

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

CONCERTATION SUR LE PROJET

Réunion publique d'ouverture

Le Petit-Quevilly, le 16 avril 2015, 19h35 à 21h10

SYNTHÈSE

EN TRIBUNE

Pierre-Henry MACCIONI, *Préfet de la région Haute-Normandie et du Département de la Seine-Maritime*

Patrick BERG, *Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la Haute-Normandie*

Jean-Yves PEIGNÉ, *Chef du Service Déplacements, Transports Multimodaux et Infrastructures de la DREAL Haute-Normandie*

ELUS PRÉSENTS

Frédéric SANCHEZ, *Maire du Petit-Quevilly et Président de la Métropole Rouen Normandie*

Bertrand BELLANGER, *Vice-président du Département de la Seine-Maritime*

Christine RAMBAUD, *Adjointe au Maire de Rouen*

Animateur-modérateur : Pascal BEAUMARD



www.acces-pontflaubert-rivegauche.fr



(Début de la réunion à 19 h 35)

Pascal BEAUMARD, animateur-modérateur, ouvre cette première réunion publique de concertation menée par l'Etat, Maître d'ouvrage du projet, qui est représenté par M. le Préfet de la région Haute-Normandie assisté de la DREAL de Haute-Normandie. Il rappelle que deux autres réunions thématiques se tiendront les 22 et 23 avril et qu'une réunion de synthèse aura lieu le 27 mai.

MOTS D'ACCUEIL

Frédéric SANCHEZ, Maire du Petit-Quevilly, souhaite la bienvenue au Préfet de Région et le remercie de sa présence qui prouve à quel point la concertation sur ce projet est importante ; concertation dont l'objectif majeur consiste à ce que les participants soient bien informés et donc rassurés. Il rappelle que le coût de ce projet engagé par les pouvoirs publics est estimé à 200 M€. La phase chantier sera un exercice délicat mais étant donné la situation existante (aménagement global non achevé, accès provisoires, embouteillages) il est satisfait que l'Etat, appuyé par les collectivités qui financeront une partie du chantier, propose des solutions pour améliorer le quotidien.

Pierre-Henry MACCIONI, Préfet de la région Haute-Normandie et du Département de la Seine-Maritime, souligne que la maîtrise d'ouvrage assurée par la DREAL sera réalisée en étroite association avec les collectivités territoriales, en particulier la Métropole Rouen Normandie. Il rappelle que l'engagement financier de l'Etat dans ce projet sera à hauteur de 100 M€, soit 50 % du coût total estimé. Pierre-Henry MACCIONI a été mandaté par le Premier ministre pour élaborer le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020. Ce projet est jugé stratégique par l'Etat, par la Région Haute-Normandie, par la Métropole Rouen Normandie et par le Département de Seine-Maritime qui finance l'autre moitié de l'opération. Il souligne qu'il s'agit de l'une des plus importantes opérations inscrites dans les Contrats de Plan du territoire français.

Les accès du pont Flaubert qui vont être aménagés en rive gauche permettront une bonne diffusion de la circulation urbaine à partir du pont et la traversée de l'agglomération sera facilitée. Il faut prendre en compte le futur passage sous-fluvial de la LNPN et le développement de nouveaux écoquartiers dans les années à venir. Ce projet routier est en interface avec d'autres projets dans lesquels l'Etat s'est impliqué sur le plan financier, notamment le réaménagement de la tranchée ferroviaire couverte de Rouen, l'aménagement du boulevard des Docks qui assure le lien entre le boulevard maritime et Sud III, et la contribution à l'aménagement de l'Arc Nord-Sud (T4).

Pour la rive droite, Pierre-Henry MACCIONI a décidé d'inscrire dans le CPER le financement des études sur l'amélioration des accès Nord du pont Flaubert, notamment dans la perspective d'une liaison de transport collectif entre le pont Flaubert et le pôle d'échanges du Mont Riboudet.

PRÉSENTATION DU PROJET

Patrick BERG, Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Haute-Normandie, rappelle que la DREAL s'occupe d'infrastructures mais aussi d'autres sujets en matière de sécurité industrielle, de biodiversité et d'environnement, d'où son exigence quant à la dimension environnementale des projets d'infrastructures. Une étude d'impact sera produite pour l'enquête publique (en 2016). La concertation permet à la DREAL de présenter et d'expliquer le projet, et de recevoir des questions et observations qui seront toutes traitées. Lors de l'enquête publique, le projet fera l'objet d'autorisations administratives (notamment au titre de la Loi sur l'eau) et sera déclaré d'intérêt public majeur. Lors de la phase travaux, une grande attention sera portée à tout ce qui concernera les riverains. Patrick BERG présente les objectifs du projet (cf diaporama de présentation).

Jean-Yves PEIGNÉ, Chef du Service Déplacements, Transports Multimodaux et Infrastructures de la DREAL Haute-Normandie, rappelle brièvement la genèse du projet (cf diaporama de présentation). Il souligne qu'à partir de 2006 le secteur a connu de profondes mutations (rive droite et rive gauche) et qu'alors le projet initial, imaginé en 1999, a été adapté, et un nouvel accès principal à Rouen à partir de la voie rapide Sud III a été configuré.

Jean-Yves PEIGNÉ rappelle brièvement les objectifs du projet : finaliser le raccordement direct du pont Flaubert à la voie rapide Sud III, ce qui représente une continuité et un gain de parcours conséquents, et facilite le lien entre rive gauche et rive droite ; permettre un développement urbain et économique du secteur ; améliorer le niveau de service rendu à l'utilisateur, par un nouveau schéma de voirie.

Il aborde ensuite les caractéristiques techniques du projet (cf. les schémas du diaporama).

Le projet est conçu avec un barreau d'environ 1,1 km ; les usagers sortant de la voie Sud III pour accéder au pont Flaubert auront un gain de 760 m. L'échangeur sera de type losange, classique. L'artère sera à deux fois deux voies, avec une bande d'arrêt d'urgence et le statut de route express (comme le pont Flaubert et la voie Sud III). La vitesse sera limitée à 70 km/h. Le tracé est identique à celui de 1999, sauf pour le raccordement sur la voie Sud III : au lieu de passer sous les voies ferrées comme initialement prévu, le projet passera au-dessus.

Pour limiter l'emprise et laisser ainsi la place nécessaire au développement de l'écoquartier, les remblais du projet seront enserrés entre deux murs en béton et les bretelles seront contenues. C'est un projet très resserré sur lui-même. Les trois ouvrages d'art qui font partie du projet participent à l'explication du montant de son coût.

C'est un projet de haute technicité dans un environnement très contraint, avec une circulation très dense (en moyenne, sur la voie Sud III 80 000 véhicules/jour et sur le pont Flaubert 55 000 véhicules/jour). Un des fondements de la conception est la répartition des flux de circulation. Celle-ci ne transitera pas par le cœur de l'Ecoquartier. Par ailleurs, la DREAL s'impose de limiter, pendant la réalisation du chantier, la gêne pour les usagers et pour les activités économiques du secteur.

Le projet, au cœur d'un secteur en pleine mutation, s'édifiera sur d'anciennes friches industrielles, remises en état par l'exploitant industriel ; il faut en tenir compte lors de la conception des fondations des ouvrages. Les activités économiques et tertiaires dans le nouveau quartier seront positionnées à l'ouest, l'habitat sera plutôt à l'est et au sud.

La réalisation de l'Arc Nord-Sud (T4), projet de transport en commun en site propre, est un préalable fondamental pour l'organisation du chantier des accès définitifs du pont Flaubert rive gauche. La rénovation de la tranchée couverte de Rouen, qui vise à assurer un trafic fret pour tout le secteur, est aussi un projet important, inscrit au CPER. La LNPN longera la Seine et s'enfoncera pour la traverser au droit du pont Flaubert. L'aménagement des hangars en bord de Seine se poursuivra. Un autre projet important ayant des conséquences en termes de coordination est la réalisation dans les années à venir d'une canalisation pour les eaux usées transitant vers la station d'épuration. D'autres projets de transports en commun seront réalisés à terme dans ce secteur, il faudra bien gérer les interfaces. Une réflexion est engagée pour imaginer des itinéraires de délestage cohérents pour l'ensemble de l'agglomération.

L'enquête publique sera organisée à l'horizon du deuxième trimestre de 2016, l'objectif est de démarrer les travaux préliminaires en 2017. Les travaux dureront jusqu'à 2023 ; l'optimisation du calendrier sera un objectif permanent. La concertation se poursuivra tout au long de la réalisation du projet.

TEMPS D'ÉCHANGES

Guillaume BLAVETTE (membre de l'association « Effet de serre toi-même » et siégeant au Coderst 76) dit être satisfait de ce projet de raccordement Sud, mais il se demande pourquoi, compte tenu du budget élevé, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) n'est pas chargée de cette concertation. Par ailleurs, il déplore que ce projet soit complexifié par une confusion de trafics de diverses natures, car il serait préférable, de son point de vue, de concentrer les flux sur le tronçon proposé sans mélanger des trafics internes et d'échange, qui risquent de créer une saturation des bretelles de raccordement. Il souhaite que l'espace dédié au pôle logistique du Port autonome soit réservé aux activités et loisirs, et demande que d'autres itinéraires soient étudiés pour les flux de camions desservant les terminaux du Port. L'Ecoquartier Flaubert en projet étant à dix minutes en vélo du centre-ville, il demande pourquoi on va ramener des trafics de voitures sur le pont. Il souhaite qu'il y ait un vrai site propre sur le pont Guillaume-le-Conquérant et seulement deux fois une voie sur le boulevard des Belges, que le trafic voitures soit écarté du centre-ville de Rouen, et qu'il passe par la voie Sud III et par le projet présenté ce soir.

Patrick BERG explique que le raccordement définitif du pont Flaubert à la liaison Sud III ne constitue pas un contournement Ouest de l'agglomération rouennaise. On relie simplement deux infrastructures radiales et, puisqu'il s'agit du centre-ville et d'un quartier déjà urbanisé avec une circulation déjà dense, les problèmes de circulation ne seront pas résolus par cette infrastructure. Concernant la logistique, il est important pour l'activité économique que les silos soient bien desservis et il est légitime que le Grand Port Maritime de Rouen s'inscrive dans cet espace. Sur le boulevard des Belges et le pont Guillaume-le-Conquérant, une concertation spécifique est organisée. Quant au fait de faire appel à la CNDP quand il y a une concertation, Patrick BERG rappelle que le Maître d'ouvrage ne choisit pas. Ce sont le Code de l'Urbanisme et le Code de l'Environnement qui s'appliquent. Patrick BERG souligne que le projet a déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique ; après plusieurs étapes on revient aujourd'hui au Petit-Quevilly car lorsque le projet a été déclaré d'utilité publique il était prévu de passer sous les voies ferrées, ce qui générerait une plus grande coupure urbaine.

Jean-Yves PEIGNÉ répond sur l'aspect juridique : la Direction des Infrastructures de Transport informera prochainement la CNDP de la tenue de cette concertation, et la CNDP jugera le dossier. Il ne s'agit pas d'un débat public puisqu'on ne se prononce pas sur l'opportunité du projet. Il ajoute que le projet n'empêche pas l'accès aux installations industrialo-portuaires en empruntant le boulevard Maritime. Il souligne que l'Etat contribue à l'amélioration du réseau routier desservant le Grand Port Maritime de Rouen puisque des travaux sur le boulevard des Docks, coûtant 7,5 M€, seront réalisés avec une contribution de l'Etat et de la Métropole Rouen Normandie.

Patrick BERG ajoute que le modérateur est Pascal BEAUMARD, qui a une déontologie, et que le compte rendu de la concertation sera mis en ligne sur le site Internet dans le courant de l'été 2015.

Julien, utilisateur régulier de la voie Sud III, pense que l'essentiel des 80 000 véhicules/jour évoqués se rend au centre-ville de Rouen ou en sort ; il demande quelle est la requalification de l'extrémité de la voie Sud III et quelle est l'estimation du trafic sur cette extrémité de voie. Il se demande si des encombrements ne sont pas à craindre si l'essentiel des flux pour accéder à Rouen passe par la place Madagascar.

Patrick BERG explique que la Métropole et le Petit-Quevilly ont souhaité qu'à l'occasion de cette opération l'extrémité de la voie Sud III soit requalifiée en voirie de l'écoquartier. Ce sera une voirie purement locale, connectée à la voirie de l'Ecoquartier et du quartier Prévert. Par ailleurs, tout ne sera pas concentré sur la place centrale.

Jean-Yves PEIGNÉ précise qu'il n'y aura pas de continuité directe entre la voie Sud III et ce morceau de voirie qui sera requalifié. Les usagers emprunteront le nouvel axe et se dirigeront vers le point d'échanges. Le bon écoulement de la circulation, par une régulation adaptée, fait partie des objectifs.

Christine RAMBAUD, adjointe au Maire de Rouen s'exprime en tant qu'utilisatrice des quais de la presqu'île. Elle souhaite savoir quelles protections phoniques sont prévues dans le projet.

Patrick BERG répond que les textes de loi n'obligent pas à mettre en place des protections acoustiques ; cependant, la Maîtrise d'ouvrage a décidé que le projet serait réalisé avec des protections. Les écrans acoustiques existant entre l'extrémité Ouest du projet et le nord du quartier Prévert seront améliorés et tout au long du projet, de chaque côté, il y aura des écrans acoustiques.

Christine RAMBAUD, suggère que la pose d'écrans acoustiques soit prolongée jusqu'aux promenades sur les quais de Seine.

Jean-Yves PEIGNE note ce souhait. Une réponse sera apportée. La faisabilité technique est à vérifier.

Philippe DESPEGHEL, habitant du Petit-Quevilly, note que l'itinéraire par les deux ronds-points est envisagé pendant les travaux, or l'itinéraire utilisé est surtout la rue Bourbaki et son prolongement jusqu'à la rue de Stalingrad, où les embouteillages sont quotidiens. Il pense qu'il faut intervenir dès à présent pour que cet itinéraire ne soit pas utilisé, pour que les automobilistes prennent l'habitude de passer par celui des ronds-points. Par ailleurs, pour aller à pied du Petit-Quevilly aux Docks, il fait remarquer qu'il doit emprunter le pont Guillaume-le-Conquérant car dans la rue Bourbaki aucun aménagement n'est prévu pour les piétons, et le chemin est ensuite plus long. Il demande que les piétons et les cyclistes soient pris en considération et qu'un aménagement leur permette d'aller du Petit-Quevilly aux Docks.

Patrick BERG n'est pas surpris que lorsqu'on arrive presque aux limites d'une infrastructure, des trafics se reportent autour ; il rappelle que le projet vise à assurer une liaison directe et à éviter que cela déborde. La rue Bourbaki sera requalifiée. La Métropole et l'Etat ont la volonté d'assurer un haut niveau de desserte par les modes doux (souvent, la marche). Une passerelle est envisagée en face du hangar.

Jean-Yves PEIGNÉ ajoute qu'il y a des flux importants dans la rue de Madagascar, la rue Bourbaki et la rue de Stalingrad parce que certains usagers cherchent le lien le plus direct possible ; le projet permettra ce lien direct.

Pascal BEAUMARD rappelle le point soulevé par Philippe DESPEGHEL : les automobilistes privilégieraient un passage en ligne droite (par la rue Bourbaki jusqu'à la rue de Stalingrad) plutôt que de passer par les deux ronds-points ; cela a-t-il été constaté, estimé ?

Jean-Yves PEIGNÉ répond que chacun peut le constater chaque jour. Il précise que l'aménagement proposé, qui aura le même statut que la voie Sud III et le pont Flaubert, n'aura pas de cheminement piéton – le seul cheminement piéton possible étant sur le pont Flaubert : un aménagement de trottoirs et d'escaliers sur chaque rive pour traverser la Seine.

Guillaume BLAVETTE demande pourquoi, la pente du raccordement à Sud III étant très forte dans le projet présenté, l'aménagement ne débute pas un peu plus au sud, pour lisser l'élévation jusqu'à la voie de chemin de fer, ce qui serait peut-être plus sûr pour le trafic.

Jean-Yves PEIGNÉ assure que l'ouvrage proposé respecte les exigences de sécurité. Remonter plus loin impliquerait un positionnement de l'origine du projet avant le pont de l'échangeur Stalingrad, et une reconstruction du pont à une hauteur bien supérieure. On viendrait toucher la voie Sud III en amont, ce qui aurait des incidences, mais aussi un coût.

Céline, habitante du Petit-Quevilly (rue de la Motte), constate que l'on pourra toujours prendre l'échangeur Stalingrad en sortant du pont Flaubert, et demande s'il sera possible de l'emprunter dans l'autre sens en direction du réaménagement de la voie Sud III.

Jean-Yves PEIGNÉ indique que les usagers venant de la rue Jacques Prévert pourront se diriger vers le boulevard de l'Europe par la bretelle qui débouchera sur une voie requalifiée accueillant une circulation apaisée, et sortir pour aller vers la gauche, en direction de la voie Sud III. Ils pourront aussi traverser le pont, mais n'auront pas d'accès direct sur le pont Flaubert. Pour rejoindre le pont Flaubert il faudra emprunter l'échangeur, la rue de Stalingrad, puis rejoindre la place pour monter sur le pont.

INTERVENTION DE FRÉDÉRIC SANCHEZ, PRÉSIDENT DE LA MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE

Frédéric SANCHEZ remercie l'Etat et la DREAL pour la présentation du dossier complexe de ce projet attendu, dont la phase chantier devra bien sûr se passer le mieux possible.

La Ville du Petit-Quevilly sera vigilante et exigeante sur la qualité des protections phoniques, pour lesquelles des engagements ont été pris (cela contribue à l'explication du montant des travaux) et sur la requalification du tronçon de la voie Sud III qui perdra sa vocation actuelle. Il explique, en s'appuyant sur le schéma de l'Ecoquartier Flaubert, que la rue de la Motte requalifiée permettra aux habitants de toute la rive gauche d'accéder vers la Seine à pied ou à vélo.

Frédéric SANCHEZ indique que tout le travail est fait en étroite collaboration Etat/Métropole et que tous les aménagements routiers sont réalisés en lien avec l'enjeu de reconquête de 80 hectares de friches en pleine ville. Le projet, qui vise à rendre ces espaces intéressants pour la vie collective, fait partie des projets les plus importants de France. La nouvelle gare Saint-Sever ne sera pas très loin ; un pôle d'affaires sera constitué, pour les générations futures. La phase de travaux se déroulera le mieux possible ; en amont de cette phase travaux sera réalisé le chantier de la T4, puisqu'on vise à ce que les usagers de la voie Sud III et du pont Flaubert se garent et prennent la T4 pour rejoindre le centre-ville en 20 minutes. Il y a cette cohérence dans les décisions publiques.

Les élus vont étudier l'enjeu de la passerelle levante, qui a un certain coût. Elle permettrait de boucler de façon paisible les aménagements en bord de quai et d'accéder à TEOR en bord de Seine.

La Métropole est engagée en accompagnement de ce projet, et elle est partenaire. Tout l'Ecoquartier, dont un tiers est au Petit-Quevilly, dépend de ce projet.

INTERVENTION DE BERTRAND BELLANGER, VICE-PRÉSIDENT DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE-MARITIME

Bertrand BELLANGER rappelle que le Département de la Seine-Maritime vient de vivre une période d'alternance qui a été l'occasion de montrer une continuité dans l'action publique : les choix des prédécesseurs ont été confirmés ainsi que la participation du Département au financement du projet, à hauteur de 20 M€. Il est heureux d'être présent ce soir pour témoigner de l'attachement du Département de la Seine-Maritime au développement de la Métropole.

Bertrand BELLANGER souligne que ce beau projet va densifier la métropole, fluidifier la circulation, et que tout cela doit se dérouler sur les 20 prochaines années. Il conclut qu'avec ce beau projet, avec l'Ecoquartier Flaubert, il ne voit pas comment la métropole Rouen-Normandie ne serait pas demain la capitale régionale !

CONCLUSION

Patrick BERG constate que le projet est très largement soutenu.

Pierre-Henry MACCIONI pense que, si ce projet fait l'unanimité, il nécessitait néanmoins des explications. C'est l'anticipation de ce que deviendra Rouen d'ici 20 ans, dans un environnement agréable. Il faudra veiller au maintien de la fluidité du trafic pendant toute l'opération et bien entendu, cela devra être pensé à l'avance. Il est très heureux de ce contact avec les habitants du Petit-Quevilly, et termine son intervention par « Vive Le Petit-Quevilly et vive la Métropole Rouen-Normandie ! ».

(Clôture de la réunion à 21 h 10)