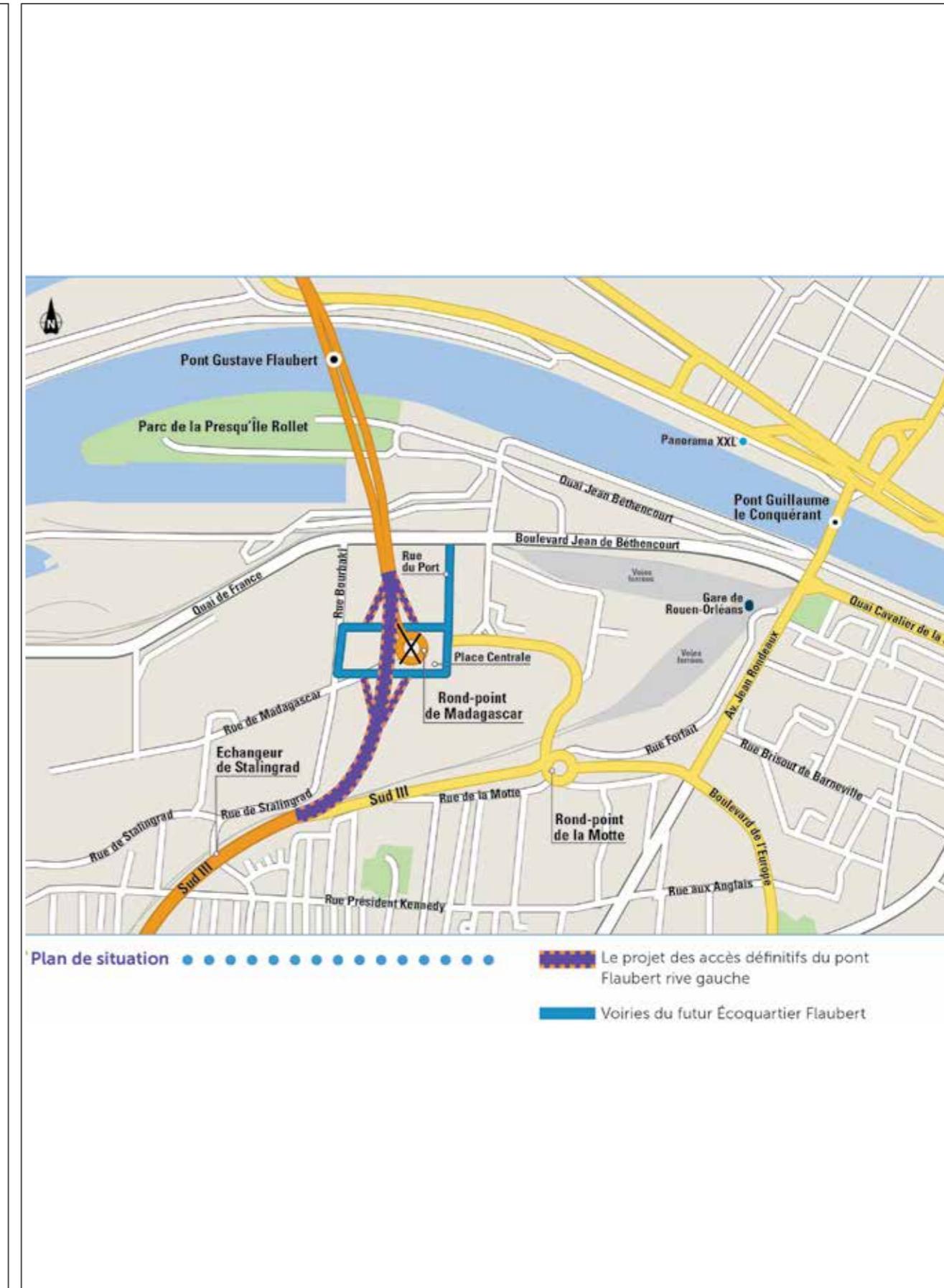


www.acces-pontflaubert-rivegauche.fr



Sommaire

- p.5 **1. INTRODUCTION**
 - 1.1 Pourquoi ce document ?**
 - 1.2 Description synthétique du projet**
 - Un projet attendu
 - Un projet complexe
 - 1.3 Les partenaires du projet**
 - L'État, maître d'ouvrage du projet
 - Les partenaires du territoire
 - Les partenaires financiers
- p.9 **2. HISTORIQUE ET CONTEXTE DU PROJET**
 - 2.1 La genèse du pont Flaubert et de ses accès**
 - Sixième franchissement : un projet en deux temps
 - Configuration du projet fonctionnel
 - Configuration du projet définitif
 - Les accès définitifs rive gauche
 - 2.2 Le territoire du projet**
 - Un territoire stratégique pour les mobilités
 - Un territoire en développement autour de l'Écoquartier Flaubert
 - Un territoire porteur de nombreux projets
 - La question des disponibilités foncières
- p.21 **3. LES OBJECTIFS DU PROJET**
 - 3.1 Finaliser les raccordements du pont Flaubert à Sud III**
 - Améliorer les échanges et les conditions de circulation
 - Utiliser de façon plus optimale la capacité du réseau
 - 3.2 Articuler les accès définitifs avec leur environnement immédiat**
 - Accompagner le développement de l'Écoquartier Flaubert
 - Assurer la desserte de la zone industriello-portuaire
- p.31 **4. LES GRANDES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET**
 - 4.1 Un projet exemplaire sur le plan environnemental**
 - Eau et assainissement
 - Faune et flore
 - Risques technologiques
 - La situation des sols et des eaux souterraines
 - Air et santé
 - Nuisances sonores
 - Insertion architecturale et paysagère
 - 4.2 Un projet composé d'ouvrages complexes**
 - Des contraintes techniques particulières
 - 4.3 Des travaux organisés avec l'objectif central de limiter les impacts sur la circulation**
 - Les quatre grandes phases du chantier
 - 4.4 Des travaux permettant d'assurer des mises en service partielles successives**
 - 4.5 Le calendrier prévisionnel du projet**
 - 4.6 Le coût et le financement du projet**
- p.45 **5. LA POURSUITE DU PROJET**
 - 5.1 L'avancement des études**
 - 5.2 Les procédures en cours et à venir**
 - La concertation réglementaire (avril-mai 2015)
 - L'Enquête publique (1^{er} semestre 2016)
 - Les autorisations administratives (2nd semestre 2016)
 - 5.3 L'information et la concertation sur le projet**



1. Introduction

1. Introduction

6

1.1 Pourquoi ce document ?

L'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine est un projet qui entre dans le champ des dispositions des articles L.121-8-II et R.121-2 du Code de l'Environnement. S'agissant d'une opération dont le montant est compris entre 150 et 300 millions d'euros, ses objectifs et caractéristiques essentielles doivent être rendus publics par le maître d'ouvrage du projet.

En outre, les articles L.300-2 et R.300-1 du Code de l'Urbanisme prévoient que les projets susceptibles d'affecter l'environnement au sens de l'article L.122-1 du Code de l'Environnement doivent faire l'objet d'une concertation.

Ainsi, ce document fait office à la fois de dossier de présentation du projet, en vue de rendre publics ses objectifs et caractéristiques essentielles, et de dossier de concertation. A ce titre, il doit permettre au public et aux représentants politiques, socio-économiques et associatifs de prendre connaissance du projet et des raisons qui conduisent le maître d'ouvrage à en poursuivre les études.

1.2 Description synthétique du projet



↑ Les accès actuels du pont Flaubert

UN PROJET ATTENDU

Les accès du pont Flaubert rive gauche désignent les voies de raccordement du pont Flaubert (RN 1338) à la voie rapide Sud III (RN 338), l'une des principales artères pénétrantes de la métropole rouennaise qui permet de desservir son territoire et de le relier au réseau autoroutier haut-normand (A 13 Paris-Caen, A 28 Rouen-Alençon, A 154 vers Evreux).

Dès l'origine, la réalisation des accès au « 6^e franchissement de la Seine » était prévue en deux phases.

La première phase consistait à raccorder le pont Flaubert au réseau viaire existant. C'est la configuration mise en service le 25 septembre 2008 que l'on connaît aujourd'hui : rive gauche, l'ouvrage débouche sur les ronds-points de Madagascar et de La Motte ; il n'est donc qu'indirectement relié à la voie rapide Sud III.

La seconde phase, qui s'ouvre actuellement, vise à raccorder directement le pont Flaubert à la voie rapide Sud III, et donc à améliorer les échanges avec la métropole ainsi que les liens entre les deux rives de la Seine.

Non seulement l'opération finalise les accès au pont Flaubert en rive gauche, mais elle contribue à la réalisation d'un ensemble d'aménagements urbains au premier rang desquels figure l'Écoquartier Flaubert.

UN PROJET COMPLEXE

Composé de trois ouvrages d'art successifs, le projet des accès définitifs du pont Flaubert, rive gauche, se caractérise par sa technicité et son niveau élevé d'enjeux.

Il est situé en milieu urbain, dans un secteur où la circulation est particulièrement dense et où les enjeux économiques et environnementaux sont importants.

Il présente de nombreuses interfaces (techniques, spatiales, chronologiques) avec d'autres grands projets structurants de la métropole, nécessitant un important travail de coordination entre les différents maîtres d'ouvrage.

Enfin, sa réalisation ne saurait interrompre la circulation dans le secteur (sauf ponctuellement de nuit pour réaliser les jonctions avec les voiries existantes), l'ambition poursuivie étant d'occasionner le moins de gêne possible aux usagers pendant les travaux.

1.3 Les partenaires du projet

L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE DU PROJET

L'État est le maître d'ouvrage du projet des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine. Il est représenté localement par le Préfet de la région Haute-Normandie et, auprès de lui, par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Haute-Normandie, service déconcentré du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, en charge des Transports.

Il lui appartient de piloter l'ensemble des études afférentes à ce projet d'infrastructure routière : études préalables à l'élaboration du dossier d'enquête publique préparant la déclaration de projet.

7

1. Introduction

8

LES PARTENAIRES DU TERRITOIRE

Les collectivités territoriales, les structures socio-économiques, les associations et les entreprises présentes sur le périmètre du projet sont consultées et associées aux études. L'objectif est double : optimiser l'insertion des accès définitifs dans le cadre urbain et organiser la phase des travaux de façon optimale.

La Métropole Rouen Normandie est elle-même le maître d'ouvrage de plusieurs opérations prévues au voisinage du pont Flaubert, avec notamment la création de l'Écoquartier Flaubert, la réalisation du transport en commun en site propre Arc Nord-Sud (T4), le doublement du réseau d'évacuation des eaux usées reliant la rive droite de Rouen à la station d'épuration Emeraude et l'aménagement des hangars du bord de Seine.

La Métropole Rouen Normandie et l'État travaillent donc en liens étroits pour coordonner leurs actions.

LES PARTENAIRES FINANCIERS

Le financement des accès définitifs du pont Flaubert, rive gauche, est assuré à parts égales par l'État d'une part, et les collectivités territoriales d'autre part : la Région Haute-Normandie, la Métropole Rouen Normandie et le Département de Seine-Maritime.

2. Historique et contexte du projet

2. Historique et contexte du projet

10

2.1 La genèse du pont Flaubert et de ses accès

Le sixième franchissement de la Seine, à Rouen, est un projet qui remonte aux années 1970 (inscription au Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de 1972) mais qui ne s'est véritablement déployé qu'après la construction des autoroutes A 13 et A 150. Ses études de faisabilité ont démarré au début de la décennie 1980. Plusieurs scénarios étaient alors envisagés : doubler le pont Guillaume-le-Conquérant ou construire un nouvel ouvrage de franchissement de la Seine à l'ouest de Rouen (pont à gabarit fluvial, pont fixe/levant à gabarit maritime ou tunnel).

Les études ont été relancées avec la réalisation de la première tranche de la voie rapide Sud III dans les années 1990. Le lieu d'implantation du pont - à quelques centaines de mètres en aval du pont Guillaume-le-Conquérant - a été arrêté en 1994. Ses caractéristiques techniques - un pont levant permettant le passage de très grands bateaux - ont été choisies en 1998.

Le projet a été déclaré d'utilité publique le 28 septembre 2001. Les paragraphes qui suivent reviennent sur ses enjeux et l'histoire de son découpage en deux phases.

LE SIXIÈME FRANCHISSEMENT : UN PROJET EN DEUX TEMPS

Au tournant des années 2000, la situation était la suivante : l'A 150 et la voie rapide Sud III accueillaient respectivement chaque jour un trafic de près de 43 000 et 49 000 véhicules. Le pont Guillaume-le-Conquérant était emprunté par près de 75 000 véhicules par jour (trafic moyen jours ouvrés année 2001).

Faute de liaison entre ces deux axes, les flux de circulation débouchaient en plein cœur de la ville : avenue du Mont Ribouet, quai Gaston Boulet, pont Guillaume-le-Conquérant, avenue Jean Rondeaux.

L'objectif d'un sixième franchissement était donc d'assurer un lien en traversant la Seine sans passer par le centre-ville de Rouen. Ce faisant, le projet permettait aussi de favoriser la desserte du port de Rouen et des zones industrielles voisines, d'améliorer l'environnement urbain des quartiers Ouest du fait de la diminution du trafic et d'assurer un bon fonctionnement de ce qui était déjà un projet : le réseau de transport en commun TEOR.

Compte tenu du contexte urbain (usine Grande Paroisse en activité) et de l'effort financier très important que représentait la réalisation d'un pont levant et ses accès dans une configuration de voie rapide urbaine, l'opération a été décomposée en deux phases successives : le « projet fonctionnel » et le « projet définitif ».

Le projet fonctionnel était guidé par la nécessité de construire et mettre en service rapidement le pont dans sa version opérationnelle, en le raccordant, dans un premier temps, à la voirie existante en rive droite et en rive gauche.

La version définitive du projet serait réalisée dans un second temps par le raccordement direct du pont à l'A 150 et à Sud III.

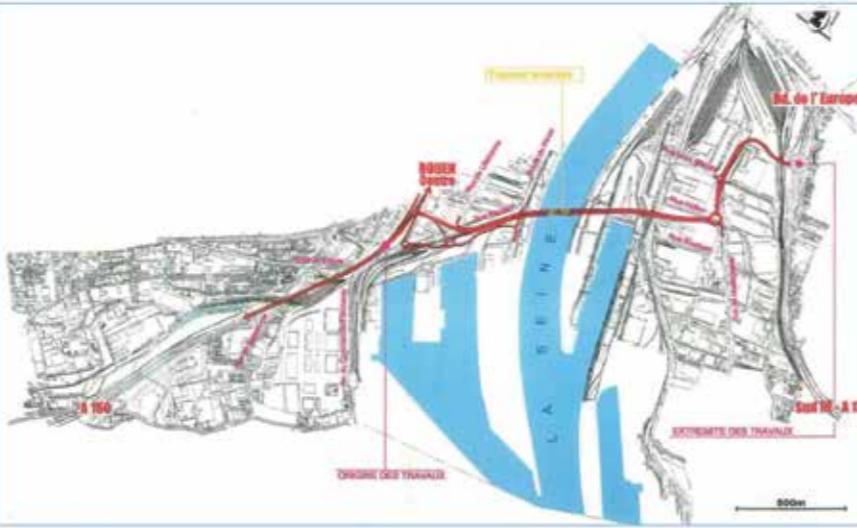
Le projet déclaré d'utilité publique par décret le 28 septembre 2001 prévoyait cette réalisation en deux étapes.

11

CONFIGURATION DU PROJET FONCTIONNEL

Le projet fonctionnel a été inauguré le 25 septembre 2008. Jusqu'à aujourd'hui, il se présente de la façon suivante :

- Le pont Flaubert s'insère entre le quai Ferdinand de Lesseps en rive droite et le quai de France en rive gauche. Il comprend une partie mobile, composée d'une travée levante de 120 mètres, pouvant dégager un gabarit maritime de 55 mètres en position « tablier levé ». Les deux sens de circulation (3 voies dans chaque sens) sont portés chacun par un tablier séparé.



↑ Configuration du projet fonctionnel

12

2. Historique et contexte du projet

12

- Rive gauche, le pont débouche sur un rond-point situé sur la rue de Madagascar, puis sur un second rond-point, le rond-point de La Motte, qui permet de rejoindre Sud III. Ce dernier a été adapté dès 2007, en concertation avec l'agglomération rouennaise, pour optimiser ses capacités à écouler le trafic. Une trémie a ainsi été réalisée sous le rond-point de La Motte. Depuis sa mise en service, cet ouvrage montre sa pleine utilité et sert à 100 % de ses capacités aux heures de pointe.



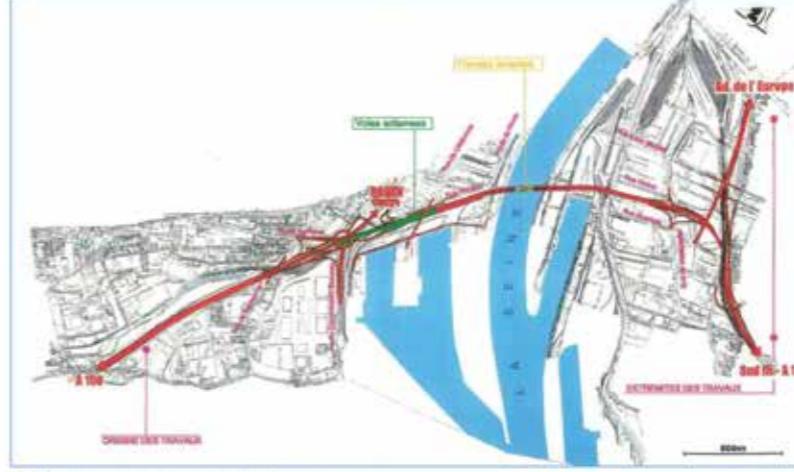
↑ Rive gauche

9

CONFIGURATION DU PROJET DÉFINITIF

Conçu selon le contexte urbain de la fin des années 1990, dont était absent le projet d'Écoquartier Flaubert, le projet définitif prévoyait initialement :

- En rive droite : une solution de raccordement semi-enterrée et la réalisation d'un point d'échanges complexe permettant l'ensemble des mouvements entre l'A 150, l'accès au 6^e pont, l'avenue Bernard Bicheray et la route du Havre.
- En rive gauche : une solution de raccordement passant sous les voies ferrées Rouen-Orléans, la construction de deux demi-échangeurs (à niveau avec la rue de Madagascar) et la réalisation d'un point d'échanges avec le boulevard de l'Europe prolongé jusqu'à l'accès au 6^e pont.



↑ Configuration du projet définitif

Dossier de présentation du projet et de concertation

Aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine

LES ACCÈS DÉFINITIFS RIVE GAUCHE

Au milieu des années 2000, deux évolutions majeures sont intervenues sur la rive gauche de la Seine :

- La cessation d'activité de l'usine Grande Paroisse, voisine du rond-point de Madagascar : elle a libéré un espace foncier important qui n'était pas disponible lors de la conception du projet définitif.
- Le lancement du projet d'Écoquartier Flaubert par la Communauté d'Agglomération Rouennaise* : il prévoit l'aménagement de 90 hectares (essentiellement des friches industrielles et ferroviaires) situés entre la rue Bourbaki, l'avenue Jean Rondeaux, la rue de la Motte et les bords de Seine.

Dès 2006, des réflexions ont donc été engagées par l'État avec ses partenaires (Région, Département, CAR, Villes de Rouen et du Petit-Quevilly). Elles ont conduit à adapter les caractéristiques techniques du projet définitif pour en améliorer l'intégration urbaine (diminution des effets de coupures urbaines), menant ainsi au projet d'accès définitifs rive gauche tel qu'il est envisagé aujourd'hui.

Les principes d'accès définitifs aériens, surplombant et desservant une grande place centrale, ont été posés.

* CAR, future CREA devenue la Métropole Rouen Normandie depuis le 1^{er} janvier 2015

Pont Flaubert : un statut de route express

La route nationale n°1338 incluant le pont Flaubert est une « route express ». Elle bénéficie de conditions d'accès particulières (seulement en des points spécialement aménagés). Elle est également interdite à certaines catégories d'usagers : aux véhicules non soumis à immatriculation, aux cyclomoteurs, aux tracteurs et à tous les engins incapables de rouler à plus de

40 km/h, aux cycles et aux cavaliers. Les piétons sont également interdits sur les voies mais peuvent circuler sur des trottoirs aménagés.

Les convois exceptionnels y sont autorisés dans la limite des dimensions maximales suivantes : longueur : 35 m / largeur : 5 m / tonnage : 120 T.



Dossier de présentation du projet et de concertation

13

2. Historique et contexte du projet

14

Les accès du pont Flaubert rive droite

Dans le cadre du projet fonctionnel, les accès du pont Flaubert rive droite ont été réalisés par un raccordement au viaduc des Barrières du Havre. Le sens A 150 > pont Flaubert est assuré par deux voies de circulation assurant une continuité avec celles de l'A 150. Le sens pont Flaubert > A 150 est assuré par 2 voies de circulation passant à 1 voie pour assurer la jonction avec la voie venant de l'avenue du Mont Riboudet et constituer ainsi les deux voies de l'A 150.

Dans le cadre du projet définitif rive droite, il était prévu une solution de raccordement semi-enterrée et la réalisation d'un point d'échanges complexe assurant tous les mouvements entre l'autoroute A 150, l'accès au 6^e pont, l'avenue Bernard Bicheray et la route du Havre.

Depuis la mise en service du projet fonctionnel (2008), le secteur a fortement évolué : le centre commercial Docks 76 est entré en activité en 2009, le palais des sports Kindarena a été inauguré en septembre 2012 et le quartier Luciline (logements, bureaux) se développe. Par ailleurs, la reconquête des bords de Seine

se poursuit (ré-aménagement des quais, reconstruction des hangars).

Le projet visant à aménager de façon définitive les accès du pont Flaubert rive droite devra être ré-étudié pour s'adapter à ce nouveau contexte urbain.

Trois pistes d'amélioration du projet fonctionnel sont envisagées :

- la création d'une bretelle de sortie réservée aux transports en commun depuis le pont Flaubert vers le pôle d'échanges TEOR situé avenue du Mont Riboudet, pour assurer une interconnexion entre les lignes historiques du TEOR (T1, T2 et T3 en rive droite) et la nouvelle ligne de transports en commun desservant la nouvelle gare rive gauche et l'Écoquartier Flaubert ;

• la réalisation d'une continuité à 2 voies entre le pont Flaubert et l'A 150 ;

• l'aménagement d'une bretelle de sortie à 2 voies de circulation pour le sens A 150 > Rouen centre.



Le Kindarena et les Docks 76

2.2 Le territoire du projet

Le projet des accès définitifs du pont Flaubert, rive gauche, est situé à l'ouest du cœur de la métropole rouennaise, sur un territoire caractérisé par son niveau d'activité élevé et une forte dynamique de développement urbain. Sur ce secteur convergent plusieurs grands projets structurants qui sont en train de redessiner l'une des principales portes d'entrée de la métropole.



↑ L'ouest du cœur de la métropole rouennaise

UN TERRITOIRE STRATÉGIQUE POUR LES MOBILITÉS

La présence du Grand Port Maritime de Rouen et de sa zone industriello-portuaire fait de l'ouest du cœur de la métropole un carrefour d'échanges historique. La mise en service de la voie rapide Sud III puis, en 2008, celle du projet dans sa version fonctionnelle ont entraîné plusieurs évolutions.

Plusieurs campagnes de comptages (effectuées 3 mois, 6 mois et un an après la mise en service du pont Flaubert) ont été réalisées pour mesurer les incidences de la mise en service du pont Flaubert en termes de circulation sur le réseau structurant de l'agglomération rouennaise. Elles ont abouti aux observations suivantes :

- les trafics de traversée de la Seine (sur les six ponts réunis) ont augmenté de 6 % ;
- le trafic de l'A 150 et de la voie rapide Sud III a progressé d'environ 20 % ;
- les flux de circulation sur le pont Guillaume-le-Conquérant et sur l'avenue du Mont Riboudet ont baissé respectivement de 30 % et 15 % ;
- les flux de circulation sur le réseau secondaire (RD 982, RD 6015) ont baissé sensiblement

Logiquement, le secteur du pont Flaubert est devenu un point stratégique des mobilités rouennaises. Le phénomène a été encore renforcé, après 2009, par l'entrée en activité, rive droite, du centre commercial Docks 76 et du palais des sports Kindarena ainsi que par le développement du quartier Luciline.

11

2. Historique et contexte du projet

16



↑ Les accès du pont Flaubert rive gauche

Dans le passé proche, un fait divers a contribué à mettre en lumière le caractère névralgique mais aussi les limites de capacité de circulation atteintes par le secteur : la fermeture, pendant 2 ans, du pont Mathilde suite à l'accident survenu le 29 octobre 2012. Au cours de ces deux années, une partie des trafics s'est, de fait, reportée à l'ouest de l'agglomération. Les phénomènes de congestion s'en sont trouvés aggravés aux heures de pointe sur l'A 150 et la voie rapide Sud III mais aussi sur l'ensemble des voiries structurantes de la métropole lors du moindre incident/accident sur l'une de ces deux voies.

UN TERRITOIRE EN DÉVELOPPEMENT AUTOUR DE L'ÉCOQUARTIER EL ALIBERT

Au pied du pont Flaubert, rive gauche, s'ancre depuis 2006 l'un des projets majeurs de la métropole rouennaise : l'Ecoquartier Flaubert.

Sur un site de 90 hectares proche du centre historique de Rouen* (situé à environ 1,5 km) et actuellement composé de friches industrielles et ferroviaires, vivront, travailleront et circuleront d'ici 2030 près de 15 000 personnes. Porté par la Métropole Rouen Normandie et son concessionnaire, la Société Publique Locale Rouen Normandie Aménagement, le projet associe logements, activités tertiaires, espaces de loisirs et équipements publics répartis autour d'une grande place centrale rectangulaire. Cette place est, en fait, double. Elle est composée à l'ouest d'une partie arborée (« Rouvelles ») et à l'est d'une partie plus urbaine.

Pour l'Écoquartier Flaubert, la Métropole nourrit des ambitions fortes en matière de développement durable et notamment de mobilités non ou peu polluantes. Priorité sera en effet donnée aux transports en commun (Arc Nord-Sud/T4 pour desservir l'est du quartier par l'avenue Jean Rondeaux ; ligne Est-Ouest pour en desservir l'intérieur) et aux modes actifs (marche, vélo...). Il est prévu que les flux générés par l'Écoquartier se répartissent pour moitié en modes actifs et pour l'autre moitié en modes motorisés, ces derniers étant eux-mêmes pris en charge au tiers par les transports collectifs.

* Le projet couvre le secteur compris entre la rue Bourbaki, l'avenue Jean Rondale, la rue de la Motte, et les bords de Seine.



↑ Le futur Ecoquartier Flaubert

L'Écoquartier sera connecté aux accès définitifs du pont Flaubert par un échangeur desservant la place centrale dans sa partie arborée, à partir de laquelle s'organiseront les voiries du quartier.

Les premières constructions de l'Écoquartier Flaubert sont prévues en 2018 le long de l'avenue Jean Rondeaux.

UN TERRITOIRE PORTEUR DE NOMBREUX PROJETS

Témoins d'un secteur qui se développe et se dynamise fortement, plusieurs projets importants se concentrent autour de celui des accès définitifs du pont Flaubert. Si tous participent d'un même élan urbain, ils rendent nécessaire une étroite coordination des chantiers, notamment pour l'organisation des travaux dans l'espace et dans le temps et la mise au point des itinéraires de déviation et de délestage pendant ces derniers.

> Arc Nord-Sud/T4 (maître d'ouvrage : Métropole Rouen Normandie)

Le projet consiste principalement en la création d'une nouvelle ligne de type TEOR, longue de 8,5 km, pour relier la place du Boulingrin (Rouen) au Zénith (Le Grand-Quevilly) en passant par les boulevards de l'Yser/de la Marne/des Belges, le pont Guillaume-le-Conquérant, les avenues Jean Rondeaux et de la Libération, le boulevard du 11 Novembre, le rond-point des Bruyères et l'avenue des Canadiens. Cette nouvelle ligne comprend la réalisation d'une voie réservée pour la circulation des bus sur une majeure partie de son parcours, et notamment sur l'avenue Jean Rondeaux qui va donc être l'objet de travaux pour accueillir ce nouveau service de transports de voyageurs. La mise en service de l'Arc Nord-Sud est programmée pour l'automne 2018.

> Doublement du réseau d'eaux usées (maître d'ouvrage : Métropole Rouen Normandie)

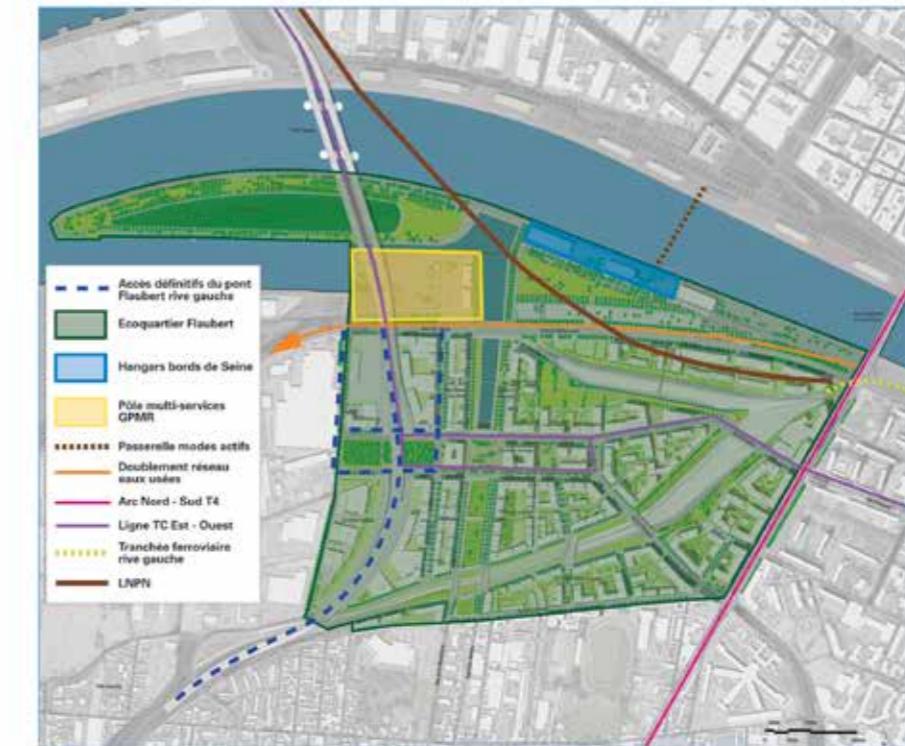
Le projet consiste à réaliser une nouvelle canalisation permettant d'évacuer les eaux usées collectées depuis la rive droite vers la station d'épuration Emeraude. Ce nouveau réseau viendrait doubler celui existant rive gauche.

Bien que son tracé ne soit pas encore définitivement arrêté, il pourrait concerter les quais de France et Jean de Béthencourt, eux-mêmes situés en plein territoire des travaux des accès définitifs.

17

2. Historique et contexte du projet

18



↑ Les projets du secteur

> Trémie ferroviaire couverte rive gauche

Le projet prévoit de consolider l'ouvrage d'art en béton précontraint, construit après la Seconde Guerre mondiale, qui surplombe les voies ferrées de desserte fret du port de Rouen à l'ouest du pont Mathilde jusqu'au pont Guillaume-le-Conquérant. Un diagnostic récent a révélé des fragilités au niveau de cette trémie et la nécessité d'effectuer des travaux de réfection. Les études sont en cours.

> Pôle multi-services (maître d'ouvrage : Grand Port Maritime de Rouen)

Le projet prévoit la réalisation d'un espace de stationnement dédié aux poids lourds, et de locaux de services pour les chauffeurs, dans le cadre de la reconfiguration des accès aux silos portuaires céréaliers et sucriers (ré-aménagement inhérent à la création du canal de l'Écoquartier Flaubert). Il est programmé pour 2016-2017.

> Aménagement des hangars du bord de Seine

Plusieurs projets prévoient de donner à ces hangars, notamment les n°107 et 108, une nouvelle vocation. A l'endroit où se situe l'actuel hangar 108, la Métropole Rouen Normandie va construire son nouveau siège d'ici 2017.

> Ligne Nouvelle Paris-Normandie (maître d'ouvrage : SNCF Réseau)

Le projet comprend notamment la création d'une nouvelle gare ferroviaire dans le secteur Saint-Sever, et suppose de réaliser une nouvelle section de voies ferrées, rive gauche, en bordure de Seine puis traversant le fleuve à proximité du pont Flaubert (tunnel) pour ensuite se diriger vers Yvetot.

> **Ligne de transports en commun Est-Ouest rive gauche**
(maître d'ouvrage : Métropole Rouen Normandie)

Le projet consiste à réaliser une nouvelle ligne de transports en commun desservant la (future) nouvelle gare ferroviaire, rive gauche, et l'Écoquartier Flaubert pour rejoindre ensuite, en rive droite, le pôle d'échanges TEOR en empruntant le pont Flaubert. Ce projet est envisagé de manière concomitante avec la réalisation de la nouvelle gare ferroviaire évoquée ci-avant. D'ici cette échéance, une ligne provisoire est prévue à l'horizon 2018, notamment pour assurer la desserte des hangars du bord de Seine.

Priorité à la coordination des travaux

La cohabitation de plusieurs projets importants – et quasi simultanés – dans un périmètre restreint où la circulation est dense suppose une étroite coordination des différentes maîtrises d'ouvrage. L'objectif est triple :

- *veiller à ce que les caractéristiques techniques des projets soient compatibles entre elles, et gérer les interfaces ;*
- *coordonner le phasage des chantiers dans le temps et dans l'espace ;*
- *concevoir des itinéraires de déviation et de délestage de la circulation cohérents et tenant bien compte des travaux programmés sur les parcours.*

Pour faciliter ce travail en commun, un comité de coordination a été mis en place. Il réunit des représentants de la Métropole Rouen Normandie, de la Société Publique Locale Rouen Normandie Aménagement (structure pilote de l'Écoquartier Flaubert), du Grand Port Maritime de Rouen, de SNCF Réseau et de l'État.

Par ailleurs, pour alimenter les réflexions de ce comité, l'État s'est doté de l'appui d'une expertise spécifique en matière d'ordonnancement global de chantiers complexes multi-maîtrises d'ouvrage.

La finalité du comité de coordination est d'élaborer un calendrier global et optimisé pour la réalisation des travaux de l'ensemble des projets du secteur, en veillant à minimiser la gêne occasionnée aux usagers.

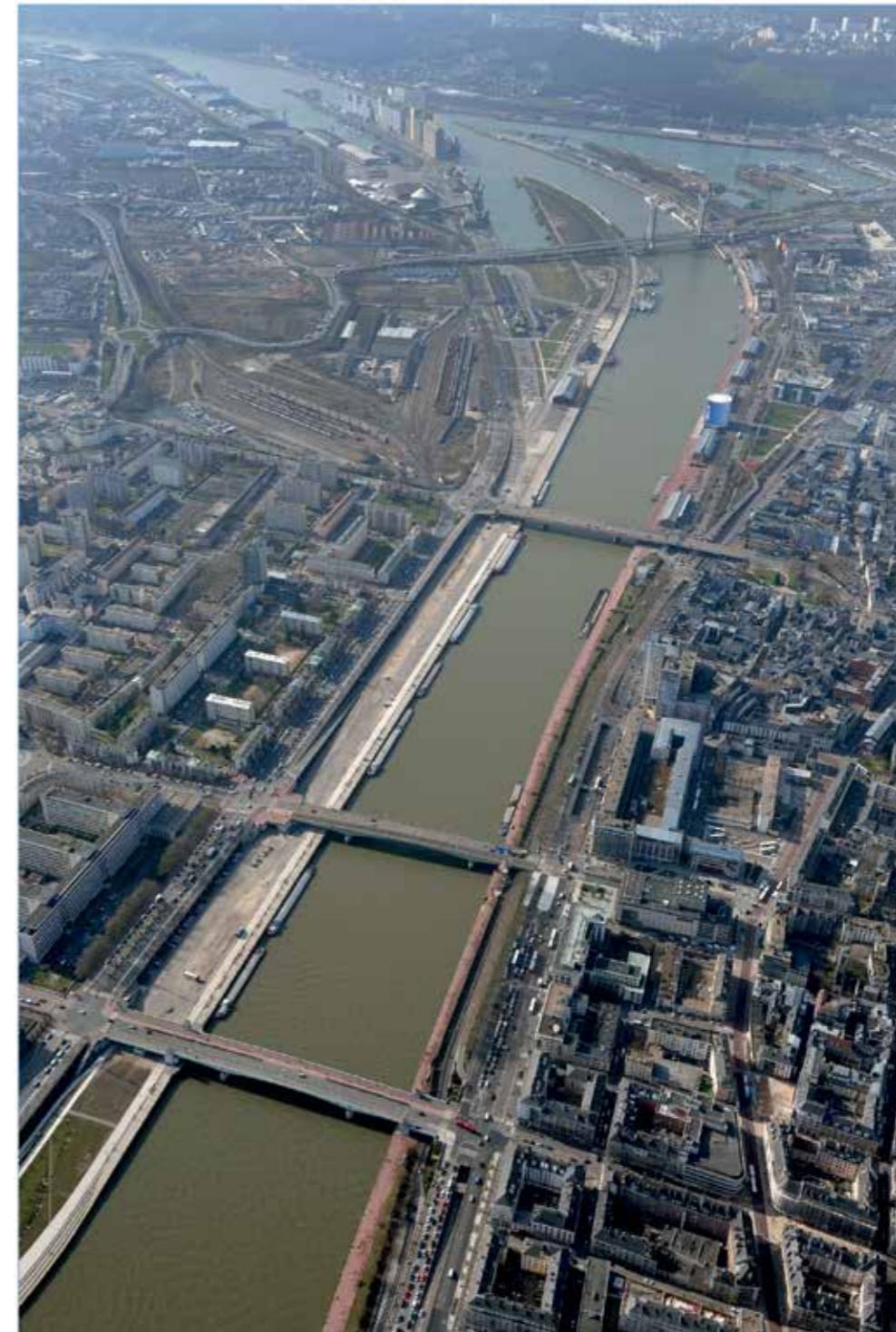
LA QUESTION DES DISPONIBILITÉS FONCIÈRES

La plupart des acquisitions foncières nécessaires au projet des accès définitifs du pont Flaubert, rive gauche, (pour ses emprises et le déroulement des travaux) ont déjà été réalisées dans le cadre du projet fonctionnel, à l'exception de quelques parcelles situées le long de la rue Bourbaki (ville de Rouen) et de celles occupées par l'ancienne usine Grande Paroisse immédiatement au sud du rond-point de Madagascar.

Les parcelles situées le long de la rue Bourbaki ont été acquises par l'État le 29 octobre 2013. L'Etablissement Public Foncier de Normandie a été chargé de démolir les hangars existants dans le cadre son action en faveur de la résorption des friches industrielles (fonds Friches).

Quant à l'acquisition des terrains du site industriel Grande Paroisse, elle est devenue possible avec la fermeture de ce dernier en 2006. L'État pourra s'en porter acquéreur une fois que les travaux de réhabilitation du site auront été achevés en 2016 (voir page 35).

Une convention prévoyant les crédits nécessaires à ces acquisitions foncières (5 M€ financés par l'État à 60 % et par la CREA à 40 %) a été signée le 4 février 2011.



3. Les objectifs du projet

3. Les objectifs du projet

22

3.1 Finaliser les raccordements du pont Flaubert à Sud III

Mis en service en 2008, le pont Flaubert fait désormais partie du « paysage rouennais » mais aussi de ses axes les plus utilisés. Cela va des automobilistes de la métropole qui se déplacent pour leurs besoins quotidiens (trafic interne), aux véhicules et poids lourds qui effectuent des parcours nationaux et européens (trafic de transit) en passant par le trafic d'échange qui rayonne à partir et en direction de la métropole.

Aujourd'hui, il est envisagé de finaliser ses accès rive gauche et d'optimiser l'utilisation du réseau routier situé à l'ouest du cœur de l'agglomération.



Le pont Flaubert

23

Les trois types de trafic

Trafic de transit : Lorsque l'origine et la destination du déplacement se situent à l'extérieur du périmètre de projet.

Trafic d'échange : Lorsque l'origine ou la destination du déplacement se situe à l'intérieur du périmètre de projet.

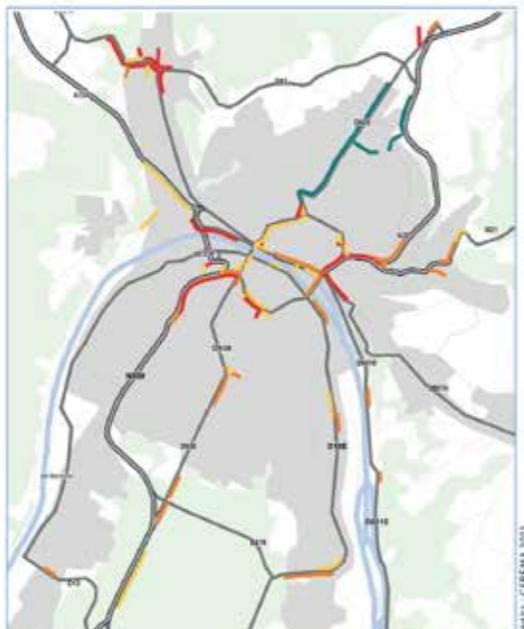
Trafic interne : Lorsque l'origine et la destination du déplacement se situent à l'intérieur du périmètre de projet

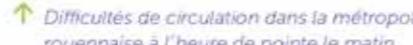
AMÉLIORER LES ÉCHANGES ET LES CONDITIONS DE CIRCULATION

Grâce à l'aménagement de ses accès définitifs rive gauche, le pont Flaubert va être directement raccordé à Sud III, améliorant ainsi les liens entre les deux rives de la Seine. Les échanges seront plus faciles du fait de la continuité du parcours. Le confort de circulation sera meilleur pour les usagers. Rappelons en effet que, si les accès actuels du pont permettent bien de rejoindre Sud III, ils n'assurent pas cette liaison de façon directe et efficace.

Le projet intègre une fonction supplémentaire : la desserte de la rive gauche et notamment de la zone industrieloportuaire. Celle-ci sera assurée par l'intermédiaire du point d'échanges prévu au niveau de la place centrale de l'Ecoquartier Flaubert et des rues Bourbaki et du Port.

Par sa configuration radiale (et non en rocade), par sa localisation urbaine et par ses fonctions d'amélioration des échanges au sein de l'agglomération, le projet des accès définitifs rive gauche est complémentaire d'un autre projet d'infrastructure routière porté par l'Etat pour détourner les trafics de transit du cœur de la métropole : la liaison A 28-A 13 - contournement Est de Rouen.





Difficultés de circulation dans la métropole rouennaise à l'heure de pointe le matin

24

3. Les objectifs du projet

Un enjeu local : mieux distribuer les flux de poids lourds

Sa position de carrefour entre la région parisienne, Le Havre et le nord de l'Europe, et son dynamisme industriel et portuaire, font de la métropole rouennaise un point de passage important pour le fret routier, de transit comme d'échange.

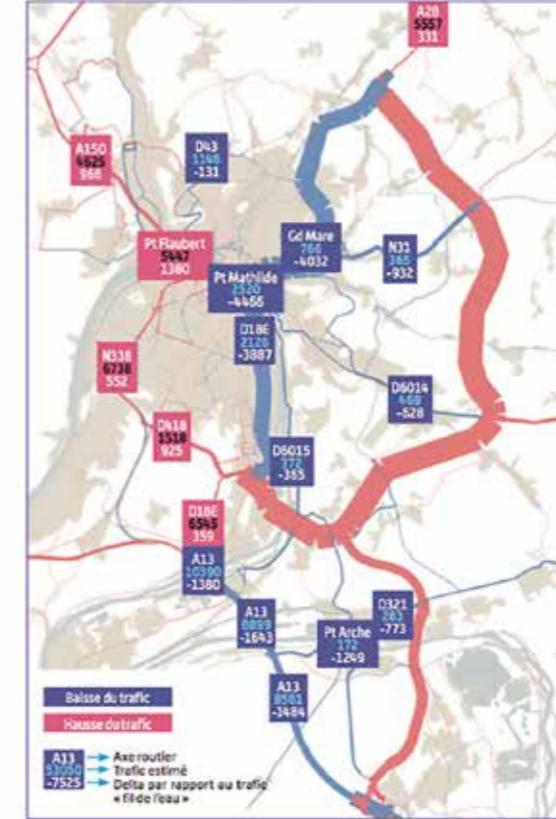
Pour limiter l'impact de ces flux sur le cadre de vie et la congestion du réseau, plusieurs mesures ont été mises en œuvre par les autorités locales. A partir du mois de décembre 2008, les poids-lourds n'ont plus pu emprunter les quais hauts rive droite à Rouen. Ils ne peuvent aujourd'hui plus circuler sur les quais rive gauche. Le projet de liaison A 28-A 13 - contournement Est de Rouen - participe de cette même volonté de réduire la présence des camions dans le cœur métropolitain.

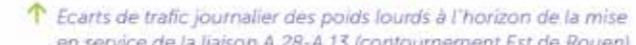
Avec ces dispositions, les principaux points de congestion actuels (tunnel de la Grand Mare, pont Mathilde, boulevard Industriel) devraient voir leurs trafics diminuer sensiblement : de - 4 000 à - 4 500 poids lourds par jour.

En revanche, une partie des flux de poids lourds (ceux se dirigeant vers l'ouest de la métropole) va se reporter sur Sud III, le pont Flaubert et l'A 150.

Ces perspectives renforcent la nécessité d'améliorer les accès du pont Flaubert.

Le projet est également l'occasion de réfléchir à la desserte poids lourds de la zone industrieloportuaire depuis la voie rapide Sud III pour les usagers en provenance de l'autoroute A 13.





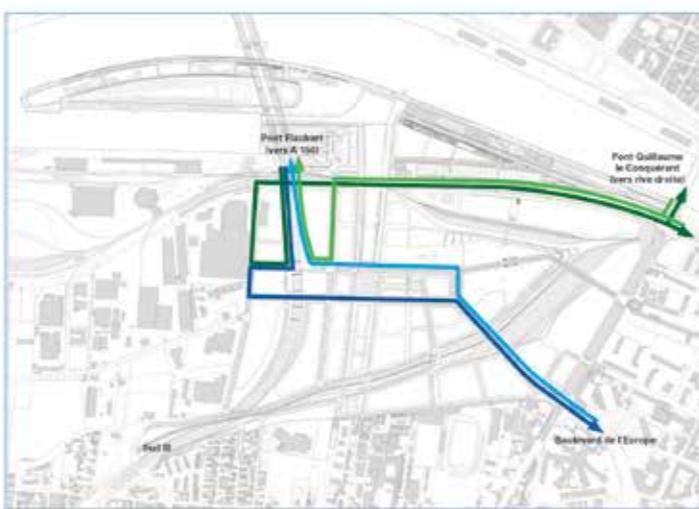
Écarts de trafic journalier des poids lourds à l'horizon de la mise en service de la liaison A 28-A 13 (contournement Est de Rouen)

Aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine

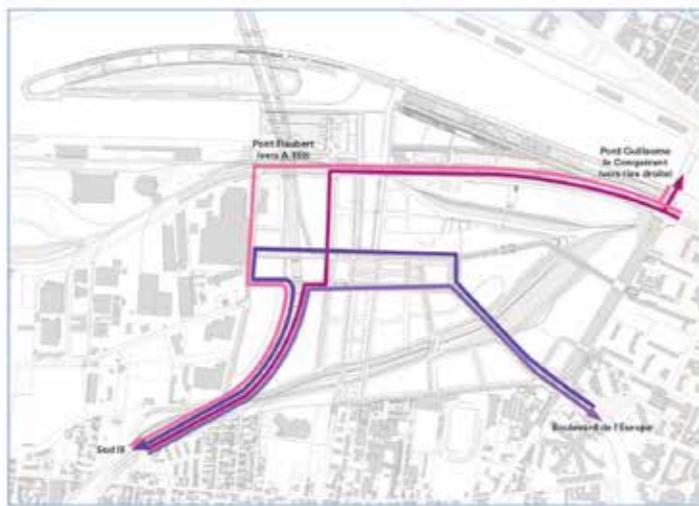
UTILISER DE FAÇON PLUS OPTIMALE LA CAPACITÉ DU RÉSEAU

A travers la réalisation des accès définitifs du pont Flaubert mais aussi de la place centrale (partie arborée) de l'Écoquartier Flaubert, un nouveau schéma de voiries se dessine. L'objectif est de permettre une utilisation optimale de la capacité du réseau. Ainsi demain, les trafics de transit circuleront sur la voie rapide Sud III, le pont Flaubert et l'A 150. Quant aux trafics d'échange et internes, à destination soit des installations industrielles et portuaires (boulevard Maritime) soit des principaux axes de l'agglomération (pont Guillaume-le-Conquérant, boulevard de l'Europe...), ils seront distribués à partir de la place centrale, protégeant ainsi le cœur de l'Écoquartier Flaubert.

En parallèle, des solutions sont étudiées pour limiter le trafic sur Sud III (voir encadrés).



↑ La distribution des trafics d'échange et internes
↓ à partir de la place centrale de l'Écoquartier Flaubert



25

3. Les objectifs du projet

26

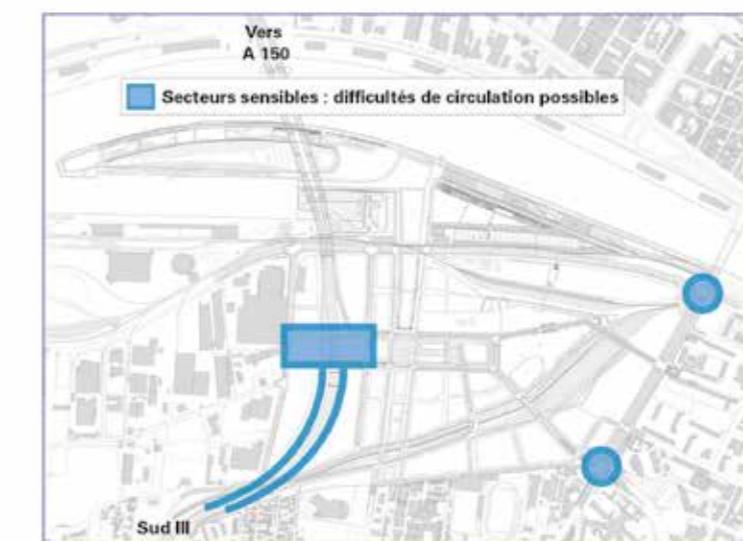
Trafics d'échange : perspectives dans le secteur de l'Écoquartier Flaubert

En complément des projections du projet de l'Écoquartier Flaubert en matière de déplacements*, les études de circulation conduites par l'État ont intégré comme hypothèse un trafic d'échange à l'horizon 2025 équivalent à celui de 2010.

Sur ces bases, tout en assurant une distribution des flux de circulation à partir de la place centrale, des points devraient, malgré tout, rester sensibles aux heures de forte affluence. Il s'agit principalement du carrefour de la prison Bonne Nouvelle, de la tête Sud du pont Guillaume-le-Conquérant, de la place centrale de l'Écoquartier Flaubert et des bretelles du point d'échanges en direction de Sud III.

L'État réfléchit avec ses partenaires à la mise en œuvre de deux solutions complémentaires à la réalisation des accès définitifs du pont Flaubert rive gauche :

- une desserte privilégiée des installations portuaires par le biais du boulevard Maritime au lieu de Sud III pour le trafic poids lourds en provenance de l'A 13 ;
- l'implantation de parkings-relais au sud du cœur de l'agglomération reliés par des transports collectifs performants.



* Rappelons qu'il prévoit des flux de déplacements internes se répartissant pour moitié en modes actifs (vélo, marche...) et pour l'autre moitié en modes motorisés pris en charge pour 1/3 par les transports en commun.

27

3.2 Articuler les accès définitifs avec leur environnement immédiat

Au-delà de l'objectif premier qui est raccorder le pont Flaubert à la voie rapide Sud III, le projet des accès définitifs, rive gauche, est conçu en étroite relation avec l'environnement urbain, industriel et portuaire dans lequel il s'insère.

ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCOQUARTIER FLAUBERT

L'émergence du projet d'Écoquartier Flaubert a conduit l'État à adapter le projet des accès définitifs rive gauche afin d'optimiser ses fonctionnalités et d'assurer une intégration urbaine, architecturale et paysagère de qualité.

Un travail mutuel a été engagé entre l'État et la Métropole Rouen Normandie pour assurer la cohérence entre les deux projets et opérer les ajustements à chacune des étapes de conception.



↑ Le projet de l'Écoquartier Flaubert

©Cédric : Métropole Rouen Normandie

28

3. Les objectifs du projet

Les caractéristiques techniques des accès définitifs rive gauche prévoient donc :

- un raccordement aérien (réalisation de viaducs et d'ouvrages de soutènement) assurant une perméabilité urbaine ;
- un point d'échanges complet (quatre bretelles) permettant les liens avec la place centrale de l'Écoquartier.

L'ambition est de limiter les impacts de cet échangeur sur le développement de l'Écoquartier, de garantir aux futurs occupants un cadre de vie attractif et de réaliser, avec les quartiers voisins, la « couture urbaine » voulue par la Métropole.

Outre les premières constructions de l'Écoquartier Flaubert prévues en 2018 le long de l'avenue Jean Rondeaux, l'ordonnancement des travaux des accès définitifs permet d'envisager une deuxième phase de construction dès 2022.

17



↑ Objectif : éco-mobilité

> Deux projets cohérents en termes de mobilité

La Métropole Rouen Normandie fixe également des objectifs d'éco-mobilité et de qualité environnementale importants à l'Écoquartier Flaubert :

- assurer la performance des modes de transport en commun, à vélo et à pied ;
- minimiser les déplacements internes en voitures individuelles ;
- garantir le raccordement du quartier au réseau de transports en commun (existant et futur) et au plan « agglo-vélo » ;
- établir des hypothèses de trafics générés par le quartier cohérentes avec les principes du Plan de Déplacements Urbains et l'ambition d'écoquartier.

Aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine

Les études des accès définitifs du pont Flaubert se déroulent parallèlement à celles du projet de l'Écoquartier. D'une part, l'État établit ses hypothèses de trafic d'échange en tenant compte de celles de la Métropole Rouen Normandie pour le futur quartier. D'autre part, l'organisation de l'échangeur de l'Écoquartier est définie de telle sorte que les trafics d'échange puissent s'écouler sans pénétrer au cœur de l'Écoquartier.

► Deux projets interdépendants dans leur réalisation

Les deux projets des accès définitifs et de l'Écoquartier Flaubert partagent le même territoire et le même calendrier, du moins pour les premières phases de construction de l'Écoquartier (à partir de 2018). Leur réalisation suppose donc une étroite coordination des deux maîtrises d'ouvrage (État et Métropole Rouen Normandie).

L'un des enjeux de cette coordination concerne l'anticipation d'un certain nombre de réalisations de l'Écoquartier afin de disposer de voies capables d'écouler le trafic pendant les phases du chantier et de minimiser la gêne occasionnée aux usagers pendant les phases les plus délicates :

- création de voiries et modification de voiries existantes (voir encadré) ;
- création, déviation et renforcement de réseaux.

Sur ce sujet des réseaux, les secteurs prioritaires comprennent la rue de Stalingrad, la rue Bourbaki, la place centrale, la rue du Port, les quais de France et Jean de Béthencourt, l'avenue Jean Rondeaux et la rue de la Motte (existante et future).

Anticiper certaines voiries de l'Écoquartier Flaubert

La bonne organisation des travaux des accès définitifs du pont Flaubert, rive gauche, suppose la réalisation de voiries (ou la modification de voiries existantes) de l'Écoquartier Flaubert par anticipation. L'objectif est de créer, dès la première phase du chantier, une armature complète de voies nouvelles ou réaménagées pouvant servir de déviation et de desserte pendant les phases de travaux les plus délicates. Ces voies pourront être réutilisées à terme par l'Écoquartier Flaubert.

Les voiries à réaliser par anticipation sont la place centrale et la rue du Port. Les voiries à modifier sont la rue Bourbaki au nord de la

place centrale (élargissement) ; la rue Bourbaki Sud et la rue de Stalingrad (renforcement) ; les quais de France et Jean de Béthencourt (aménagement).

La réalisation anticipée de ces voiries suppose également celle des réseaux souterrains desservant l'Écoquartier Flaubert (notamment, électricité, gaz, eau potable, eaux usées, eaux pluviales, télécommunications).

Ces principes d'anticipation sont partagés par l'État et la Métropole qui doivent définir les modalités techniques, financières et temporelles de leur réalisation.

ASSURER LA DESSERTE DE LA ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE

Si la connexion directe du pont Flaubert à Sud III doit faciliter les échanges de l'agglomération dans son ensemble, elle doit également prévoir la desserte efficace des activités économiques situées au débouché immédiat du pont. Le Grand Port Maritime de Rouen et toutes les entreprises de la zone Seine-Ouest fournissent, en effet, une part majeure de la richesse et des emplois locaux. Ils génèrent par ailleurs des flux (fret, salariés...) importants.

L'échangeur vers la grande place centrale de l'Écoquartier Flaubert est donc conçu pour irriguer le secteur.

Sa bretelle Nord-Ouest va permettre, pour le sens Nord/Sud, de rejoindre la rue Bourbaki puis le boulevard Maritime (quai de France / quai Jean de Béthencourt).

29

3. Les objectifs du projet

30

La bretelle Nord-Est va permettre, pour le sens Sud/Nord depuis la rue du Port puis la place centrale, de rejoindre le pont Flaubert puis l'A 150.

La bretelle Sud-Ouest va permettre, pour le sens Nord/Sud depuis la rue du Port puis la place centrale, de rejoindre Sud III.

La bretelle Sud-Est va permettre, pour le sens Sud/Nord, de rejoindre la rue du Port puis le boulevard Maritime (quai de France / quai Jean de Béthencourt).



La zone industrialo-portuaire

Un plan de circulation spécifique pour les poids lourds pendant les travaux

La réalisation des accès définitifs rive gauche va conduire à mettre en place un plan de circulation spécifique pour les poids lourds. L'objectif est de leur offrir un itinéraire de déviation adapté pendant les phases de travaux les plus délicates.

Il est envisagé d'orienter les poids lourds venant du sud et de l'A 13 vers le boulevard Maritime par l'intermédiaire de l'échangeur de Petit-Couronne (via la route des Docks) et de l'échangeur Franklin Roosevelt (avenue Franklin Franklin Roosevelt (avenue Franklin Roosevelt).

4. Les grandes caractéristiques du projet

4. Les grandes caractéristiques du projet

32

4.1 Un projet exemplaire sur le plan environnemental

Le projet des accès définitifs du pont Flaubert, rive gauche, se veut exemplaire sur le plan du respect et de la protection de l'environnement. Dans le cadre des études préalables, l'Etat mène donc toutes les études visant à limiter les impacts de la nouvelle infrastructure sur le milieu naturel et humain. Cette exigence s'applique également à la préparation de la phase chantier.



19

EAU ET ASSAINISSEMENT

Les études menées dans ce domaine (hydrologie, hydrogéologie, assainissement) visent à appréhender les impacts du projet en cas de crue de la Seine ainsi que ses interactions sur les écoulements souterrains. À ce titre, les modélisations déjà réalisées ont notamment montré que le projet était sans effet notable sur les nappes d'eaux souterraines comme sur le champ d'expansion de crue de la Seine.

Côté assainissement, le projet prévoit que les eaux de la nouvelle plate-forme routière soient récupérées et traitées. Un bassin de traitement dimensionné pour faire face à une pluie d'occurrence centennale sera construit parallèlement à l'infrastructure et doté de dispositifs d'isolement motorisés en cas de pollution accidentelle.

Ces éléments serviront de support au dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'Eau.

FAUNE ET FLORE

A partir de données documentaires et d'investigations menées sur une année biologique complète, des études des milieux naturels et de la biodiversité (faune/flore) ont été conduites pour :

- connaître les enjeux écologiques de l'aire d'étude (intérêt pour l'habitat des espèces, présence d'espèces protégées...) ;
- identifier les impacts du projet (perte ou fragmentation d'habitats, dérangement sonore et visuel, pollution lumineuse, risque de pollution des milieux voisins) ;
- prévoir d'éventuelles mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de ces impacts ;
- évaluer les incidences du projet sur les sites Natura 2000 (en l'occurrence, sur le site des « Boucles de la Seine Aval »).

Ces études ont abouti à la conclusion que le projet entraînait des impacts faibles à modérés pour l'ensemble des groupes étudiés, à l'exception du groupe des reptiles pour lequel les impacts sont forts.

La construction des accès définitifs aurait pour effet d'entrainer la destruction d'habitats du lézard des murailles et la destruction d'individus de cette espèce protégée (annexe IV de la directive Habitats / arrêté du 19 novembre 2007).

Le projet n'aura pas d'incidences sur le site Natura 2000 des « Boucles de la Seine Aval ».

En termes de mesures d'évitement et de réduction, les études préconisent :

- la réalisation, avant tout démarrage des travaux, d'habitats de substitution pour le lézard des murailles et la mise en place de mesures de réduction cohérentes et continues avec celles prévues dans le cadre de l'Écoquartier Flaubert ;
- le phasage des travaux dans le temps et dans l'espace afin d'éviter la destruction d'individus, d'œufs et de larves au sein de l'emprise du chantier ;
- le suivi du chantier par un ingénieur écologue ;
- la limitation des pollutions en phase de chantier et en phase d'exploitation ;
- la préservation des milieux aquatiques et associés en phase travaux, avec la réalisation par anticipation du bassin de traitement des eaux de la plate-forme routière pour assurer le traitement des eaux issues des emprises de chantier ;
- la limitation de la prolifération d'espèces exotiques envahissantes ;
- la limitation de la pollution lumineuse.



↑ Le lézard des murailles

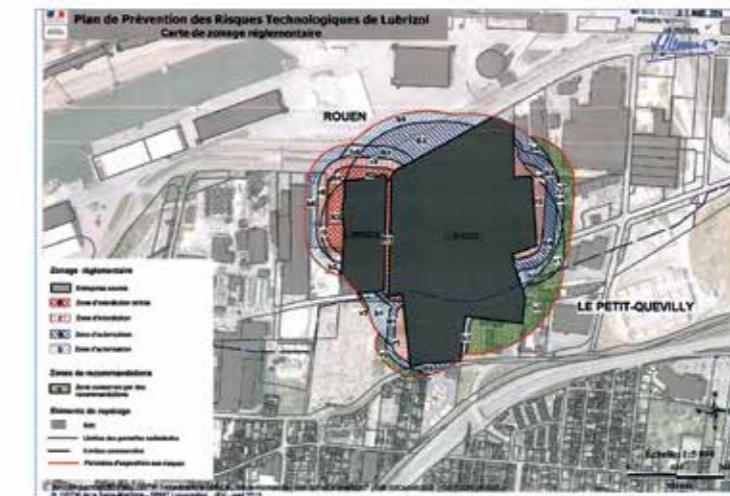
33

4. Les grandes caractéristiques du projet

34

RISQUES TECHNOLOGIQUES

L'infrastructure ne traverse aucune zone d'aléas rattachée à un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT).



↑ Carte d'aléas Lubrizol

LA SITUATION DES SOLS ET DES EAUX SOUTERRAINES

> Le contexte

Entre 1908 et 2006, le site de l'ancienne usine Grande Paroisse Rouen B, où doivent s'implanter les accès définitifs du pont Flaubert, a accueilli une usine de fabrication d'engrais azotés et phosphatés. Compte tenu de ses activités, l'usine relevait du régime SEVESO seuil haut au titre des installations classées pour la protection de l'environnement. Plusieurs arrêtés préfectoraux ont ainsi réglementé les activités du site.

D'une superficie de 9 ha, le site n'est plus exploité depuis juin 2006 et appartient toujours à son dernier exploitant, la société Grande Paroisse. Au regard de l'article R. 512-39-1 du Code de l'Environnement, il incombe à ce dernier exploitant, et propriétaire, de remettre le site dans un état tel que la protection de l'environnement et des populations soit assurée dans le cadre d'un usage futur des terrains de type industriel ou assimilé (activités tertiaires, infrastructures routières).

Les différentes études environnementales réalisées ont montré diverses pollutions chimiques dans les sols (métaux, nitrates, sulfates, phosphates, hydrocarbures), des anomalies radiologiques dans les sols liées à une radioactivité naturelle renforcée (< 5 bq/g) due au procédé industriel et une nappe impactée (sur le site et en aval hydraulique) par divers composés. Des teneurs fortement acides et la présence de métaux au droit du site ont été mises en évidence. Des composés inorganiques (ammonium, fluorures, nitrates, sulfates) ont été observés.

Au regard de la situation des sols et des eaux souterraines, et afin de garantir l'information des différents porteurs projets sur les mesures de maîtrise des risques sanitaires, un arrêté préfectoral instituant des servitudes d'utilité publique a été signé le 30 janvier 2014.

> Les mesures de réhabilitation du site

La réglementation sur les installations classées prévoit que le dernier exploitant établisse un plan de gestion visant à supprimer autant que possible les sources de pollutions retrouvées sur son site, et à maîtriser l'impact de ses sources sur l'environnement immédiat.

La société Grande Paroisse a donc réalisé un plan de gestion, qui a fait l'objet de deux expertises indépendantes diligentées à la demande de l'Etat.

Au regard des premières conclusions du plan de gestion fourni, un arrêté préfectoral a été pris le 10 décembre 2012, demandant notamment le retrait des sources de pollutions acides et radiologiques dans les sols (éléments radiologiques > 1 bq/g).

Un nouvel arrêté préfectoral a été signé le 21 juillet 2014. Cet arrêté reprend les travaux visés dans le précédent arrêté du 10 décembre 2012 et fixe un calendrier de réalisation des travaux de réhabilitation.

Suite à la mise à jour de son plan de gestion en avril 2014, la société Grande Paroisse a intégré à son calendrier de réalisation les travaux visant à supprimer les principales sources de pollution retrouvées sur son site au droit de quatre zones :

- la zone des anciens égouts à l'est et au centre, présentant des anomalies radiologiques dans les sols et une acidité dans les sols et dans la nappe ;
- la zone de l'ancien talus et la zone attenante à l'ouest, présentant des anomalies radiologiques ;
- la zone de l'ancienne chaufferie au centre, caractérisée par un impact en hydrocarbures ;
- un point chaud identifié en cyanures à l'est du site.

Aucun traitement des eaux souterraines n'est envisagé pour le moment, la priorité étant d'extraire les sources des sols afin d'observer l'impact de ces enlèvements sur la qualité des eaux souterraines. Une surveillance trimestrielle de la nappe est réalisée et ses résultats sont transmis régulièrement par l'exploitant à l'inspection des installations classées.

35

4. Les grandes caractéristiques du projet

36

> L'avancement des travaux de réhabilitation

Les travaux de réhabilitation sont réalisés par la société RETIA, maître d'ouvrage délégué par la société Grande Paroisse pour les opérations relevant de la cessation d'activité.

En 2011, une première intervention a été opérée : 2 500 m³ de terres contaminées, représentant 80 % de la pollution radiologique, ont été évacués en centre de traitement de déchets dangereux.

Des travaux de plus grande envergure ont démarré depuis juin 2014 avec l'installation d'un chantier permanent sur le site, comprenant une base vie, des pistes de circulation et une aire de stockage des déchets imperméabilisée. Ils visent à réaliser l'ensemble des travaux de réhabilitation prévus par les arrêtés du 10 décembre 2012 et du 21 juillet 2014.

Les travaux de réhabilitation du site devraient se poursuivre jusqu'à mi-2016 sous le contrôle de l'inspection des installations classées.



> Des mesures à l'extérieur du site

Dans le cadre de la cessation d'activité du site, les investigations réalisées ont montré que les pollutions dans les eaux souterraines étaient principalement concentrées sur le site et qu'elles avaient un impact limité à l'extérieur (en aval hydraulique et en extension latérale) : les eaux souterraines présentent un pH relativement neutre à l'aval immédiat du site. Seuls les composés inorganiques sont retrouvés à l'extérieur, mais en des proportions nettement moins importantes. Etant donné l'absence d'usage sensible des eaux souterraines répertorié dans le voisinage du site, ces impacts, bien qu'existant, sont considérés comme modérés.

Toutefois, afin de conserver la mémoire de la présence de ces pollutions dans les eaux souterraines, des servitudes d'utilité publiques seront instituées sur les parcelles directement situées au nord et à l'ouest du site. Le dossier est actuellement en cours d'instruction.

AIR ET SANTÉ

Un état initial de l'air a été réalisé en 2013 pour caractériser la pollution de l'air sur la zone d'étude comprise entre les quais de Boisguilbert (rive droite), le pont Flaubert, le pont Guillaume-le-Conquérant, l'avenue Jean Rondeaux, la voie rapide Sud III, la rue de la Motte et la rue Bourbaki.

37

Ce type de diagnostic permet de caler le « modèle air » en corrélation avec les flux de circulation actuels et le cadastre des émissions de polluants d'origine industrielle.

Trois situations ont ensuite été modélisées :

- le scénario dit « fil de l'eau », c'est-à-dire sans modification des infrastructures routières existantes ;
- la situation projetée avec les accès définitifs rive gauche ;
- la situation projetée avec les accès définitifs rive gauche et l'Écoquartier Flaubert.

Au regard des flux de circulation attendus, la réglementation impose également au maître d'ouvrage une évaluation des risques sanitaires. Cette évaluation est en cours d'élaboration.

NUISANCES SONORES

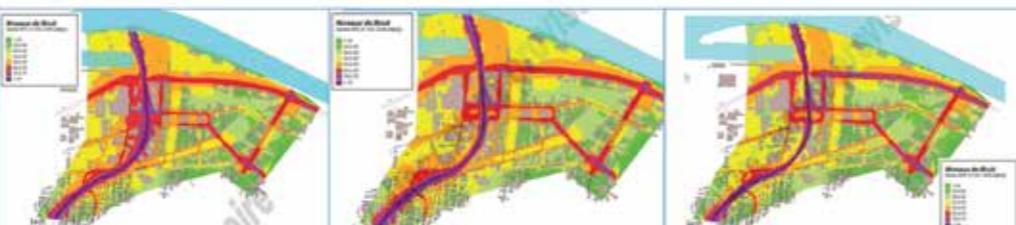
Un diagnostic initial des nuisances sonores a été mené en 2013 sur la zone d'étude comprise entre les quais de France et de Béthencourt (rive gauche), la voie rapide Sud III, l'avenue Jean Rondeaux et la rue Bourbaki.

Une telle étude permet de caler le modèle acoustique en corrélation avec les flux de circulation actuels. Trois situations ont été modélisées :

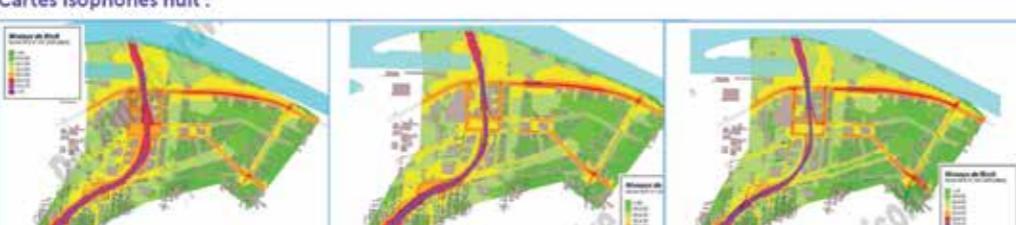
- le scénario dit « fil de l'eau », c'est-à-dire sans modification des infrastructures routières existantes ;
- la situation projetée avec les accès définitifs rive gauche ;
- la situation projetée avec les accès définitifs rive gauche et l'Écoquartier Flaubert.

Les résultats montrent que le projet n'entraîne pas, pour les habitations existantes du Petit-Quevilly (quartier Prévert), de variations des niveaux sonores de plus de 2 dB(A) par rapport au scénario « fil de l'eau ».

Cartes Isophones Jour :



Cartes Isophones nuit :



38

4. Les grandes caractéristiques du projet

Cependant, compte tenu de la légère augmentation des niveaux sonores (+ 0,6 dB(A)) au droit des zones d'habitats du Petit-Quevilly (quartier Prévert principalement), et bien qu'il n'existe pas d'exigence réglementaire, le maître d'ouvrage s'engage à améliorer les écrans acoustiques existants.

Au droit des futures constructions de l'Écoquartier Flaubert situées en bordure du projet des accès définitifs rive gauche, la nouvelle infrastructure génère des niveaux sonores de 70 à 75 dB(A) de jour et de 65 à 70 dB(A) de nuit.

Dans la mesure où les permis de construire de ces futurs bâtiments ne sont pas déposés et ne devraient l'être, au vu du phasage de l'Écoquartier, qu'après la mise en service du projet des accès définitifs, il revient normalement au maître d'ouvrage de ces bâtiments d'en assurer la protection acoustique.

Cependant, en regard des niveaux sonores prévus et au titre des mesures d'accompagnement du projet, l'État souhaite être volontariste pour protéger du bruit les abords de la nouvelle infrastructure. Il envisage la mise en place d'écrans acoustiques sur l'intégralité du projet (soit environ 2 000 mètres de protections phoniques).

INSERTION ARCHITECTURALE ET PAYSAGÈRE

Par souci de cohérence, les études d'insertion architecturale et paysagère du projet sont menées par le bureau d'études qui a également réalisé celles de l'Écoquartier Flaubert.

L'objectif est de proposer une logique de conception architecturale des ouvrages d'art (culées, piles, tablier, corniches...) s'étendant jusqu'aux écrans acoustiques et espaces publics sous ouvrages, et une logique de conception paysagère pour le bassin de traitement et les emprises du projet, cohérentes avec les partis architecturaux et paysagers pris pour la conception de l'écoquartier Flaubert.

Un « scénario » de requalification de la partie de Sud III comprise entre l'échangeur de Stalingrad (Le Petit-Quevilly) et le rond-point de la Motte (Rouen) va également être proposé dans l'attente du développement de l'Écoquartier dans ce secteur. Cette section réaménagée pourrait devenir, à terme, une voirie de l'Écoquartier Flaubert.

Un chantier respectueux de l'environnement

Le chantier des accès définitifs sera le prolongement naturel des efforts de qualité environnementale mis en place lors de la conception du projet. Tout chantier de construction génère des nuisances sur l'environnement proche. L'enjeu d'un chantier respectueux de l'environnement est de limiter ces nuisances au bénéfice des riverains, des ouvriers et de l'environnement.

Elles devront effectuer un tri maximal des déchets de chantier et tendre vers l'objectif « zéro déchet produit ». Elles devront également chercher à réduire au strict minimum les déchets provenant des terres excavées et assurer le traitement de l'ensemble des eaux issues du chantier.

Par ailleurs, dans le cadre de ses engagements sociétaux, le maître d'ouvrage inclura des clauses d'insertion sociale dans ses marchés de travaux aux fins de faciliter le retour à l'emploi de publics en difficultés.

Dossier de présentation du projet et de concertation

4. Les grandes caractéristiques du projet

38

Cependant, compte tenu de la légère augmentation des niveaux sonores (+ 0,6 dB(A)) au droit des zones d'habitats du Petit-Quevilly (quartier Prévert principalement), et bien qu'il n'existe pas d'exigence réglementaire, le maître d'ouvrage s'engage à améliorer les écrans acoustiques existants.

Au droit des futures constructions de l'Écoquartier Flaubert situées en bordure du projet des accès définitifs rive gauche, la nouvelle infrastructure génère des niveaux sonores de 70 à 75 dB(A) de jour et de 65 à 70 dB(A) de nuit.

Dans la mesure où les permis de construire de ces futurs bâtiments ne sont pas déposés et ne devraient l'être, au vu du phasage de l'Écoquartier, qu'après la mise en service du projet des accès définitifs, il revient normalement au maître d'ouvrage de ces bâtiments d'en assurer la protection acoustique.

Cependant, en regard des niveaux sonores prévus et au titre des mesures d'accompagnement du projet, l'État souhaite être volontariste pour protéger du bruit les abords de la nouvelle infrastructure. Il envisage la mise en place d'écrans acoustiques sur l'intégralité du projet (soit environ 2 000 mètres de protections phoniques).

INSERTION ARCHITECTURALE ET PAYSAGÈRE

Par souci de cohérence, les études d'insertion architecturale et paysagère du projet sont menées par le bureau d'études qui a également réalisé celles de l'Écoquartier Flaubert.

L'objectif est de proposer une logique de conception architecturale des ouvrages d'art (culées, piles, tablier, corniches...) s'étendant jusqu'aux écrans acoustiques et espaces publics sous ouvrages, et une logique de conception paysagère pour le bassin de traitement et les emprises du projet, cohérentes avec les partis architecturaux et paysagers pris pour la conception de l'écoquartier Flaubert.

Un « scénario » de requalification de la partie de Sud III comprise entre l'échangeur de Stalingrad (Le Petit-Quevilly) et le rond-point de la Motte (Rouen) va également être proposé dans l'attente du développement de l'Écoquartier dans ce secteur. Cette section réaménagée pourrait devenir, à terme, une voirie de l'Écoquartier Flaubert.

Un chantier respectueux de l'environnement

Le chantier des accès définitifs sera le prolongement naturel des efforts de qualité environnementale mis en place lors de la conception du projet. Tout chantier de construction génère des nuisances sur l'environnement proche. L'enjeu d'un chantier respectueux de l'environnement est de limiter ces nuisances au bénéfice des riverains, des ouvriers et de l'environnement.

Les entreprises qui travailleront sur le chantier des accès définitifs, rive gauche, suivront donc un Plan de Respect de l'Environnement.

Elles devront effectuer un tri maximal des déchets de chantier et tendre vers l'objectif « zéro déchet produit ». Elles devront également chercher à réduire au strict minimum les déchets provenant des terres excavées et assurer le traitement de l'ensemble des eaux issues du chantier.

Par ailleurs, dans le cadre de ses engagements sociétaux, le maître d'ouvrage inclura des clauses d'insertion sociale dans ses marchés de travaux aux fins de faciliter le retour à l'emploi de publics en difficultés.

39

4.2 Un projet composé d'ouvrages complexes

Pour que les accès définitifs du pont Flaubert assurent pleinement leur fonction de desserte et qu'ils permettent à l'Écoquartier Flaubert de se développer, leur conception intègre la réalisation de trois ouvrages d'art successifs d'une longueur totale de 1,1 km.

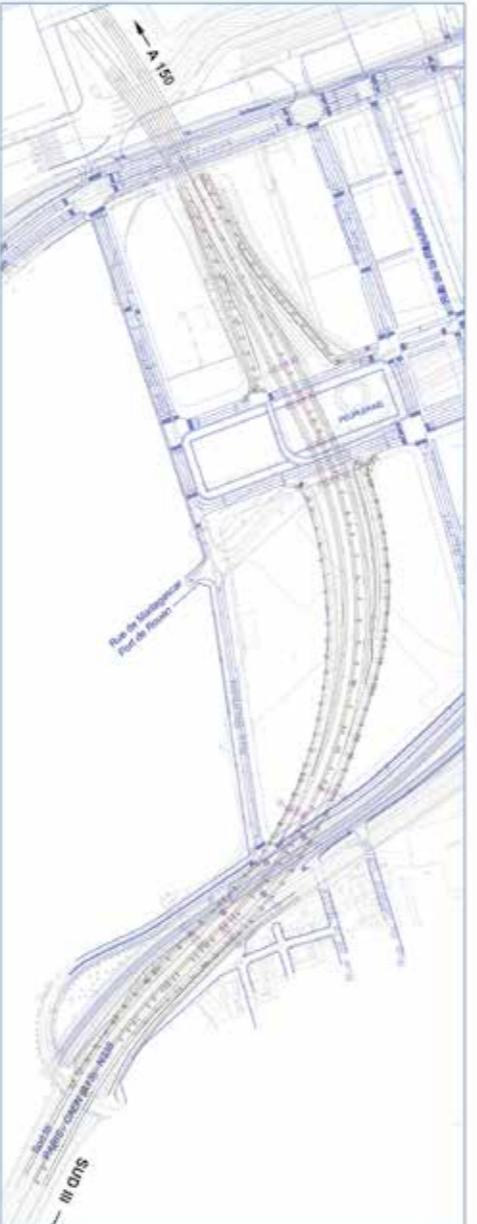
- La construction d'un ouvrage d'art d'un gabarit de 6 m pour le franchissement des voies ferrées électrifiées Rouen-Orléans.
- La construction d'un ouvrage d'art d'un gabarit de 4,85 m pour le franchissement de la place centrale de l'Écoquartier Flaubert.
- La construction d'un ouvrage d'art en remblai reliant les deux autres.
- Un point bas au droit de la place centrale pour recueillir et traiter les eaux de plate-forme dans un bassin.

La géométrie routière du projet (tracé en plan, profil en long) a été étudiée en fonction :

- des contraintes de raccordement au pont Flaubert et à Sud III (pente) ;
- des règles techniques, notamment celles relatives aux conditions de visibilité et de sécurité pour la conception des bretelles du point d'échanges.

Cette conception complexe, et très contrainte, a été ajustée au fur et à mesure de l'avancement des études des accès définitifs rive gauche et de celles de l'Écoquartier Flaubert.

Tracé en plan du projet

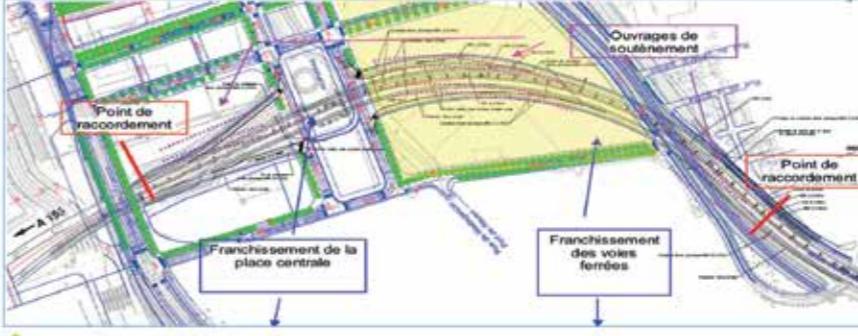


40

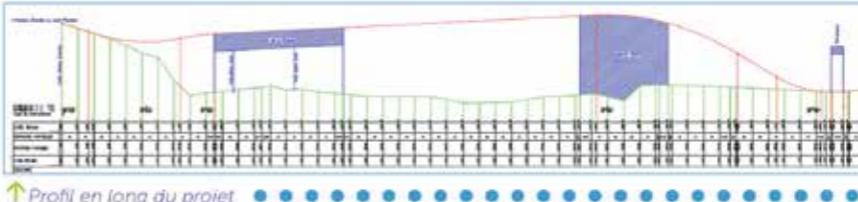
4. Les grandes caractéristiques du projet

La géométrie des bretelles du point d'échanges, de la place de Madagascar et des voies à destination du boulevard Maritime ou de Sud III est également étroitement liée à la définition des itinéraires de circulation des convois exceptionnels dans l'agglomération rouennaise.

Tracé en plan (Nord / Sud)



Profil en long du projet



Aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine

DES CONTRAINTES TECHNIQUES PARTICULIÈRES

Un enjeu important de la conception du projet porte sur l'implantation des appuis et des culées des ouvrages d'art. L'objectif est, d'une part, de maintenir les fonctionnalités des accès actuels du pont pendant le chantier, et d'autre part de minimiser les contraintes d'exploitation (donc la gêne aux usagers) sur Sud III et les voies ferrées pendant les travaux.

La situation actuelle des sols et des eaux souterraines liée au passé industriel du site, exige, en outre, de prévoir des dispositions techniques particulières pour les fondations des ouvrages d'art : fondations semi-profondes (conception sous forme de plots larges peu profondément ancrés dans le sol), utilisation de bétons spéciaux et mise en place de protections spécifiques autour des fondations (géomembranes, géosynthétiques, rideau d'argile).

4.3 Des travaux organisés avec l'objectif central de limiter les impacts sur la circulation

Du fait de la haute technicité du projet, de son niveau de contraintes élevé et des nombreuses interfaces qui l'articulent avec d'autres projets du secteur, l'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert, rive gauche, nécessite des travaux importants d'une durée conséquente.

La circulation étant très dense dans le secteur, le chantier ne saurait être mené en privilégiant la rapidité d'exécution sur la minimisation des impacts du chantier sur les conditions de circulation. Au contraire, son organisation a été pensée en fonction d'un impératif essentiel : limiter les gênes occasionnées, en particulier pour les usagers habituels des axes Sud III, pont Flaubert et A 150 et pour les activités économiques.

Plusieurs priorités ont été posées

- organiser le chantier pour assurer la circulation en permanence (continuité à 2 voies pour chacun des sens de circulation) ;
- ne pas fermer le pont Flaubert (sauf pendant de brèves séquences nocturnes) ;
- réaliser par anticipation certaines voiries de l'Écoquartier Flaubert ;
- phaser le chantier pour pouvoir mettre en service régulièrement une partie des nouvelles infrastructures et prendre en charge du trafic ;
- prévoir des itinéraires élargis de déviation et de délestage adaptés à chaque phase de travaux et élaborés en concertation avec les partenaires et les riverains.

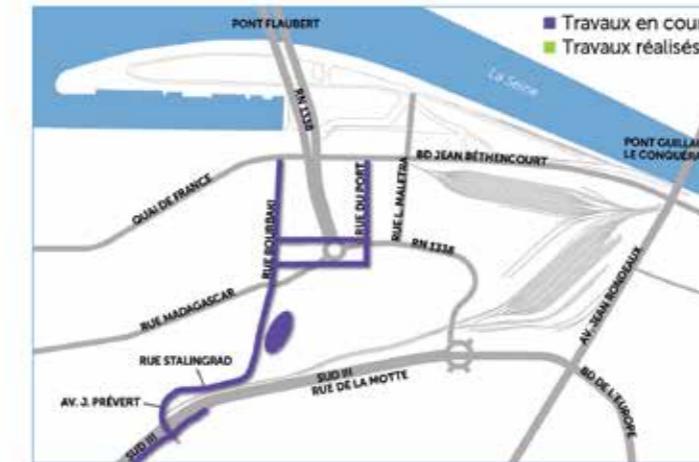
De ces principes découlent un calendrier de travaux sur 7 ans : 2017-2023. Cette durée objectivement longue est la condition pour que la vie de la métropole rouennaise et son activité économique continuent à se dérouler sans perturbations majeures.

LES QUATRE GRANDES PHASES DU CHANTIER

> Phase 1 : anticipation de voiries (2017 – 2018)

La première phase du chantier a pour objectif de créer ou d'aménager une armature de voies qui, à terme, deviendront des voiries de l'Écoquartier Flaubert mais contribueront d'abord à offrir de nouvelles capacités de circulation pendant les travaux des accès définitifs.

Il est également prévu lors de cette phase de procéder à l'adaptation des bretelles Sud de l'échangeur de Stalingrad pour permettre, lors de phases ultérieures de travaux, d'accueillir 2 voies de circulation de largeur réduite supportant les flux de circulation Ouest > Est.



> Phase 2 : construction des ouvrages d'art (2019 – 2021)

Cette deuxième phase consiste à construire le raccordement du projet à la tête Sud du pont Flaubert, l'ouvrage de franchissement de la place centrale, l'ouvrage en remblai avec soutènements sur le site de l'ancienne usine Grande Paroisse et les quatre bretelles du point d'échanges.



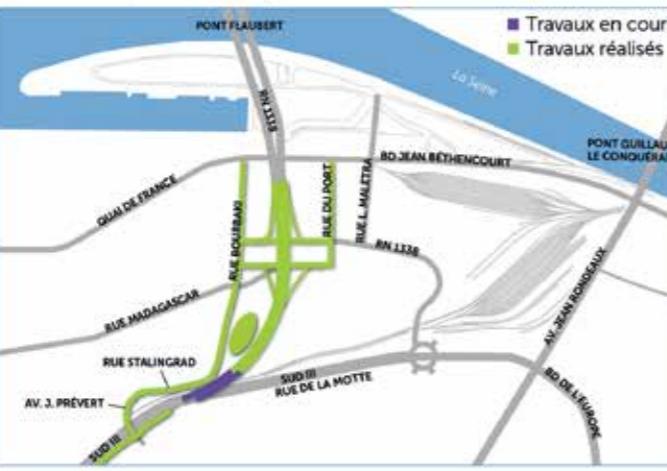
43

> Phase 3 (2022 – 2023) : raccordement à Sud III

La phase n°3 est centrée sur la construction du raccordement de la nouvelle infrastructure à Sud III. Afin de limiter les perturbations de circulation, le raccordement est réalisé en deux étapes, d'abord dans le sens Nord/Sud puis dans le sens Sud/Nord.

Cette phase intègre une étape intermédiaire destinée à préparer le raccordement définitif dans le sens Sud/Nord : l'adaptation du fonctionnement des deux trémies du rond-point de la Motte et de l'avenue Jean Rondeaux dans le sens Est-Ouest.

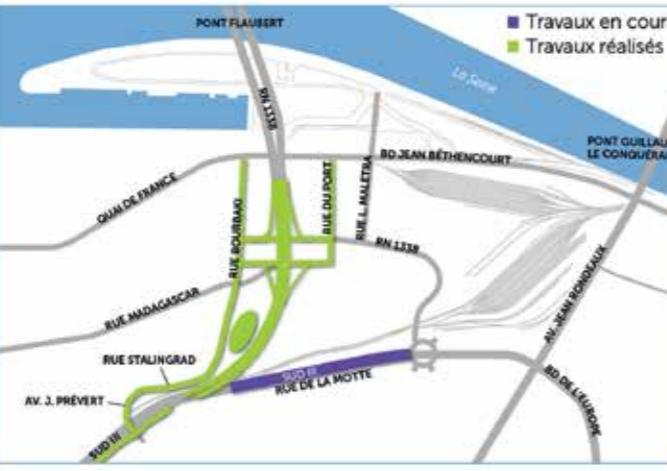
Elle se termine par le réaménagement des deux trémies dans l'autre sens.



> Phase 4 (2024) : finitions

La dernière phase des travaux est consacrée à la requalification de la partie de Sud III située entre l'échangeur de Stalingrad et le rond-point de la Motte dans l'attente du développement de l'Écoquartier dans ce secteur. Cette section réaménagée pourrait devenir, à terme, une voirie de l'Écoquartier Flaubert.

Elle sera également l'occasion de réaliser les derniers travaux de finition.



Dossier de présentation du projet et de concertation

44

4. Les grandes caractéristiques du projet

4.4 Des travaux permettant d'assurer des mises en service partielles successives

Les travaux des accès définitifs du pont Flaubert, rive gauche, sont découpés en phases de manière à ce que, régulièrement, une partie des nouvelles infrastructures puissent être mises en service pour prendre en charge du trafic.

- 2019 : ouverture de la place centrale de l'Écoquartier Flaubert, de la rue du Port, de la rue Bourbaki, de la rue de Stalingrad et des quais de France et Jean de Béthencourt.
- Horizon 2022 : ouverture du raccordement du pont Flaubert à Sud III dans le sens Nord/Sud.
- Horizon 2023 : ouverture du raccordement du pont Flaubert à Sud III dans le sens Sud/Nord.

Dès l'automne 2018, le secteur bénéficiera, en outre, de la mise en service de l'Arc Nord-Sud (T4) (voir page 17).

4.5 Le calendrier prévisionnel du projet



2015

1^{er} SEMESTRE

- Etudes d'avant-projet
- Elaboration des dossiers réglementaires

AVRIL-MAI 2015

- Concertation

2nd SEMESTRE

- Concertation inter-services de l'État
- Avis de l'Autorité environnementale
- Avis du Commissariat général à l'investissement

2016

1^{er} SEMESTRE

- Enquête publique

2017

2017-2018

- Travaux phase 1

2019-2021

- Travaux phase 2

2022-2023

- Travaux phase 3

2024

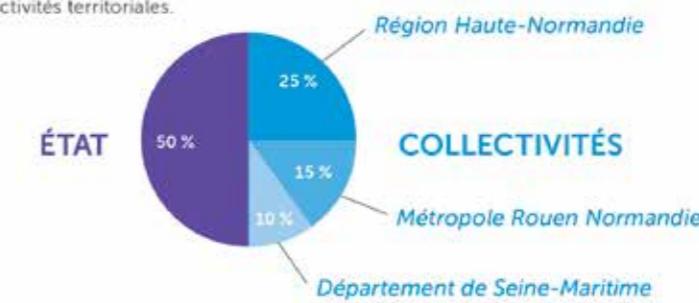
- Travaux phase 4

2015

4.6 Le coût et le financement du projet

La réalisation des accès définitifs du pont Flaubert, rive gauche, est estimée à 200 millions d'euros.

Le projet figure au projet de Contrat de plan État-Région Haute-Normandie 2015-2020. Dans ce cadre, il est prévu que son financement soit pris en charge pour moitié par l'Etat et pour l'autre moitié par les collectivités territoriales.



ÉTAT

COLLECTIVITÉS

Région Haute-Normandie

Métropole Rouen Normandie

Département de Seine-Maritime

Aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine

25

5. La poursuite du projet

5. La poursuite du projet

46

5.1 L'avancement des études

L'ensemble des études préalables du projet seront achevées au printemps 2015, hormis l'étude socio-économique et l'évaluation des risques sanitaires dont les conclusions sont attendues au 3^e trimestre 2015.

Ces études permettront d'élaborer le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration de projet (dont l'étude d'impact du projet et le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme), le dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'Eau et le dossier de demande de dérogations au titre des espèces protégées.

5.2 Les procédures en cours et à venir

LA CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE (AVRIL-MAI 2015)

Le projet des accès définitifs du pont Flaubert, rive gauche, entre dans le cadre des articles L.300-1 et L.300-2 du Code de l'Urbanisme :

- Il s'agit de la « *réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune (...) et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants* » (article L.300-1).
- Il appartient à la catégorie des « *projets et opérations d'aménagement ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L.122-1 du Code de l'Environnement* » (article L.300-2).

A ce titre, il doit faire l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.

> Déroulement de la concertation

La concertation sur le projet se déroule du 13 avril au 31 mai 2015.

Elle s'articule principalement autour :

- de supports d'information sur le projet (dossier de présentation du projet et de concertation, plaquette synthétique, dépliant) ;
- de réunions publiques permettant au public de s'informer sur le projet, d'aborder une thématique spécifique et de s'exprimer – par oral et par écrit ;
- d'un site Internet dédié au projet et incluant la possibilité d'apporter une contribution ;
- de coupons T inclus dans le dépliant et le dossier de présentation du projet et de concertation afin de permettre au public d'apporter une contribution.

Un bilan sera tiré de la concertation à son issue.

Calendrier des réunions publiques

Le Petit-Quevilly

Jeudi 16 avril 2015, 19h30

L'Astrolabe (10 rue Jacquard)

Thème : un projet au cœur d'un secteur urbain en pleine mutation

Rouen

Mercredi 22 avril 2015, 19h30

Vue sur Seine

(Hangar 10, quai Ferdinand de Lesseps)

Thème : un projet exemplaire sur le plan environnemental

Le Grand-Quevilly

Jeudi 23 avril 2015, 19h30

Cinémas Gaumont Grand-Quevilly (26 boulevard Pierre Brossolette)

Thème : un projet pensé pour les usagers, avec une mise en service progressive des infrastructures

Rouen

Mercredi 27 mai 2015, 19h30

La Halle aux Toiles (place de la Basse Vieille Tour)

Thème : premier retour sur la concertation et perspectives

➤ Préparation de la concertation

Elle a pris plusieurs formes :

- Des entretiens préalables ont été menés de novembre 2014 à janvier 2015 auprès des responsables socio-économiques et politiques de l'agglomération.
- Des réunions de travail ont été organisées avec les services des collectivités partenaires du projet (janvier 2015).
- Un comité de pilotage réunissant les partenaires du projet s'est réuni le 28 janvier 2015. Il a donné lieu à la présentation des modalités de concertation.
- Sept comités de concertation et réunions de travail ont été organisés avec les partenaires socio-économiques, les associations, les transporteurs et opérateurs portuaires, le Club d'entreprises Alliance Seine-Ouest, les gestionnaires de voirie et réseaux de transports de voyageurs, les services de sécurité (Police, Service Départemental d'Incendie et de Secours) et les services déconcentrés de l'État en région et dans le département de Seine-Maritime (février-mars 2015).

L'ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION DE PROJET (1^{ER} SEMESTRE 2016)

Le projet ne nécessitant pas le recours à la procédure d'expropriation pour l'acquisition des dernières emprises du projet (procédure relevant du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique), l'enquête publique sera menée au titre du Code de l'Environnement. Son objet portera également sur la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'Eau et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (plans locaux d'urbanisme des communes du Petit-Quevilly et Rouen).

La déclaration de projet permettra de statuer sur l'intérêt public majeur du projet.

47

5. La poursuite du projet

48

LES AUTORISATIONS ADMINISTRATIVES (2^È SEMESTRE 2016)

Pour poursuivre le projet, plusieurs autorisations administratives sont requises :

- la déclaration de projet ;
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- la dérogation liée aux espèces protégées (article L.411-2 du Code de l'Environnement) ;
- le plan de gestion de l'aménageur lié aux sols pollués ;
- l'autorisation au titre de la loi sur l'Eau ;
- la validation du dossier d'exploitation sous chantier.

➤ 5.3 L'information et la concertation sur le projet

Face à un projet qui suscite des attentes et dont la mise en œuvre est complexe, l'État entend afficher une grande transparence et un esprit de dialogue. Travail en étroite collaboration avec les collectivités partenaires, échanges avec le monde économique et associatif, consultation des entreprises présentes dans le périmètre du projet, concertation avec les habitants et les riverains. Il se fixe une exigence d'information et de dialogue vis-à-vis de tous les publics et à toutes les étapes du projet, en particulier à l'approche des travaux.

En tant que maître d'ouvrage, notre objectif est que les accès définitifs du pont Flaubert, rive gauche, soient un projet résolument tourné vers le service rendu aux usagers de l'agglomération rouennaise. Service rendu en générant le moins de perturbations possible pendant la phase du chantier et en offrant, à terme, la possibilité d'utiliser la capacité du réseau de façon plus optimale.

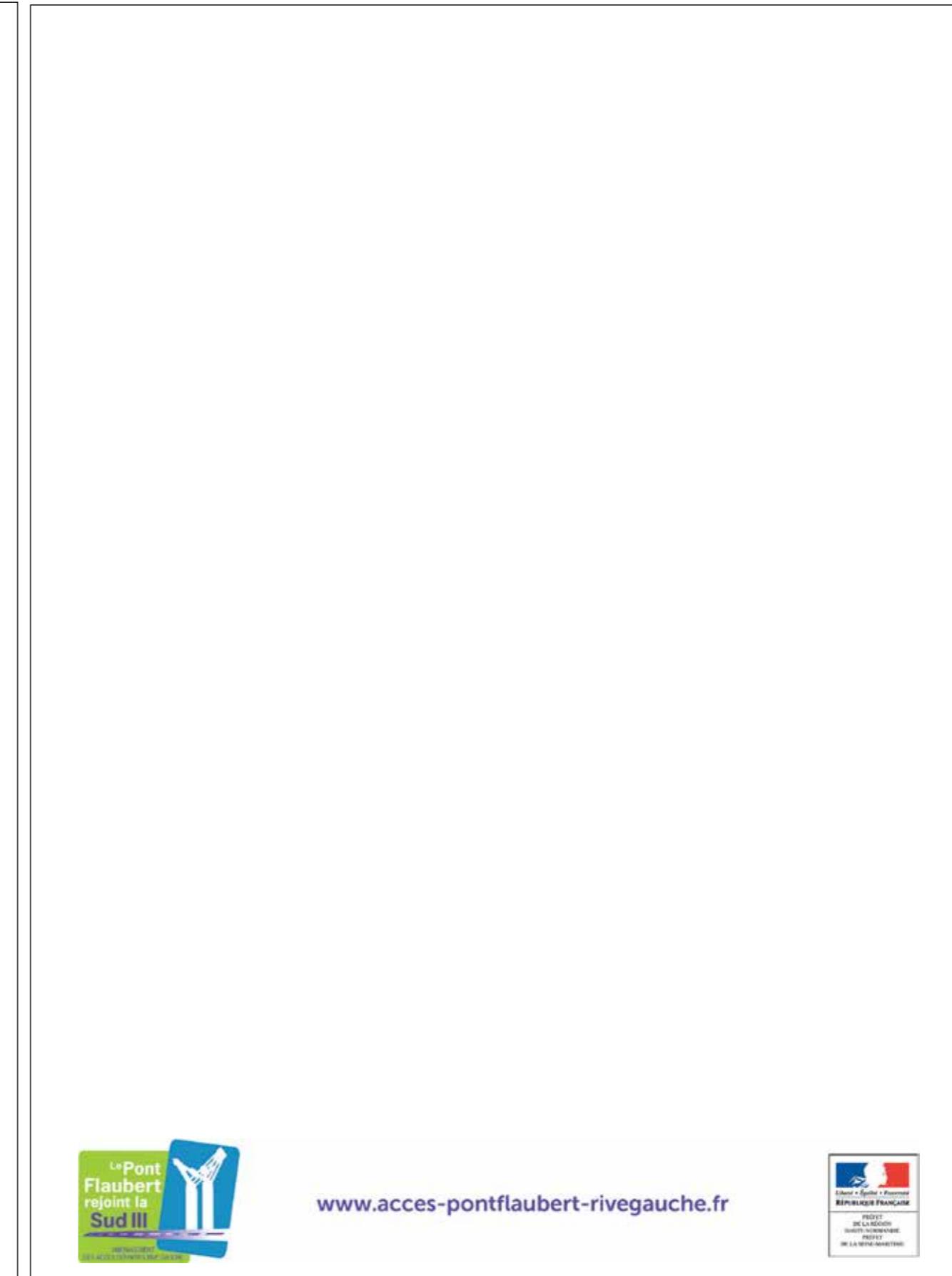
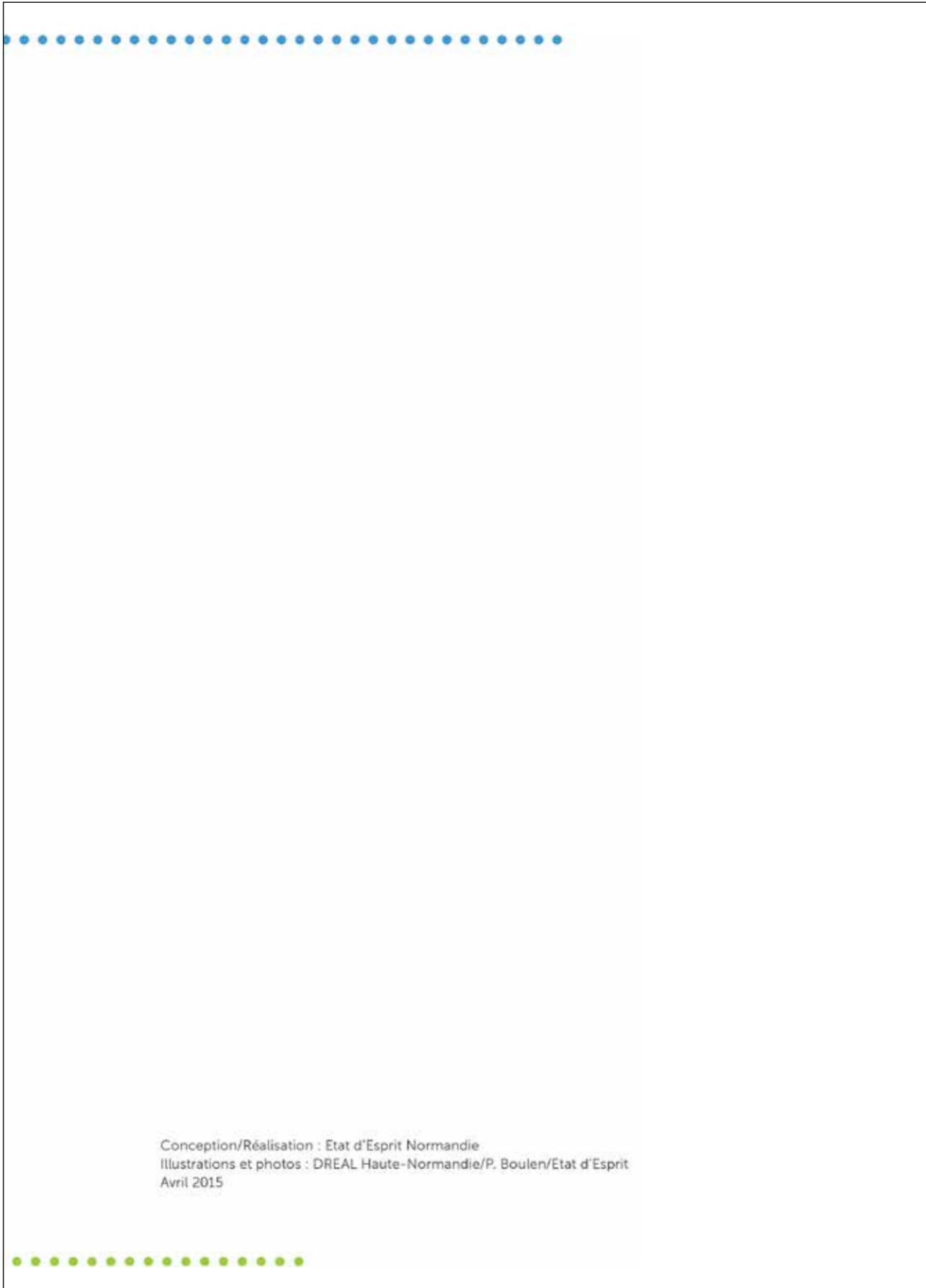
Nous remercions d'ores et déjà tous ceux qui nous apportent leur concours et leur appui pour la réussite de ce projet d'envergure.

Notes

49

Notes

50



Conception/Réalisation : Etat d'Esprit Normandie
Illustrations et photos : DREAL Haute-Normandie/P. Boulen/Etat d'Esprit
Avril 2015



www.acces-pontflaubert-rivegauche.fr



AMÉNAGEMENT DES ACCÈS DÉFINITIFS
DU PONT FLAUBERT EN RIVE GAUCHE DE LA SEINE

BILAN DE LA CONCERTATION
13 avril – 31 mai 2015



www.acces-pontflaubert-rivegauche.fr



Sommaire

p.4 AVANT-PROPOS
 ↗ Le projet soumis à la concertation
 ↗ Le cadre réglementaire de la concertation

p.7 1. LA PRÉPARATION DE LA CONCERTATION
 ↗ Les entretiens préalables
 ↗ Le comité technique
 ↗ Le comité de pilotage
 ↗ Les comités de concertation
 ↗ Les autres réunions

p.11 2. LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION
 ↗ Le dispositif d'annonce de la concertation
 L'affichage
 Le dépliant d'information
 Le site Internet
 Les panneaux d'exposition
 Les annonces dans la presse
 Les relations presse

p.15 ↗ Le dispositif d'information sur le projet
 Le dossier de présentation du projet
 La plaquette d'information
 Le dépliant d'information
 Le site Internet
 Les panneaux d'exposition
 Les vidéos 3D

p.18 ↗ Les outils d'expression du public
 Les réunions publiques
 Les contributions écrites

p.22 ↗ La participation à la concertation

**p.23 3. LA SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS
 ET DES RÉPONSES APPORTÉES AU COURS DE LA CONCERTATION**

↗ Le soutien du projet
 ↗ Un projet routier à dimension multimodale
 ↗ Les accès définitifs du pont Flaubert rive droite
 ↗ L'intégration du projet dans son environnement urbain
 ↗ Les nuisances acoustiques
 ↗ La qualité de l'air et de la santé
 ↗ Les travaux et leur durée
 ↗ Le coût du projet
 ↗ La concertation

p.35 4. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION POUR LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

Le projet est attendu et partagé
 L'itinéraire par le pont Flaubert ne constitue pas un contournement
 Le projet participe à la réalisation d'un grand projet urbain
 Le projet est volontariste sur le plan environnemental
 Le projet est à dimension multimodale
 Les accès définitifs rive droite ne sont pas oubliés
 Le coût et les enjeux du projet sont proportionnés
 La plus grande attention va être portée à la phase « travaux »

p.37 CONCLUSION



AVANT-PROPOS

Ce document présente le bilan de la concertation sur le projet d'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert, en rive gauche de la Seine, qui s'est déroulée entre le 13 avril et le 31 mai 2015. Organisée par l'Etat, maître d'ouvrage du projet, représenté par le Préfet de la Région Haute-Normandie et, auprès de lui, par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL), cette concertation a été organisée au titre des articles L.300-2 et R.300-1 du Code de l'Urbanisme.

Le projet soumis à la concertation

Les accès du pont Flaubert, rive gauche, désignent les voies de raccordement du pont à la voie rapide Sud III. Dès l'origine, la réalisation des accès du pont Flaubert a été prévue en deux temps :

- le projet fonctionnel : raccordement du pont à la voirie existante rive droite et rive gauche ;
- le projet définitif : raccordement direct du pont à l'A 150 rive droite et à Sud III rive gauche.

Le projet global a été déclaré d'utilité publique le 28 septembre 2001. Le projet fonctionnel a été mis en service le 25 septembre 2008, avec l'adjonction d'une trémie sous le rond-point de la Motte pour améliorer la fluidité du trafic.

L'étape qui s'ouvre poursuit trois objectifs :

- Finaliser le raccordement du pont Flaubert à Sud III : les échanges entre les deux rives de la Seine seront facilités par la continuité du parcours ; le confort de circulation sera meilleur pour les usagers ;
- Permettre le développement urbain et économique du secteur : le projet intègre le développement de l'Écoquartier Flaubert, qui accueillera à terme 15 000 habitants et actifs ; il permet d'assurer la desserte de la zone industriello-portuaire ; il permet l'accès au centre-ville de Rouen, en venant du sud de la métropole, par l'intermédiaire d'un point d'échanges avec la place centrale de l'Écoquartier ;
- Améliorer le niveau de service rendu à l'usager : la réalisation des accès définitifs, mais aussi de la place centrale et de certaines voies de l'Écoquartier Flaubert, va dessiner un nouveau schéma de voiries plus fonctionnel.

Le projet prend la forme de trois ouvrages d'art situés entre la tête Sud du pont et l'échangeur de Stalingrad (Le Petit-Quevilly). Il sera relié à la partie Ouest de l'îlot central de l'Écoquartier par quatre bretelles.

Trois exigences fortes sont mises en avant par l'Etat, maître d'ouvrage :

- Réaliser le projet en cohérence avec le projet de l'Écoquartier Flaubert et les autres projets du secteur : nouvelle ligne de transports en commun Arc Nord-Sud (T4), doublement d'un réseau d'eaux usées, rénovation de la trémie ferroviaire rive gauche, pôle multi-services du port de Rouen, aménagement des hangars du bord de Seine, future ligne nouvelle Paris-Normandie...

5

Avant-propos

6

• Réaliser un projet exemplaire sur le plan environnemental, en prenant toutes les dispositions pour limiter les impacts de la nouvelle infrastructure sur le milieu naturel et humain : respect de la qualité de l'eau et prise en compte du risque inondations, prise en compte des espèces animales identifiées, prise en compte de la situation des sols, respect de la qualité de l'air, limitation des nuisances sonores, intégration architecturale et paysagère...

• Réaliser un projet pensé pour les usagers, en prenant les mesures nécessaires pour limiter la gêne pendant les travaux ; organisation du chantier permettant d'assurer la circulation en permanence ; réalisation anticipée de certaines voiries de l'Écoquartier Flaubert ; phasage du chantier permettant de mettre en service régulièrement une partie des nouvelles infrastructures pour prendre en charge du trafic ; mise au point d'itinéraires élargis de déviation et de délestage adaptés et concertés ; pas de fermeture du pont Flaubert (sauf pendant de brèves séquences nocturnes) ; incitation des usagers à utiliser les transports en commun et le covoiturage.

Le projet est estimé à 200 M€ financés à parts égales par l'Etat et les collectivités territoriales : Région Haute-Normandie, Métropole Rouen Normandie, Département de Seine-Maritime.

Son calendrier prévoit une enquête publique (préalable à la déclaration de projet) en 2016 et des travaux se déroulant de 2017 à 2023 en plusieurs phases.

Le cadre réglementaire de la concertation

Le projet des accès définitifs du pont Flaubert, rive gauche, entre dans le cadre des articles L.300-2 et R.300-1 du Code de l'Urbanisme :

- il s'agit de la « *réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune (...) et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants* » (article R.300-1) ;
- il appartient à la catégorie des « *projets et opérations d'aménagement ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L.122-1 du Code de l'Environnement* » (article L.300-2).

A ce titre, il doit faire l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, le public ainsi que les représentants politiques, socio-économiques et associatifs.

1. La préparation de la concertation

33

1. La préparation de la concertation

8

La préparation de la concertation sur le projet d'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert, rive gauche, a été engagée à l'automne 2014. L'objectif était de collecter les remarques et suggestions des parties prenantes sur le projet afin d'ajuster le programme de la concertation. Elle a pris plusieurs formes.

Les entretiens préalables

Vingt-sept élus et responsables socio-économiques ont été rencontrés entre novembre 2014 et janvier 2015 :

Nicolas ADAM, Directeur de l'usine Lubrizol France de Rouen

Patrick BERG, DREAL de Haute-Normandie

Francis BIA, Administrateur de l'association Haute-Normandie Nature Environnement

Christian BOULOCHE, Directeur général de TLF Normandie,
Vice-Président de Normandie Logistique

Christophe DELAHAYE, Président du Club Alliance Seine Ouest,
Directeur de zone Rouen-Le Havre-Dieppe-Évreux du Petit Forestier

Julien DUGNOL, Directeur de Cabinet du Maire de Grand-Couronne

Pascal GABET, Directeur général par intérim du Grand Port Maritime de Rouen

Dominique GAMBIER, Maire de Déville-lès-Rouen

Catherine GONIOT, Directrice générale adjointe de la Métropole Rouen Normandie

Fabienne HEBERT, Directeur des Services Techniques de la Ville du Grand-Quevilly

Pierre-Marie HEBERT, Directeur de l'Union Portuaire Rouennaise

Christian HERAIL, Président de la CCI de Rouen

Jean-Philippe LAILLE, Directeur général de Rubis Terminal

Jean-Pierre LUCAS, Directeur général adjoint Pôle Aménagement
et Mobilités du Département de Seine-Maritime

Marc MASSION, Maire du Grand-Quevilly, Vice-Président de la Métropole Rouen Normandie

Rémi de NIJS, Directeur général délégué de Rouen Normandie Aménagement

Didier PASTANT, Directeur de l'Aménagement de l'Environnement
et des Transports de la Région Haute-Normandie

Bruno PERCHERON, Directeur de VTNI Grand Rouen
Sylvain RADIGUET, Directeur de Cabinet du Président de la Région Haute-Normandie
Dominique RANDON, Maire de Petit-Couronne
Yvon ROBERT, Maire de Rouen, Vice-Président de la Métropole Rouen Normandie
Alain ROUZIES, Référent Environnement de l'association UFC Que Choisir Rouen
Stéphane RUFFINONI, Chargé de mission au sein du Cabinet du Président du Département de Seine-Maritime
Olivier RUSCH, Directeur général adjoint du Département Espaces publics et Mobilités durables de la Métropole Rouen Normandie
Gilles SCOTTE, Directeur du site Triadis de Rouen
Bruno STERIN, Directeur technique de Sénalia
Paule VALLA, Directrice générale déléguée Aménagement – Habitat de la Métropole Rouen Normandie

Le comité technique

Un comité technique, réunissant les services des collectivités partenaires du projet (Région Haute-Normandie, Département de Seine-Maritime, Métropole Rouen Normandie), s'est tenu le 22 janvier 2015.

Une réunion préparatoire à ce comité technique avait été organisée avec les services de la Métropole Rouen Normandie le 19 janvier 2015.

Le comité de pilotage

Comportant Pierre-Henry MACCIONI, Préfet de la Région Haute-Normandie, Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, Président de la Région Haute-Normandie, Nicolas ROULY, Président du Département de Seine-Maritime, Frédéric SANCHEZ, Président de la Métropole Rouen Normandie et Maire du Petit-Quevilly, et Yvon ROBERT, Maire de Rouen, un comité de pilotage s'est réuni le 28 janvier 2015.

L'objectif de ce comité était de présenter et d'arrêter les modalités de la concertation.

1. La préparation de la concertation

➔ Les comités de concertation

Deux comités de concertation ont été organisés en direction des partenaires socio-économiques et du monde associatif, permettant de présenter le projet et les modalités de la concertation :

- avec les représentants du monde économique (6 février 2015)
- avec les représentants du monde associatif (12 février 2015).

Les autres réunions

Le projet et ses modalités de concertation ont également été présentés au cours de plusieurs réunions :

- avec les membres de l'Union Portuaire Rouennaise (18 février 2015) ;
- avec les représentants des services de l'Etat (18 mars 2015) ;
- avec les représentants des services gestionnaires de voirie et des réseaux de transport (19 mars 2015) ;
- avec les membres du club d'entreprises Alliance Seine Ouest (31 mars 2015) ;
- devant le conseil municipal du Petit-Quevilly (8 avril 2015) ;
- devant les membres du conseil consultatif de développement de la Métropole Rouen Normandie (20 mai 2015).

2. Le déroulement de la concertation

2. Historique et contexte du projet

12

Le dispositif d'annonce de la concertation

Afin d'informer le public de la tenue de la concertation, différents moyens ont été employés :

- affichage
- panneaux d'exposition
- dépliant d'information
- annonces dans la presse
- site Internet
- relations presse

L'AFFICHAGE

Une campagne d'affichage annonçant la concertation a été menée dans la métropole rouennaise aux mois d'avril et mai 2015 via trois canaux de diffusion :

- **Affichage urbain : 9 affiches** (8 m² – panneaux déroulants) ont été implantées dans les quartiers de Rouen les plus proches du territoire du projet.
- **Affichage sur bus : 15 affiches** (2 m²) ont été pelliculées à l'arrière de bus de la ligne 6 et de véhicules TEOR de la ligne T3.
- **Affichage dans des lieux publics** : plus de 250 affiches (format A2) ont été envoyées aux communes de la métropole rouennaise et déposées dans 16 lieux publics (sièges de collectivités, sièges de services de l'Etat, accueil des Cinémas Gaumont Pathé de Grand-Quevilly...). L'affiche donnait des informations sur les quatre réunions publiques et évoquait leurs thématiques.



LE DÉPLIANT D'INFORMATION

Un dépliant (6 pages - format A5 fermé), contenant toutes les informations nécessaires pour participer à la concertation, a été diffusé au début du mois d'avril. 38 000 exemplaires ont été déposés dans les boîtes aux lettres des habitants du Petit-Quevilly et de certains quartiers de Rouen : Pasteur, Centre Ville Rive Gauche et Saint-Clément Jardin des Plantes. Plus de 1 500 dépliants ont été mis à disposition dans des lieux publics de la métropole et 3 450 ont été envoyés aux communes. Soit **43 000 exemplaires** au total.



LE SITE INTERNET

Un site Internet spécifique (www.acces-pontflaubert-rivegauche.fr) a été conçu et mis en ligne le 13 avril 2015. Il contenait une rubrique « Participer » détaillant les moyens pour participer à la concertation.



13

2. Historique et contexte du projet

14

LES PANNEAUX D'EXPOSITION

Dans le jeu de **cinq panneaux** d'exposition qui a été installé dans des lieux publics début avril pour présenter le projet (voir page 16), un panneau présentait les modalités de la concertation.

LES ANNONCES DANS LA PRESSE

Des annonces dans la presse **papier et en ligne**, des spots TV et des spots radio ont été diffusés dans les médias de l'aire du projet aux mois d'avril et mai :

- **Presse papier et en ligne** : une **cinquantaine d'encarts publicitaires** (Paris-Normandie, Liberté Dimanche, Côté Rouen, Tendance Ouest, Le Journal des Entreprises, Filfax, Paris Normandie.fr, NormandieActu.fr, Normandinamik.cci.fr) ;
- **Télévision** : **170 spots** (France 3 Haute-Normandie et La Chaîne Normande) ;
- **Radio** : **148 spots** (France Bleu Haute-Normandie et NRJ).

LES RELATIONS PRESSE

Au total, **cinq communiqués de presse** ont été réalisés et diffusés en amont et pendant la concertation :

- 25 mars 2015 : communiqué de presse de lancement de la concertation adressé à la presse institutionnelle régionale et locale (Le Mag, Seine-Maritime Le Magazine, Ma Région, Rouen Magazine, En direct de Petit-Quevilly, Grand-Quevilly Infos, Petit-Couronne l'Hebdo et Le Tambour de Grand-Couronne) ;
- 8 avril 2015 : communiqué de presse de lancement de la concertation adressé à un fichier d'environ 130 journalistes couvrant les médias de Haute-Normandie et des médias nationaux spécialisés ;
- 14 avril 2015 : communiqué de presse annonçant la réunion publique d'ouverture du 16 avril 2015 adressé à la presse locale ;
- 21 avril 2015 : communiqué de presse annonçant les réunions publiques des 22 et 23 avril 2015 adressé à la presse locale ;
- 22 mai 2015 : communiqué de presse annonçant la réunion du 27 mai 2015 adressé à la presse locale.



Une **vingtaine d'articles** sur le projet et la concertation sont ainsi parus dans divers médias et sur des sites Internet institutionnels :

- **Médias** : Côté Rouen, Paris-Normandie, Tendance Ouest, Filfax, Info Normandie, Le Journal des Entreprises, La Lettre de Haute-Normandie, Le Mag, Normandinamik, Normandie Actu, En Direct de Petit-Quevilly, Petit-Couronne l'Hebdo, Grand-Quevilly Infos, Rouen Mag.
- **Sites Internet institutionnels** : Région Haute-Normandie, Préfecture de Région, Métropole Rouen Normandie, Haropa-Grand Port Maritime de Rouen, Ville de Rouen, Ville de Saint-Pierre-de-Varengeville, Ville de Bihorel.

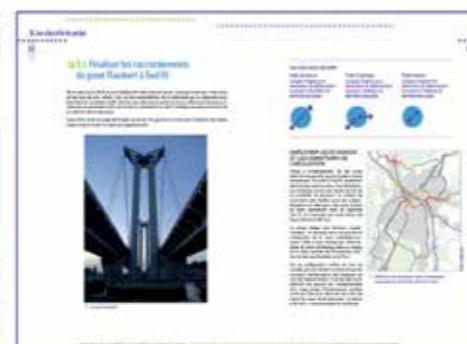
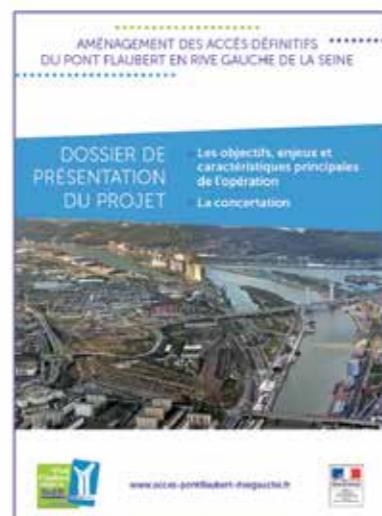
Le dispositif d'information sur le projet

Le public a pu s'informer sur le projet à travers plusieurs supports :

- un dossier de présentation du projet et de concertation
- une plaquette d'information
- le dépliant d'information
- le site Internet
- les panneaux d'exposition
- des vidéos 3D

LE DOSSIER DE PRÉSENTATION DU PROJET ET DE CONCERTATION

Un dossier (50 pages – format A4 fermé) présentant en détail le projet, ses enjeux et objectifs, ses grandes caractéristiques, son phasage-travaux, son calendrier... a été diffusé et remis aux participants des réunions publiques à raison d'**un millier d'exemplaires** environ.



15

2. Historique et contexte du projet

16

LA PLAQUETTE D'INFORMATION

Une plaquette de présentation synthétique du projet (4 pages - format A4 fermé) a été mise à disposition des participants des réunions publiques.

LE DÉPLIANT D'INFORMATION

Le dépliant d'information (voir pages 13 et 21), diffusé à plus de **43 000 exemplaires**, présentait succinctement le projet.

LE SITE INTERNET

Le site Internet du projet a été mis en ligne le 13 avril 2015 et est resté accessible aux internautes après la concertation. Son adresse était systématiquement rappelée sur tous les outils d'information (affiches, dossier de présentation du projet et de concertation, plaquette d'information, etc.).

Il présentait le projet de façon détaillée à travers les rubriques suivantes :

- Le projet : le projet en bref, historique, objectifs, caractéristiques techniques, etc.
- Les travaux : principes, phasage.
- S'informer : décisions et arrêtés, plans et cartes, documents de concertation, comptes rendus des réunions publiques.
- Participer : participer à la concertation, les réunions publiques, posez vos questions, donnez votre avis, etc.

Il contenait également un fil d'actualités, une foire aux questions et un glossaire.

Le site Internet du projet a fait l'objet de **5 187 connexions** entre le 13 avril et le 31 mai 2015. Les visiteurs avaient possibilité de télécharger les documents techniques relatifs au projet ainsi que les comptes rendus et les diaporamas des réunions publiques. **795 téléchargements** ont été enregistrés durant la concertation.

LES PANNEAUX D'EXPOSITION

Durant la concertation, une exposition constituée de cinq panneaux (déroulants de 200 x 85 cm) a été installée dans **13 lieux publics** de la métropole :

- Préfecture de la Région Haute-Normandie
- Métropole Rouen Normandie, siège Norwich House
- Métropole Rouen Normandie, antenne immeuble Vauban
- Hôtel de ville de Rouen
- Mairie de proximité Saint-Sever (Rouen)
- Mairie de proximité Pasteur (Rouen)
- Mairie de proximité du Châtelet (Rouen)
- Hôtel de ville du Petit-Quevilly
- Cité administrative Saint-Sever
- DREAL de Haute-Normandie, antenne rue Dufay
- DREAL de Haute-Normandie, antenne avenue de la Porte des Champs
- Direction Interdépartementale des Routes du Nord-Ouest
- Cinémas Gaumont Grand-Quevilly



LES VIDÉOS 3D

Quatre vidéos 3D présentant le projet dans différents cadres spatio-temporels ont été réalisées en vue des réunions publiques :

- Une vidéo présentait la situation actuelle ;
- Une autre présentait la situation future, avec le projet d'infrastructure ;
- Deux autres présentaient la situation future avec le projet d'infrastructure et l'Ecoquartier Elouahrt.



2. Historique et contexte du projet

➔ Les outils d'expression du public

Durant la concertation, le public a pu s'exprimer sur le projet et poser ses questions en participant à des réunions publiques et/ou en adressant une contribution écrite.

LES RÉUNIONS PUBLIQUES

Quatre réunions publiques ont été organisées les 16, 22 et 23 avril et le 27 mai 2015. Elles ont attiré **200 personnes** environ.

Les panneaux d'exposition étaient installés à l'entrée des salles de réunion. Les vidéos 3D étaient diffusées sur des écrans plasma également situés à l'accueil.

Des dossiers et plaquettes de présentation du projet étaient remis aux participants. De plus, le public avait à sa disposition des formulaires lui permettant de poser des questions ou de donner son avis par écrit pendant les réunions.

Animées et modérées par Pascal BEAUMARD, consultant extérieur, elles accueillaient en tribune Pierre-Henry MACCIONI, Préfet de la Région Haute-Normandie, pour la réunion d'ouverture, et, à toutes les réunions, Patrick BERG, DREAL de Haute-Normandie, et Jean-Yves PEIGNE, Chef du Service Déplacements Transports Multimodaux et Infrastructures de la DREAL.



La réunion publique d'ouverture a eu lieu jeudi 16 avril 2015, à partir de 19h30, au Petit-Quevilly, salle L'Astrolabe. Le déroulé de la réunion était le suivant :

- Ouverture par Pascal BEAUMARD
- Accueil par Frédéric SANCHEZ, Maire du Petit-Quevilly
- Introduction par Pierre-Henry MACCIONI, Préfet de la Région Haute-Normandie
- Présentation du projet par la DREAL Haute-Normandie : « Un projet au cœur d'un secteur en pleine mutation »
- Temps d'échanges avec le public
- Intervention de Frédéric SANCHEZ, Président de la Métropole Rouen Normandie
- Intervention de Bertrand BELLANGER, Vice-Président du Conseil Départemental de Seine-Maritime
- Conclusion par Pierre-Henry MACCIONI

La deuxième réunion publique a eu lieu mercredi 22 avril 2015, à partir de 19h30, à Rouen, salle Vue sur Seine. Le déroulé de la réunion était le suivant :

- Ouverture par Pascal BEAUMARD
- Présentation du projet par la DREAL Haute-Normandie
- Temps d'échanges avec le public
- Présentation thématique : « Un projet exemplaire sur le plan environnemental »
- Temps d'échanges avec le public
- Conclusion par Patrick BERG, DREAL de Haute-Normandie

La troisième réunion publique a eu lieu jeudi 23 avril 2015, à partir de 19h30, au Grand-Quevilly, Cinémas Gaumont. Le déroulé de la réunion était le suivant :

- Ouverture par Pascal BEAUMARD
- Accueil par Marc MASSION, Maire du Grand-Quevilly
- Présentation du projet par la DREAL Haute-Normandie
- Temps d'échanges avec le public
- Présentation thématique : « Un projet pensé pour les usagers, avec une mise en service progressive des infrastructures »
- Temps d'échanges avec le public
- Conclusion par Marc MASSION
- Conclusion par Patrick BERG, DREAL de Haute-Normandie

19

2. Historique et contexte du projet

20

La quatrième réunion publique a eu lieu mercredi 27 mai 2015, à partir de 19h30, à Rouen, à la Halle aux Toiles. Le déroulé de la réunion était le suivant :

- Ouverture par Pascal BEAUMARD
- Accueil par Yvon ROBERT, Maire de Rouen et Vice-Président de la Métropole Rouen Normandie
- Intervention de Frédéric SANCHEZ, Président de la Métropole Rouen Normandie et Maire du Petit-Quevilly
- Introduction par Patrick BERG, DREAL de Haute-Normandie
- « Premier retour sur la concertation et perspectives » par la DREAL Haute-Normandie
- Temps d'échanges avec le public
- Intervention de Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, Président de la Région Haute-Normandie
- Conclusion par Patrick BERG

Les quatre réunions publiques ont chacune fait l'objet d'un compte rendu qui a été mis en ligne sur le site Internet du projet, avec les diaporamas de présentation.



39

Date	Ville	Type de réunion	Durée	Participants
16 avril 2015	Le Petit-Quevilly	Ouverture	1h35	70 environ
22 avril 2015	Rouen	Thématique	2h05	30 environ
23 avril 2015	Le Grand-Quevilly	Thématique	2h00	40 environ
27 mai 2015	Rouen	Clôture	1h50	60 environ
Nombre total de participants				200 environ

Fréquentation et durée des réunions publiques

LES CONTRIBUTIONS ÉCRITES

Différents moyens d'expression écrite ont été mis à la disposition des riverains du projet, des visiteurs du site internet, des participants aux réunions publiques et de toute autre personne souhaitant donner son avis ou poser des questions.

Le dépliant d'information contenait un coupon T détachable à retourner par voie postale. Un coupon T était aussi encarté dans les dossiers de présentation du projet et de concertation remis lors de chaque réunion publique. 26 coupons ont ainsi été adressés à la DREAL Haute-Normandie.

Le site Internet du projet offrait la possibilité aux visiteurs de s'exprimer via les rubriques « Donnez votre avis » et « Posez vos questions ». Cet espace permettait également de joindre un document à son message. Du 13 avril au 31 mai, **27 contributions** ont été recueillies, deux d'entre elles contenaient une pièce-jointe.

Le public pouvait également s'exprimer sur le projet en adressant un **courrier libre** à la DREAL Haute-Normandie. **Un courrier** a été reçu.

Des formulaires étaient à la disposition des participants aux réunions publiques. **Quatre formulaires** ont été remis.

 <p>Exprimez-vous sur le projet : +</p> <p>Ici tout va pour le mieux, le projet de Pont Fléché est une réussite !</p>	<p>25/07/2011</p> <p>Exprimez-vous sur le projet : +</p> <p>Il est urgent de finaliser le projet du Pont Fléché (pour ne pas accroître l'isolement de l'île de Brestine, depuis le France profond) et trouver une solution envisagée à l'heure actuelle. Il me semble que si on empêche l'érosion de l'île, il sera possible de faire en sorte que le tracé soit modifié, tout en évitant une catastrophe au niveau de la Grande Motte.</p>
 <p>Exprimez-vous sur le projet : +</p> <p>Rouen est la seule grande métropole de France dans l'entouragement complètement entouré du point de vue à plusieurs kilomètres entre et A130 et grande catastrophe au niveau de la Grande Motte. Il faut faire dans le sens où il a été préférable dans le sens dans des axes de circulation et de débordement de la grande Motte.</p>	<p>Exprimez-vous sur le projet : +</p> <p>Rouen est la seule grande métropole de France dans l'entouragement complètement entouré du point de vue à plusieurs kilomètres entre et A130 et grande catastrophe au niveau de la Grande Motte. Il faut faire dans le sens où il a été préférable dans le sens dans des axes de circulation et de débordement de la grande Motte.</p>
<p>- Exprimez-vous sur le projet : X</p> <p>Surjat, nous devons affirmer l'avenir de Rouen au niveau régional.</p> <p>- Maintenir la qualité de cette infrastructure.</p> <p>- La construction difficile du pont Fléché (projet déjà le recouvrant avec la Seine, dépendance financière à budget) ne fait elle pas écho à la fin d'étude pour l'avenir ?</p> <p>- S'agissant d'au moins 4 ans de travail, il convient de faire la construction du pont et de l'achèvement.</p> <p>- Qu'en est-il de la sécurité à l'heure ?</p> <p>- Améliorer le flux fluvial afin d'augmenter la sécurité routière, quel est l'impact sur la sécurité fluviale ?</p> <p>Plus précisément sur la sécurité fluviale ...</p>	<p>- Exprimez-vous sur le projet : X</p> <p>Surjat, nous devons affirmer l'avenir de Rouen au niveau régional.</p> <p>- Maintenir la qualité de cette infrastructure.</p> <p>- La construction difficile du pont Fléché (projet déjà le recouvrant avec la Seine, dépendance financière à budget) ne fait elle pas écho à la fin d'étude pour l'avenir ?</p> <p>- S'agissant d'au moins 4 ans de travail, il convient de faire la construction du pont et de l'achèvement.</p> <p>- Qu'en est-il de la sécurité à l'heure ?</p> <p>- Améliorer le flux fluvial afin d'augmenter la sécurité routière, quel est l'impact sur la sécurité fluviale ?</p> <p>Plus précisément sur la sécurité fluviale ...</p>

➔ La participation à la concertation

Avec moins de cent contributions, la concertation sur le projet d'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine a fait l'objet d'une mobilisation relativement faible au regard des moyens d'expression mis à disposition.

Le public des réunions était composé de riverains et d'habitants davantage venus s'informer que débattre, le sujet ne cristallisant pas d'oppositions. Les parties prenantes (associations, partenaires socio-économiques, etc.) avaient été largement consultées dans la phase préparatoire ; elles n'avaient donc pas d'enjeux de présence particuliers à ces réunions et se sont peu déplacées. A l'inverse, les collectivités partenaires du projet ont été fortement représentées, et en particulier la Métropole Rouen Normandie.

La météo clémente n'a pas favorisé la participation aux réunions

Modalités d'expression	Nombre de contributions
Interventions lors des réunions publiques	32
Coupons T	26
Contributions sur le site Internet	27
Courriers libres	1
Formulaires	4
TOTAL	90

Tableau récapitulatif du nombre d'avis (écrits et oraux) recueillis pendant la concertation

La diversité des moyens d'expression mis à la disposition du public a permis d'optimiser le nombre de contributions et, grâce à Internet, de diversifier leur origine géographique (communes de la Métropole Rouen Normandie et du département de la Seine-Maritime).

Outre les principaux thèmes qui ont été abordés au cours de la concertation (voir chapitre 3), celle-ci a été l'occasion d'évoquer des projets connexes à celui des accès définitifs : la future ligne de transports en commun T4, le pôle multiservice du Grand Port Maritime de Rouen... mais surtout l'Ecoquartier Flaubert.

La présence du Président et de représentants de la Métropole Rouen Normandie à toutes les réunions a permis de répondre à ces questions et de résigner le projet des accès définitifs du pont Flaubert dans son contexte urbain plus large.

3. La synthèse thématique des avis exprimés et des réponses apportées au cours de la concertation

24

3. La synthèse thématique des avis exprimés et des réponses apportées au cours de la concertation

La concertation sur l'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert, rive gauche, a fait ressortir un large consensus autour du projet. Le public a posé des questions, fait des remarques et exprimé des inquiétudes, mais il s'est majoritairement exprimé en faveur de la réalisation de la nouvelle infrastructure, vue comme essentielle pour la métropole rouennaise.

Les enjeux présentés par l'Etat ont été partagés, et en particulier le fait que le projet :

- finalise les raccordements du pont Flaubert à Sud III, qui ne sont aujourd'hui pas performants ;
- améliore le lien entre Sud III et l'A 150 par la continuité du parcours ;
- contribue au développement de l'Ecoquartier Flaubert, qui s'ancre au pied du pont.

Les attentes fortes des habitants en matière de fluidification du trafic et de réduction des embouteillages dans la métropole rouennaise ont souvent été évoquées pendant la concertation, amenant le maître d'ouvrage à préciser que le projet :

- ne constitue pas un « contournement Ouest » ; il est un élément supplémentaire du réseau urbain et un projet complémentaire au projet de liaison A 28-A 13/Contournement Est de Rouen ;
- n'a pas vocation à induire des flux de circulation supplémentaires.

Le soutien du projet ayant souvent été associé au souhait que son exécution soit rapide, l'enjeu de la limitation des impacts du chantier a permis de faire mieux comprendre les raisons du phasage des travaux et de la longueur du calendrier.

Si la réalisation du projet ne fait pas débat, plusieurs points de vigilance ont été mis en avant par les élus, les responsables économiques et les habitants.

La critique saillante (en particulier dans les avis exprimés sur Internet et au cours de la quatrième réunion publique) tient au fait que la nouvelle infrastructure permet d'améliorer la situation sur la rive gauche mais ne résout pas celle de la rive droite.

41



Le soutien du projet

Très nombreuses ont été les expressions de soutien du projet, la réalisation des accès définitifs du pont Flaubert, rive gauche, étant considérée comme une nécessité pour fluidifier la circulation dans le secteur. Souvent, les personnes ayant formulé ces avis ont regretté que le pont Flaubert n'ait d'ailleurs pas bénéficié de ses infrastructures de raccordement définitives dès sa construction.

Verbatims (extraits)

En réunion publique :

- « Cette infrastructure est attendue. Etant donné la situation existante (pont inachevé, accès provisoires, embouteillages), je suis satisfait que l'Etat, appuyé par les collectivités, propose des solutions pour améliorer le quotidien. » (Frédéric SANCHEZ, Président de la Métropole Rouen Normandie et Maire du Petit-Quevilly)
- « Je tiens à souligner le chemin parcouru depuis février 2013 et la visite de Christian Cuvillier, Ministre des Transports à l'époque, qui avait annoncé l'engagement de l'Etat à hauteur de 100 M€ sur la base duquel les collectivités territoriales – et notamment la Région Haute-Normandie – se sont engagées elles aussi pour financer cette infrastructure. Le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 montre que ces engagements ont été tenus. » (Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, Président de la Région Haute-Normandie)
- « Ce projet va densifier la métropole, fluidifier la circulation... Tout cela doit se dérouler sur les 20 prochaines années, faisant de la Métropole Rouen Normandie la capitale régionale évidente. » (Bertrand BELLANGER, Vice-président du Département de Seine-Maritime)
- « Pour la Métropole, ce projet est prioritaire. » (Marc MASSION, Maire du Grand-Quevilly)

Parcourez T :

- « Le projet de raccordement du pont Flaubert à la Sud III est selon moi un excellent projet qui améliorera la fluidité du trafic. »
- « Concernant l'utilité des nouveaux accès au pont Flaubert, aucun problème. C'est une nécessité. »
- « Excellent et en fait indispensable au point où on en est ! »
- « Il est absolument nécessaire que la Sud III puisse prévoir une bretelle d'accès directe au pont Flaubert. »
- « Très bien ce projet, cela semble plus que nécessaire car on voit bien en arrivant au rond-point que l'actuelle circulation n'est pas bien étudiée. »
- « Ce projet va dans le bon sens et j'y apporte tout mon soutien. Il est juste dommage que les délais soient si longs et que ces aménagements n'aient pas été conçus dès la création du pont Flaubert. »

Sur Internet :

- « Favorable bien sûr. »
- « Afin d'avoir un trafic plus fluide, je pense qu'il est nécessaire que le flux de circulation soit continu entre la Sud III et l'A 150 (ni feu, ni rond point). »
- « Je suis favorable pour que le pont Flaubert soit rattaché à la Sud III. »
- « L'idée est très bonne pour la rive gauche. »
- « La réalisation des travaux de raccordement sur la Sud III est une bonne chose, on aurait aimé que ce soit réalisé plus tôt. »

Sur formulaire :

- « J'estime qu'il s'agit d'un projet prometteur qui participera au désengorgement de l'avenue Jean Rondeau et doit être fait le plus vite possible, ainsi que l'Ecoquartier Flaubert. »

Un projet routier à dimension multimodale

S'agissant de réaliser une nouvelle infrastructure routière, par définition dédiée à la circulation automobile et poids lourds, le public a interrogé le maître d'ouvrage sur les articulations du projet avec des solutions de transport alternatives à la voiture et au camion : transports collectifs, transport ferroviaire, déplacements doux.

La question de la qualité de la desserte qui sera offerte à la zone industriello-portuaire, à l'horizon de la mise en service du raccordement, a également été posée.

Sur Internet

- « A l'heure où les budgets sont serrés, le choix des investissements favorisant les modes alternatifs de transports sont cruciaux. »
- « L'aménagement d'un accès en rive gauche du pont Flaubert ne peut être dissocié du projet de nouvelle ligne TEOR du Boulingrin au Zénith qui franchira la Seine sur le Pont Guillaume-le-Conquérant. »
- « L'aménagement de l'accès définitif en rive gauche ne peut en aucun cas avoir vocation à attirer des trafics supplémentaires. Sa vocation doit être de fluidifier la circulation. Cela implique de favoriser et de hâter la réalisation des équipements et des infrastructures qui favorisent le report modal. » (Guillaume BLAVETTE, Association Effet de serre toi-même)
- « Faut-il encore que les alternatives à la voiture et au camion soient développées en parallèle de ce projet. Cela implique de limiter plus encore l'offre de stationnement en cœur d'agglomération, de développer les parkings périphériques raccordés au réseau de transports en commun, de favoriser le co-voiturage, de prioriser les transports durables et les modes doux. »
- « Il est impératif de réaliser au plus vite la ligne T4 pour que le projet ait, demain dans les faits, moins de dysfonctionnements. »

En réunion publique

- « Je déplore que ce projet soit complexifié par une confusion de trafics de diverses natures, internes et d'échange. » (Guillaume BLAVETTE, Association Effet de serre toi-même)
- « Je m'inquiète pour la desserte des zones portuaires : voies ferrées portuaires, tranchée couverte, noeud ferroviaire qui est le seul accès possible sur toute la zone de la rive gauche pour les marchandises transportées par voie ferrée. »
- « Je demande si le report de mobilité envisagé pendant la phase des travaux perdurera après la réalisation des accès, malgré la réduction des trafics. »

REFLECTIONS

Par coupon 1 :

- « J'espère que ce projet sera l'occasion de prévoir des zones de circulation pour les vélos et les piétons qui ont été malheureusement oubliés avec le pont Flaubert. »
- « Il faut prévoir une piste cyclable avec un accès sécurisé digne de ce nom afin de favoriser le développement des transports «écologiques» tout en garantissant l'intégrité physique des usagers. »
- « Le projet est incontestable mais doit s'accompagner d'actions/projets en faveur des modes doux/artificiels/collectifs. »

Sur formulaire

- « Est-il prévu, comme pour le pont Chaban-Delmas à Bordeaux, un mode de déplacement doux (piétons, cyclistes et transports en commun) exclusivement sur une voie en site propre dans chaque sens de circulation sur le pont Flaubert ? »

27

LES RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE :

La dimension multimodale du projet a été rappelée.

La nouvelle infrastructure permettra d'améliorer les accès aux installations portuaires et fluviales grâce à l'échangeur vers l'îlot central de l'Ecoquartier Flaubert conçu pour irriguer le secteur.

Le projet est cohérent avec les ambitions de la Métropole en matière de développement des transports en commun. Il est articulé avec le projet de ligne Arc Nord-Sud/T4 devant relier le nord et le sud de l'agglomération en empruntant l'avenue Jean Rondeaux ; ligne dont l'offre de services sera essentielle pendant les phases les plus sensibles pour la circulation. Il intègre également la réalisation de la ligne T5 prévue pour desservir la future nouvelle gare de Rouen, l'Ecoquartier Flaubert et le pôle d'échanges du Mont-Ribouet en empruntant le pont Flaubert.

En outre, le raccordement permet de conserver les réseaux ferroviaires assurant la desserte des activités portuaires, logistiques et industrielles, et préserve le passage de la future ligne nouvelle Paris-Normandie.

Les accès définitifs du pont Flaubert rive droite

Principalement sur Internet et lors de la réunion publique de synthèse du 27 mai 2015, le sujet des accès définitifs du pont Flaubert rive droite a émergé de la concertation. De fait, le projet qui était présenté au public est circonscrit aux accès situés rive gauche. Sans remettre en cause la nécessité de ce raccordement direct à Sud III, des personnes – et en particulier des élus – ont dit leur incompréhension que l'achèvement du pont Flaubert ne soit pas réalisé dans son ensemble. Une partie des intervenants a également regretté que la priorité ait été donnée à la rive gauche sur la rive droite alors que, selon eux, les problématiques de circulation seraient plus prégnantes sur la rive droite. D'une manière générale, il a été demandé que les études pour la rive droite soient considérées comme une urgence.



28

3. La synthèse thématique des avis exprimés et des réponses apportées au cours de la concertation**En réunion publique :**

- « Concernant la rive droite, le travail est à poursuivre et à approfondir. Des inquiétudes ont été exprimées. Il est souhaitable que cet enjeu soit abordé tout de suite ; les crédits sont prévus dans les études, il faut les engager sans délai pour avancer aussi vite que possible sur ce sujet, conformément aux souhaits des citoyens. » (Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, Président de la Région Haute-Normandie)
- « Le grand absent est le chaînon manquant de la rive droite. On se donne les moyens sur la rive gauche ; il conviendrait de le faire aussi sur la rive droite pour connecter d'une manière plus structurante la tête Nord du pont Flaubert à l'A 150, car la chicane routière est un non-sens. » (David LAMIRAY, Maire de Maromme)
- « Il est nécessaire, dans un second temps, d'aménager les accès Nord. La question des financements étant très difficile, il faudrait rechercher des pistes d'économie, et dégager des priorités dans les projets menés au niveau de la Métropole. » (Gilbert RENARD, Maire de Bois-Guillaume et Conseiller métropolitain)
- « Est-il prévu d'améliorer la sortie du pont côté A 150, car cette sortie est aujourd'hui un goulot d'étranglement ? »
- « Je pense qu'il aurait été plus judicieux d'aménager la rive Nord avant la rive Sud, compte tenu des embouteillages le soir pour rejoindre la rive Nord. »

Sur Internet :

- « Les aménagements de la tête sud du pont Flaubert ne suscitent aucune remarque particulière, et le giratoire du carrefour de la Motte ou la trémie ont déjà amélioré la circulation. Le seul problème est qu'ils ne doivent pas différer ceux de la tête Nord pour des raisons de sécurité, et on peut regretter que la concertation ne porte pas aussi sur la tête Nord : un pont, c'est deux rives ! Les aménagements de la tête Nord sont d'une très grande urgence et ne peuvent être reportés, pour des raisons de priorités budgétaires mal évaluées, à un horizon de 10 ou 20 ans. » (Dominique GAMBIER, Maire de Déville-lès-Rouen)
- « Quid de la liaison entre le pont Flaubert et l'A 150 qui se fait sur une seule voie ? Le projet ne peut écarter ce point qui, s'il n'est pas pris en compte, ne répondra pas à l'objectif de fluidifier la circulation sur l'axe Sud III – A 150 »
- « L'idée est très bonne pour la rive gauche. Cependant il aura un aménagement à faire rive droite car on passe de deux voies à une, ce qui provoque toujours des bouchons le soirs. »
- « Rien pour l'entrée sur l'autoroute de Barentin... Que pense-t-on régler si l'on ne fait rien pour fluidifier la circulation sur la rive droite ? »
- « Reste que les usagers sont toujours bloqués au Nord par une réduction de voie et un raccordement non abouti. »
- « La sortie en entonnoir du pont Flaubert vers l'autoroute de Barentin sera-t-elle modifiée ? »

Par coupon T :

- « Et rive droite ? Des aménagements sont-ils envisagés ? »
- « Je commencerai rive droite en premier car rien ne sert d'améliorer l'accès d'un côté si l'on ne peut le traverser. »
- « Côté rive droite il est indispensable de prévoir l'élargissement de la voie d'accès à l'A 150, ceci est actuellement un engorgement provoquant des ralentissements (idem pour l'accès au pont depuis l'A 150). »

Par courrier :

- « Considérant ce projet comme une véritable urgence économique et sociale pour Rouen et son agglomération, la FRTP regrette que l'ensemble des aménagements Nord-Sud ne soit pas traité, la tête Nord du pont n'étant pas programmée. » (Philippe PIRQUIN, Président de la Fédération Régionale des Travaux Publics de Normandie)

31

LES RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE :

Lors de la réunion thématique consacrée aux enjeux environnementaux (22 avril 2015), les premiers résultats de l'étude air/santé ont été détaillés. Ceux-ci attestent de niveaux d'émissions d'oxydes d'azote et de particules PM 10 moindres une fois les projets de la nouvelle infrastructure et de l'Ecoquartier Flaubert réalisés.

L'Etat a également précisé qu'une étude de risques sanitaires était en cours d'élaboration, et que ses résultats seraient présentés dans le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration de projet.

Les travaux et leur durée

Les travaux en tant que tels (leur organisation, leurs conséquences...) ont suscité peu de questions pendant la concertation, même pendant la réunion du 23 avril 2015 qui leur était consacrée. C'est plutôt leur durée (2017-2023) qui interroge un certain nombre de personnes. Le rapport entre la longueur de la nouvelle infrastructure (1 km) et les 7 ans de travaux annoncés étonne. Par ailleurs, la volonté que le projet se réalise vite, et en limitant dans le temps les perturbations sur la circulation, est mise en avant.

En réunion publique :

- « Dans le débat, quelques éléments se dégagent parmi lesquels le délai du projet. Il paraît très long aux citoyens ; je vous avais également exprimé cette préoccupation. Ce délai peut se comprendre au regard de la nécessité d'assurer la continuité de la circulation. Mais les deux éléments sont à mettre en balance. »
(Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, Président de la Région Haute-Normandie)
- « J'estime que 6 à 7 ans de travaux, c'est très long même si le projet est important et un peu complexe. Je pense qu'il est possible de trouver des phasages et solutions permettant de gagner du temps pour réduire la gêne occasionnée, voire le coût du projet. Je suggère d'envisager des solutions par ripage, déplacement, préfabrication. »
(Daniel CORNET, Président du Club Elan et Administrateur à la Fédération Régionale des Travaux Publics)
- « Je souhaiterais revenir sur les clauses d'insertion sociale évoquées dans les futurs marchés de travaux, et souligner que cet élément important mérite une restitution, avec un bilan social, pour un retour de l'information. »
(Francis BIA, Haute-Normandie Nature Environnement)

Sur Internet :

- « No comment sur les délais, tout simplement énormes pour un si petit linéaire. Je ne comprends pas un tel délai d'attente pour les automobilistes. »
- « Avez-vous conscience que ces travaux vont, pendant 6 ans, nuire considérablement à la circulation de l'agglomération rouennaise aux heures de pointe ? Ne pouvez-vous pas essayer de gagner du temps sur vos plannings ? »

Par coupon T :

- « Pourquoi 4 ans de travail ? Autant que la construction du pont et ses abords. »

Par courrier :

- « La FRTP regrette que le calendrier d'exécution ne soit pas accéléré dans une mesure que la technique et le savoir-faire des entreprises pourraient assez aisément permettre. Cette accélération permettrait tout à la fois de réduire les nuisances liées au chantier et de remédier dans les meilleurs délais aux problématiques de circulation. »
(Philippe PIRQUIN, Président de la Fédération Régionale des Travaux Publics de Normandie)

Bilan de la concertation • 13 avril – 31 mai 2015

32

3. La synthèse thématique des avis exprimés et des réponses apportées au cours de la concertation

Sur formulaire :

- « J'estime que le chantier va engendrer 8 ans de galère. »

LES RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE :

L'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert, en rive gauche de la Seine, représente des travaux conséquents liés à la technicité du projet (ouvrages d'art complexes), à ses contraintes particulières (localisation en milieu urbain, nécessité de maintenir les fonctionnalités des accès actuels du pont pendant le chantier...) et à ses articulations avec plusieurs autres projets développés dans le secteur.

La durée prévisionnelle du chantier est la conséquence directe de la décision du maître d'ouvrage de privilégier la limitation des impacts des travaux sur la circulation routière et ferroviaire.

Plusieurs objectifs prioritaires sont recherchés :

- organiser le chantier pour assurer en permanence la continuité de la circulation entre le pont Flaubert et la voie rapide Sud III ;
- réaliser par anticipation certaines voiries de l'Écoquartier Flaubert ;
- phaser le chantier pour pouvoir mettre en service régulièrement une partie des nouvelles infrastructures ;
- maintenir en permanence la circulation sur le pont Flaubert (sauf pendant de brèves séquences nocturnes) ;
- prévoir des itinéraires élargis de déviation et de délestage adaptés à chaque phase de travaux.

Pour mémoire, les flux de circulation actuels sont de 55 000 véhicules/jour sur le pont Flaubert et de 80 000 véhicules/jour sur la voie rapide Sud III.

Le maître d'ouvrage a souligné l'importance de la phase de préparation des travaux, l'anticipation étant un facteur-clé pour le bon déroulement du chantier et la minimisation de ses impacts sur les activités économiques et la circulation. Cette phase de préparation a déjà été lancée à travers l'élaboration de l'ordonnancement détaillé des travaux, la coordination engagée avec les autres porteurs de projet voisins, le dialogue initié à travers différents comités (partenaires économiques, monde associatif, gestionnaires de voirie et réseaux de transport).

Ce dialogue va se poursuivre, et des groupes de travail spécifiques vont être mis en place, dès l'automne 2015, avec les services gestionnaires de voirie et des réseaux de transport ainsi que les riverains (entreprises comme particuliers).

Aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine

Le coût du projet

Les 200 M€ nécessaires pour réaliser le projet ont suscité des remarques de la part des participants à la concertation, principalement des internautes.

Sur Internet :

- « Ce projet à près de 200 M€ est trop élevé pour les contribuables. A l'heure où les budgets sont serrés, le choix des investissements favorisant les modes alternatifs de transports est crucial. »
- « 200 M€ pour ne pas satisfaire cet objectif [améliorer la liaison entre le pont Flaubert et l'A 150], est-ce raisonnable ? »
- « Je reste très surpris du coût énorme engendré par 500 m de voie nouvelle quand 18 kms de la déjà très chère autoroute A 150 ont coûté 240 M€, avec un «vrai» ouvrage d'art : le viaduc de l'Austreberthe. »
- « Je ne pense pas que la modification à réaliser vaille la peine, considérant le coût que cela représente et la petite modification de trajet. Bien d'autres aménagements et réfections de voiries seraient nécessaires et plus utiles, avec 200 millions ! »

En réunion publique

« Je trouve que la solution d'aujourd'hui n'est pas optimale en matière de coût, de délai et de performance. » (Daniel CORNET, Président du Club Elan).

Par coupon T :

• « 200 millions d'euros pour 3,5 kms !!! »

LES RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE :

L'Etat a rappelé pourquoi le projet, qui représente une infrastructure d'un kilomètre de longueur, constitue un investissement important et proportionné aux enjeux.

D'abord, il s'agit d'un projet de haute technicité composé de trois ouvrages d'art successifs, inscrit dans un milieu contraint (raccordement du projet à des infrastructures fortement circulées, situation des sols) et conçu avec l'objectif de limiter l'emprise au sol pour permettre d'optimiser l'espace foncier au bénéfice de l'Ecoquartier Flaubert.

Ensuite, l'exigence majeure de maintien des activités économiques pendant le chantier et de limitation de la gêne occasionnée aux usagers fait que les travaux seront menés sans interrompre la circulation, selon un phasage très fin.

Enfin, il s'agit d'un projet exemplaire sur le plan environnemental, comprenant notamment la mise en place d'écrans acoustiques sur toute sa longueur.

La concertation

Au cours de la concertation, un avis s'est exprimé de façon critique sur les conditions dans lesquelles s'est déroulée la concertation.

En réunion publique

- « Pourquoi, compte tenu du budget élevé, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) n'est pas chargée de cette concertation, ou pourquoi la solution d'une concertation avec garant, comme pour celle du Contournement Est de Rouen, n'a pas été choisie ? » (Guillaume BLAVETTE, Association Effet de serre toi-même)

LA RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

L'Etat a rappelé qu'il ne revenait pas au maître d'ouvrage de choisir s'il y aurait débat public ou pas. Ce sont les dispositions du Code de l'Environnement qui s'appliquent. Pour les réunions publiques, la présence d'un animateur-modérateur garantit la neutralité des échanges.*

* L'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine est un projet qui entre dans le champ des dispositions des articles L. 121-8-II et R.121-2 du Code de l'Environnement. S'agissant d'une opération dont le montant est compris entre 150 et 300 millions d'euros, ses objectifs et caractéristiques essentielles doivent être rendus publics par le maître d'ouvrage du projet, ce qui a été fait les 17 et 18 mai 2015 par voie de presse nationale et locale.

4. Les enseignements de la concertation pour la maîtrise d'ouvrage

4. Les enseignements de la concertation pour la maîtrise d'ouvrage

36

A l'issue de la concertation, le maître d'ouvrage a retenu un certain nombre de points d'accord autour du projet permettant d'engager les prochaines étapes.

LE PROJET EST ATTENDU ET PARTAGÉ

Une large majorité des participants à la concertation a confirmé la nécessité de réaliser les accès définitifs du pont Flaubert rive gauche. Les objectifs de finalisation des raccordements du pont à Sud III, d'amélioration du lien entre les deux rives de la Seine et de contribution au développement de l'Ecoquartier Flaubert ainsi qu'à l'accessibilité des installations industrielo-portuaires sont massivement partagés.

L'ITINÉRAIRE PAR LE PONT FLAUBERT NE CONSTITUE PAS UN CONTOURNEMENT

Le pont Flaubert relie deux infrastructures radiales (Sud III et A 150) fortement circulées, qui desservent une zone urbanisée située à proximité du cœur de la métropole. La réalisation de ses accès définitifs rive gauche ne constituera pas un contournement. Le projet est pleinement complémentaire au projet de liaison A 28 - A 13/Contournement Est de Rouen.

LE PROJET PARTICIPE À LA RÉALISATION D'UN GRAND PROJET URBAIN

Il est conçu en cohérence avec le projet de l'Ecoquartier Flaubert porté par la Métropole Rouen Normandie. La requalification en voirie urbaine de l'extrémité de Sud III comprise entre l'échangeur de Stalingrad et l'avenue Jean Rondeaux favorise la transparence urbaine et assure l'accès privilégié à la Seine du secteur Nord du Petit-Quevilly.

LE PROJET EST VOLONTARISTE SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL

L'Etat prend toutes les dispositions permettant de limiter les impacts sur l'environnement et le cadre de vie. Outre ses obligations, il fait, en particulier, le choix d'installer des protections phoniques sur l'intégralité du linéaire du projet. Il envisage une qualité environnementale du chantier proche du niveau permettant une certification.

LE PROJET EST À DIMENSION MULTIMODALE

Le projet s'articule avec la politique de transports en commun de la Métropole Rouen Normandie qui prévoit les futures lignes T4 et T5. Il permet également de préserver les moyens de desserte ferroviaire actuels (pour les activités portuaires, logistiques et industrielles) et futurs (ligne nouvelle Paris-Normandie) du secteur.

LES ACCÈS RIVE DROITE NE SONT PAS OUBLIÉS

Dans le cadre du contrat de plan Etat - Région 2015 - 2020, intégrant un financement pour les études d'amélioration des accès rive droite, l'Etat réitère son engagement à lancer rapidement les réflexions correspondantes, en lien avec le projet urbain d'ensemble du secteur et en partenariat avec les services des collectivités intéressées.

LE COÛT ET LES ENJEUX DU PROJET SONT PROPORTIONNÉS

Le projet est de haute technicité et s'inscrit dans un cadre urbain très contraint, marqué également par le passé industriel du site. Les travaux vont se dérouler sans interrompre la circulation sur le réseau de voiries du secteur, et notamment sur le pont Flaubert et Sud III, afin de préserver les activités économiques et de limiter la gêne des automobilistes. Les conséquences en termes de bruit seront minimisées par la mise en place d'écrans acoustiques sur toute la longueur de l'infrastructure.

LA PLUS GRANDE ATTENTION SERA PORTÉE À LA PHASE « TRAVAUX »

Anticipation du chantier, ordonnancement fin, coordination avec les autres chantiers du secteur, maîtrise des gênes occasionnées, information maximale et transparence absolue constituent les exigences que se fixe la maîtrise d'ouvrage.

5. Conclusion

5. Conclusion

38

En conclusion, l'Etat, maître d'ouvrage, considère que la concertation menée en avril-mai 2015 a confirmé l'intérêt du projet, son utilité et la nécessité de sa réalisation dans les meilleurs délais. En conséquence, il va poursuivre les études et préparer l'étape suivante, à savoir l'enquête publique menée au titre du Code de l'Environnement.

Cette enquête publique est prévue au premier semestre 2016. Elle portera également sur la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'Eau et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (plans locaux d'urbanisme des communes du Petit-Quevilly et Rouen).

L'enquête publique est le préalable à la déclaration de projet qui permettra de statuer sur l'intérêt public majeur du projet.

En termes de méthodologie pour la suite du projet, l'Etat prend l'engagement de poursuivre le dialogue avec les élus, les représentants économiques, les représentants associatifs, les représentants du secteur du transport routier et portuaire et les riverains.

L'objectif est de faire en sorte que le projet, attendu, soit partagé et porté par tous dans la durée.

• •

Ministère de l'Énergie,
du Développement durable
et de l'Énergie

DREAL Haute-Normandie
Service Déplacements,
Transports Multimodaux et Infrastructures

2 rue Saint-Sever
76032 Rouen Cedex



• •

Conception/Réalisation : Etat d'Esprit Normandie • Illustrations et photos : DREAL Haute-Normandie • juillet 2015



www.acces-pontflaubert-rivegauche.fr

