

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

CONCERTATION SUR LE PROJET

Réunion publique thématique

« Un projet exemplaire sur le plan environnemental »

Rouen, le 22 avril 2015, de 19h30 à 21h35

SYNTHÈSE

EN TRIBUNE

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*

Animateur-modérateur : Pascal BEAUMARD



www.acces-pontflaubert-rivegauche.fr



(Début de la réunion à 19 h 30)

Pascal BEAUMARD, animateur-modérateur, rappelle le périmètre du débat de cette deuxième réunion de concertation : les aménagements définitifs du pont Flaubert sur la rive gauche, qui éviteront aux automobilistes d'emprunter un parcours avec deux ronds-points successifs pour rejoindre la voie rapide Sud III. L'Etat, représenté par la DREAL, porte ce projet dont l'impact rend obligatoire la mise en place d'une concertation réglementaire, organisée et animée par le Maître d'ouvrage. La concertation a démarré au Petit-Quevilly la semaine précédente, une troisième réunion se tiendra le 23 avril au Grand-Quevilly et la réunion de synthèse aura lieu le 27 mai, à Rouen. Il rappelle également que les réunions de concertation ont pour objectif d'informer le public le plus possible sur le projet, en toute transparence, de répondre à toutes ses questions et de prendre en considération ses remarques, dans la mesure du possible, pour nourrir la réflexion et la décision du Maître d'ouvrage.

PRÉSENTATION DU PROJET

Patrick BERG, Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la Haute-Normandie, est très heureux que cette réunion permette de présenter ce projet très important, qui a plusieurs objectifs :

- Finaliser la liaison directe entre le pont Flaubert et la voie rapide Sud III, le raccordement fonctionnel actuel avec deux giratoires successifs (le giratoire de la Motte et le giratoire de Madagascar) n'étant pas définitif – quand le pont Flaubert a été mis en service en 2008 il y avait encore dans son axe une usine du groupe Total qui a fermé ses portes (Total est en train de dépolluer le site). Un meilleur service sera offert aux automobilistes par la continuité de cette liaison.
- Permettre le développement urbain et économique du secteur. Sur l'emprise où passe le raccordement fonctionnel, la Métropole Rouen Normandie projette de construire l'Ecoquartier Flaubert. Le projet routier est entièrement conçu en liaison avec la Métropole pour permettre cette réalisation.
- Assurer une meilleure desserte des activités portuaires et logistiques qui sont à proximité.
- Améliorer les liaisons entre la rive gauche et la rive droite.

Le projet est inscrit dans le futur Contrat de Plan entre l'Etat et la Région Haute-Normandie. Le coût du projet s'élève à 200 M€, l'Etat financera 100 M€, l'autre moitié sera prise en charge par la Région, par la Métropole Rouen Normandie et par le Département de Seine-Maritime.

Le projet a été conçu en interaction avec le projet de l'Ecoquartier Flaubert. Le Maître d'ouvrage le veut exemplaire du point de vue environnemental (ses dimensions environnementales seront présentées plus particulièrement en deuxième partie de soirée).

La circulation (80 000 véhicules/jour sur Sud III et 50 000 véhicules/jour sur le pont) ne sera jamais interrompue, celle du faisceau ferroviaire qui dessert la zone du port non plus ; le projet est conçu pour permettre ce maintien des circulations. Des voiries seront mises en service progressivement et la desserte s'améliorera tout au long du déroulé du projet. Les travaux démarreraient en 2017, la livraison aurait lieu en 2023.

En 2016, il y aura une enquête publique ; une Commission d'enquête indépendante recommandera ou non de poursuivre le projet. En cas de poursuite, plusieurs autorisations administratives seront nécessaires, notamment une « Déclaration de projet » indiquant que le projet est d'intérêt public majeur, et une autorisation au titre de la loi sur l'Eau.

Jean-Yves PEIGNÉ, Chef du Service Déplacements, Transports Multimodaux et Infrastructures de la DREAL Haute-Normandie, rappelle la genèse du projet. Les caractéristiques de ce sixième franchissement de la Seine et ses ouvrages et voiries d'accès ont fait l'objet d'une décision ministérielle fin décembre 1999. La réalisation a été prévue en deux étapes : un projet fonctionnel, puis un projet définitif. Il rappelle que la concertation porte sur ce qui est prévu en rive gauche.

Le projet a été déclaré d'utilité publique en 2001, après enquête au cours de l'année 2000. La voie rapide Sud III a été mise en service en 2003 et le pont, le 25 septembre 2008, avec l'ensemble des voiries d'accès (aménagement provisoires).

La rive droite a connu de profondes mutations (réaménagement des hangars, construction du Palais des Sports, ouverture du centre commercial Docks 76), la rive gauche également : cessation de l'activité de l'usine Grande-Paroisse Rouen B mais aussi des Etablissements Schenker, donc des friches industrielles ont été disponibles. Ces espaces seront transformés en secteur urbanisé ; c'est aujourd'hui la jonction d'un aménagement routier avec un quartier en plein développement urbain. Les modifications importantes ont empêché l'Etat de solliciter la prorogation des effets de la DUP de 2001 (le Conseil d'Etat est très attentif au fait qu'il n'y ait pas eu de modifications substantielles dans la nature du projet ou dans son environnement pour accorder une prorogation). Il a fallu vérifier si le projet envisagé initialement en 1999 était toujours pleinement adapté aux transformations urbaines environnantes, c'est ce qui a conduit les services de l'Etat à considérer que des adaptations étaient nécessaires pour intégrer la reconquête des espaces et y inscrire un projet de quartier nouveau.

Jean-Yves PEIGNÉ souligne que beaucoup d'usagers évitent d'emprunter le serpentif avec les deux ronds-points et utilisent la rue de Madagascar, la rue Bourbaki et la rue de Stalingrad pour trouver la liaison la plus directe, même si elles sont encombrées. Le projet répondra pleinement au besoin d'un lien direct entre le pont et la voie Sud III. Les échanges entre les deux rives de la Seine seront facilités également, et le confort de circulation sera amélioré par la nature même du maillon proposé.

Le projet a aussi comme objectif le développement urbain et économique du secteur, en permettant, par la reconquête des friches et terrains libres, de réaliser un nouveau quartier. Le projet routier a été conçu en tenant compte du développement de l'Ecoquartier Flaubert. La desserte urbaine sera assurée par un nouveau point d'échange positionné au centre du barreau, avec un lien avec le dispositif central de l'Ecoquartier Flaubert. Un nouveau schéma de voirie s'articulera autour des accès définitifs.

Jean-Yves PEIGNÉ explique à l'aide d'un schéma (*cf. diaporama de présentation*) la circulation sur le futur maillon d'un peu plus d'un kilomètre (deux fois deux voies) qui aura le statut de route express (comme le pont Flaubert et la voie Sud III), avec une vitesse limitée à 70 km/h. Le tracé sera quasiment identique à celui qui a fait l'objet de la DUP de 2001, mais le positionnement sera en altitude : en partant de Sud III, au lieu de passer sous les voies ferrées comme initialement prévu, le projet passera au-dessus. Ensuite, le tracé redescendra progressivement pour passer au-dessus de l'îlot paysager central et rejoindre le viaduc d'accès Sud au pont Flaubert.

Entre les deux « viaducs » sur l'îlot paysager central et sur les voies ferroviaires qui longent Sud III, pour minimiser l'emprise, le remblai sera enserré entre deux murs en béton. Les bretelles de part et d'autre de l'infrastructure principale consommeront un minimum d'espace au sol pour impacter le moins possible l'espace réservé au nouveau quartier.

Ce projet composé de trois ouvrages d'art est, dans sa globalité, un ouvrage d'art non courant ; c'est un élément de complexité de sa réalisation. C'est un projet de haute technicité dans un environnement très contraint car, dans ce secteur, les flux de circulation sont très denses et les zones de raccordement du projet offrent peu d'espace.

Le projet se développe à proximité d'activités portuaires et logistiques. La rue Bourbaki, la rue de Stalingrad et la rue de Madagascar sont bordées de sociétés de transport et de logistique.

Le Maître d'ouvrage limitera la gêne occasionnée aux usagers et aux activités économiques pendant toute la réalisation du projet, ce qui explique que celle-ci durera plusieurs années.

Les deux viaducs seront construits en deux temps pour rétablir au plus tôt sur chacun un sens de circulation.

Le projet étant édifié sur d'anciennes friches industrielles, les fondations des ouvrages d'art, notamment, ont été adaptées à la situation des sols.

Jean-Yves PEIGNÉ explique les cheminements des usagers entre le pont Guillaume Le Conquérant et le pont Flaubert, les mouvements entre le pont Flaubert et le boulevard de l'Europe, puis les mouvements entre la voie Sud III et le pont Guillaume Le Conquérant (*cf. diaporama de présentation*) et les mouvements entre la voie Sud III et le boulevard de l'Europe..

Le projet se situe sur un secteur en pleine mutation avec la création d'un Pôle Multiservices à proximité des silos sucriers et céréaliers, la poursuite des aménagements des hangars en bord de Seine, la réalisation (entre le pont Guillaume Le Conquérant et la station d'épuration) d'un émissaire d'eaux usées qui a des incidences sur l'organisation des autres projets, et, à l'est, le projet de transport collectif en site propre Arc Nord Sud (T4) qui fait actuellement l'objet d'une concertation avec le public et qui offrira un niveau de service élevé pendant toute la durée du chantier Flaubert. La rénovation de la tranchée couverte de Rouen est aussi une opération importante, avec une enveloppe de 40 à 50 M€. La Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN), au sortir de la gare de Saint-Sever en direction d'Yvetot, traversera la Seine à proximité du pont Flaubert pour rejoindre la rive droite ; c'est un élément important dans le phasage et la conception des ouvrages de tout le secteur.

A terme, un nouveau service de transport collectif sera mis en place, porté aussi par la Métropole Rouen Normandie, entre l'Ecoquartier et le pôle d'échanges du Mont Riboudet, jusqu'à la gare nouvelle de Saint-Sever qui sera construite à l'entrée Est de la métropole dans le cadre de la réalisation de la LNPN.

Entre l'Etat et les services de la Métropole Rouen Normandie, une instance spécifique a été mise en place pour veiller à la coordination de tous ces projets, ce qui constitue un véritable challenge. Il faudra veiller à ce qu'aucun projet ne fasse obstacle à la circulation organisée (avec des déviations, des délestages) et coordonner le phasage des travaux.

Le projet Arc Nord Sud (T4) sera important en termes de report modal car, même si les capacités d'accès par la route seront maintenues, elles seront tout de même restreintes : les deux voies de circulation entre la voie Sud III et le pont Flaubert présenteront des caractéristiques réduites. Des modes alternatifs et des solutions de délestage devront être offerts aux usagers.

L'enquête publique se déroulera au cours du premier semestre 2016. Les premiers travaux interviendront en 2017 et s'étaleront jusqu'en 2023. Les travaux de parachèvement seront réalisés en 2024.

L'organisation de la concertation comprend des réunions publiques, des documents d'information, des panneaux d'exposition, un dossier de concertation précis et avec un coupon-réponse T pour faire part d'observations, des fiches-questions (à l'entrée de la salle), un site Internet sur lequel les citoyens peuvent poser des questions ou faire part de leurs observations, site qui restera ouvert au-delà de la période de concertation (13 avril - 31 mai).

TEMPS D'ÉCHANGES

Guillaume BLAVETTE (membre de l'association « Effet de serre toi-même ») s'étonne que le Maire de Rouen ne soit pas venu dire un mot d'accueil. Il déplore que ce projet admirable soit compliqué par un cumul de trafics, et regrette l'acharnement de la Mairie de Rouen à vouloir ouvrir le boulevard des Belges à la circulation automobile, donc amener des flux de voitures au centre-ville, alors que la métropole est exposée à un problème sanitaire majeur : la pollution de l'air. L'association « Effet de serre toi-même » demande à la DREAL de proposer un vrai plan de circulation autour de l'aménagement pour éviter une saturation du trafic et que les gens soient incités à utiliser leur voiture. Le Maître d'ouvrage est invité à indiquer très clairement les parkings-relais et les espaces de délestage, pour que les engagements pris par la Région dans le cadre du Schéma Régional Climat Air Energie soient tenus (baisse de la circulation). La Mairie de Rouen propose du parking gratuit en centre-ville, ce qui fait venir les voitures. Dans quelle politique des transports ce projet s'inscrit-il dans une logique de développement durable ?

Pascal BEAUMARD rappelle que la réunion porte sur les aménagements des accès au pont Flaubert, or une question sur la politique des transports de manière plus globale est posée. Il fait part de l'arrivée de Mme RAMBAUD, adjointe au Maire de Rouen, et de M. SANCHEZ, président de la Métropole et maire du Petit-Quevilly.

Christine RAMBAUD, adjointe au Maire de Rouen, s'excuse de son retard. Elle indique que le Maire de Rouen ne peut être présent, et souligne l'engagement du Maire pour les transports en commun dans l'agglomération. Elle regrette que des réunions de concertation soient transformées par certains en tribune politique, et affirme que l'ensemble des élus et citoyens de la Métropole attendent avec impatience les travaux de ce grand projet.

Pascal BEAUMARD précise que la parole est libre dès lors que l'on reste dans le périmètre du débat et du projet.

Patrick BERG assure que l'Etat est très concerné par la qualité de l'air et le fonctionnement du réseau de voirie à l'échelle de la région, du département et de la métropole. La qualité de l'air est un enjeu majeur dans le pays ; en Haute-Normandie a été fait un Schéma Régional sur l'amélioration de la qualité de l'air, sur le climat, l'air et l'énergie, qui donne des orientations d'amélioration ; un Plan de protection de l'atmosphère est plus opérationnel ; une loi sur l'énergie comporte tout un chapitre permettant de donner des points d'appui plus solides aux collectivités sur le développement des bornes de recharge. Il rappelle à M. BLAVETTE que le rapport de l'organisme Air Normand, paru le 16 mars 2015, donne tous les éléments sur les sources des difficultés en matière de qualité de l'air en Haute-Normandie. Sur les sources industrie et transport, beaucoup d'efforts ont été faits ; les deux secteurs ayant peut-être des efforts à faire aujourd'hui sont les pratiques agricoles (engrais secs) et le chauffage résidentiel. Il pense que personne ne s'acharne à faire venir les voitures au centre-ville et qu'il faut s'organiser avec le concours de tous, y compris des associations, pour que l'agglomération dispose d'un contournement Est afin que le trafic qui n'a rien à faire en centre-ville puisse l'éviter.

Jean-Louis PETIT (habitant du Grand-Quevilly et Secrétaire du CE du Grand Port Maritime de Rouen) souligne l'importance de l'enjeu économique des activités portuaires et rappelle que le Port emploie 18 000 personnes. Il s'inquiète de la desserte des zones portuaires, avec l'arrivée de ce projet très important pour le Port de Rouen. Il évoque les voies ferrées portuaires, la tranchée couverte, le nœud ferroviaire qui est le seul accès possible sur toute la zone de la rive gauche pour les marchandises transportées par voie ferrée. Il demande comment sera traitée la problématique des interfaces ville/port, avec un projet d'écoquartier à proximité immédiate d'une zone industrialo-portuaire.

Patrick BERG affirme que l'activité du Grand Port Maritime de Rouen est soutenue par tous et que ce projet, en améliorant la desserte de la zone, participe à l'amélioration de la desserte du Port. Il est très important de maintenir la tranchée ferroviaire couverte (seul accès ferroviaire du Port, rive gauche) et cette opération est une priorité partagée (Etat, Métropole, Département, Région, Port, SNCF), inscrite au prochain Contrat de Plan, avec des cofinancements. Une autre opération inscrite au Contrat de Plan et financée par l'Etat est l'achèvement de l'aménagement du boulevard maritime au Sud, entre 2015 et 2017, pour qu'il soit en service lors du démarrage des travaux sur les accès Sud du pont Flaubert. Des trafics poids lourds, notamment, passeront par là.

Pascal BEAUMARD rappelle l'inquiétude exprimée par M. Petit au sujet de l'articulation avec l'Ecoquartier et de la relation avec le Port.

Jean-Yves PEIGNÉ réaffirme la volonté d'assurer la desserte routière et ferroviaire pendant la phase de construction. Sur la voie Sud III, lors du raccordement du nouveau barreau, deux voies de circulation seront maintenues, mais elles seront de largeur réduite et peu propices à la circulation des poids lourds, donc ceux qui viennent du sud devront pouvoir emprunter le boulevard des Docks. Le Grand Port Maritime de Rouen sera le Maître d'ouvrage de cet aménagement qui sera financé par l'Etat et par la Métropole Rouen Normandie (coût 7,5 M€). Cela garantira la minimisation des impacts pour la desserte de la zone industrialo-portuaire pendant les travaux des accès routiers du pont Flaubert.

Francis BIA (Haute-Normandie Nature Environnement) remercie la DREAL que l'association ait pu participer depuis quelques mois à des réunions de présentation et d'audit. Il note que l'élaboration du projet d'aménagement des accès rive gauche du pont a duré plus de 15 ans. Entre-temps, les projets se sont multipliés à l'ouest de l'agglomération et de la rive droite, et sur la rive gauche les projets sont en devenir. Ces quartiers se dotent d'une infrastructure de transport en commun « Axe Nord-Sud ». On retrouve dans les programmes des réponses aux contraintes recensées dans les scénarios routiers en mars 1999 par le Syndicat Intercommunal pour le Schéma Directeur de l'Agglomération Rouen-Elbeuf. La réponse est-elle à la hauteur des enjeux de mobilité et des problématiques environnementales sur des secteurs fortement pollués ? Il est proposé (dans les documents du dossier) pendant la phase des travaux, de déporter, voire accompagner les déplacements de fret ou individuels, en captant en périphérie une partie non négligeable des déplacements contraints, par des solutions de mobilité partagée qu'il serait intéressant de développer au plus tôt. Mais, si ce report de mobilité est envisagé, perdurera-t-il après la réalisation des accès, malgré la réduction des trafics ? Cette réduction des trafics serait due à la suppression de l'accès de la voie Sud III et du boulevard de l'Europe et au report de certains trafics des quais de la rive gauche et du quartier Saint-Sever par une voirie apaisée, avec des signaux tricolores, pour gérer la fluidité de ces trafics mélangés avec les trafics internes et la nouvelle ligne de transport en commun passant par le quartier Flaubert. Ces solutions perturberont la qualité des espaces en réalisation pour l'émergence de l'Ecoquartier Flaubert. Réaliser les accès demande une ingénierie et des précautions environnementales fortes, et c'est un projet au-delà du montant financier engagé sur le franchissement même, donc une étude est souhaitée, séparant bien les fonctionnalités et apportant dans ce quartier Flaubert une situation plus apaisée. Si les propositions de l'association ne sont pas retenues, M. BIA demande des réponses aux questionnements précédents. Enfin, la concertation se fera-t-elle après la réalisation de l'ensemble des projets d'infrastructures ou pourra-t-on à un moment donné, en tenant compte des aléas de climat, de pollution et des changements nécessaires dans nos comportements en termes de mobilité, prendre d'autres options ?

Patrick BERG espère que M. BIA aura quelques réponses dans la deuxième présentation, sur les dimensions environnementales du projet. Sur la concertation, des textes existent et les règles sont entièrement suivies. Le Code de l'Urbanisme et le Code de l'Environnement sont appliqués. Un bilan sera tiré, une information sera donnée à la Commission Nationale du Débat Public. Par ailleurs, ce n'est pas un vieux projet mais un projet tout neuf. Dans sa première conception il

passait sous les voies ferrées, ce qui aurait créé des coupures urbaines dans les emprises traversées. Dans ce projet neuf l'interaction est complète entre le projet urbain qui relève des élus, et le projet d'infrastructure qui relève de l'Etat. Cela a mis 15 ans à se préciser mais c'était le temps de la conception. De plus, les trafics ne sont pas concentrés mais au contraire, répartis.

Jean-Yves PEIGNÉ ajoute que les liens entre le pont Flaubert et le pont Guillaume Le Conquérant, et entre Sud III et le boulevard de l'Europe et puis Guillaume Le Conquérant, permettront bien d'avoir une répartition des flux pour ne pas tout concentrer au cœur de l'écoquartier. Il rappelle qu'au cœur de l'écoquartier l'habitat est plutôt situé à l'est de l'axe de la rue du Port. En réponse à M. BLAVETTE qui interpellait Mme RAMBAUD, il indique que le trafic d'échange (de Sud III vers le pont Guillaume Le Conquérant ou vers le boulevard de l'Europe) est stable, donc ce projet n'a pas vocation à faire augmenter le trafic mais à améliorer le fonctionnement du réseau (confort, fluidité) par un lien direct.

Mme HAMÉDÉ (habitante du Petit-Quevilly) demande ce que deviendra la partie de la voie Sud III, du nouvel échangeur au rond-point de la Motte.

Jean-Yves PEIGNÉ répond que cette section de Sud III deviendra une rue ordinaire du Petit-Quevilly, dont le secteur Nord sera intégré dans le nouveau quartier et que l'on accèdera ainsi plus facilement à la Seine.

Frédéric SANCHEZ (Maire du Petit-Quevilly) souligne que le dispositif central de gestion du trafic, d'une longueur de 600 mètres, a fait l'objet d'études très approfondies pour calibrer son dimensionnement et sa capacité à assurer une bonne desserte de la rive gauche et de la zone industrialo-portuaire. Tout ce secteur joue un rôle dans l'interface ville/port. La programmation du futur Ecoquartier Flaubert est aussi une programmation des futures activités dans l'espace ; les surfaces construites seront majoritairement dédiées à l'activité économique. Tout sera fait pour construire une transition entre l'activité existante et cet aménagement de ville qui est nécessaire pour ne plus avoir un espace en friche au centre-ville. Enfin, l'aménagement routier est une occasion de repenser la ville. Le fait d'être en viaduc (c'est à traiter sur le plan phonique) permet des transparences utiles, y compris dans les comportements. L'enjeu majeur est de construire un écoquartier complètement intégré dans la ville. Au Petit-Quevilly, on rêve d'accéder à la Seine, à partir de la rue de la République, à pied ou en vélo, peut-être même pour aller pêcher – des pêcheurs sont déjà sur la presqu'île Rollet (où un aménagement est programmé). Il remercie les représentants de l'Etat pour la clarté de leurs explications sur ce projet qui est un enjeu routier mais aussi une autre façon de vivre la ville.

Guillaume BLAVETTE souligne que c'est une nouveauté d'entendre des élus parler de « repenser la ville » et de travailler sur un projet concerté qui transforme l'urbanisme. Il précise à l'attention de M. PEIGNÉ qu'il s'interroge sur le fait que des aménagements destinés aux circulations automobiles soient maintenus sur le pont Guillaume Le Conquérant et sur le boulevard des Belges alors que le raccordement Sud présenté permettrait d'accueillir les flux automobiles, de les concentrer, et la zone tertiaire de part et d'autre du raccordement serait une limite entre les mobilités automobiles et le quartier Flaubert, aire de mobilités nouvelles, à dix minutes à pied du centre-ville. Il encourage les propositions de dispositifs permettant à la métropole de se vider de ses voitures. Le SCOT proposé par la Métropole ouvre des pistes, l'Etat peut les rendre possibles avec ce projet. Les associations de protection de la nature et de l'environnement attendent des réponses précises en termes de mobilité.

Patrick BERG prévient qu'il ne faut pas attendre de ce projet des miracles, dans un contexte d'ensemble où, faute de contournement, la circulation régionale arrive sur le centre-ville de Rouen. Cette situation doit évoluer, avec le contournement autoroutier Est. L'aménagement objet de la concertation achève une liaison entre deux pénétrantes, ce n'est pas un contournement Ouest, mais aucun accroissement de la circulation n'est souhaité, ni escompté, sur cet axe.

Pascal BEAUMARD demande si avec le contournement Est il y aura moins de voitures sur le pont Flaubert, notamment aux heures où le trafic est le plus dense actuellement.

Patrick BERG rappelle que le trafic Picardie – Pays de la Loire, doit passer sur les ponts de Rouen et qu'une grande partie de ce trafic a vocation à prendre le contournement.

Jean-Yves PEIGNÉ précise que le projet routier s'intègre dans son environnement immédiat : c'est un élément du nouveau quartier, le fait d'être à proximité du centre-ville est un élément fondamental de la conception et on a pris en compte des hypothèses où la mobilité liée au nouveau quartier se fait à 50 % par des modes actifs (10 % cycles, 40 % piétons) et par l'utilisation des transports collectifs. On a considéré que le trafic d'échange venant de l'extérieur était stable. Tous les éléments de la mobilité durable sont bien intégrés dans le concept, donc on ne peut pas dire que ce projet n'a pas évolué depuis 1999.

Jean-Louis PETIT invite les associations de protection de l'environnement à protester avec les personnels du Grand Port Maritime de Rouen pour que le Conseil de Développement du Grand Port Maritime de Rouen siège à nouveau, car dans cette instance aussi les problèmes environnementaux sont abordés.

Francis BIA informe participer au Conseil Consultatif de Développement de la Métropole où sont évoquées les problématiques portuaires. Il voit mal les trafics de l'A150 prendre le contournement Est s'il n'y a pas de franchissement de la vallée du Cailly, il en déduit que l'on va acter ce franchissement, en plus du contournement Est, évalué à plus d'un milliard d'euros. Les enjeux paraissent donc gros, pour promouvoir 22 500 véhicules sur le contournement Est qui, soi-disant, serait amené à dégager les 80 000 véhicules mentionnés sur la voie Sud III.

Patrick BERG répond que personne n'a évoqué la réalisation du franchissement de la vallée du Cailly, qui ne relève pas de l'Etat. Il propose à M. BIA de ne pas refaire le débat de 2014. Il réaffirme que ce projet n'est pas un contournement Ouest et que l'agglomération a besoin des deux projets.

Guillaume BLAVETTE indique à M. PETIT qu'il sera demandé au Préfet que le Conseil de Développement du Grand Port Maritime de Rouen, instance d'intérêt public et social, soit actif. Il soumet une idée : faire un parking-relais sur en lieu et place du projet de Pôle Multiservices du Port de Rouen pour permettre aux personnes débouchant de l'équipement proposé de laisser leur véhicule puis d'emprunter les modes doux vers le centre-ville. Par ailleurs, il suggère de proposer aux camions desservant les terminaux sucriers et céréaliers d'emprunter le boulevard maritime, ce qui ne porterait pas atteinte au Port.

Patrick BERG rappelle l'importance de préserver l'activité économique et portuaire. Il estime qu'il est légitime que le Grand Port Maritime de Rouen veuille améliorer sa qualité de service et prévoie un Pôle Multiservices à cet emplacement. Concernant la desserte de l'Ecoquartier, des parkings-relais sont prévus. Celui du Zénith pourrait être davantage utilisé. Le projet T4 participe de cette volonté. Il est favorable aux parkings-relais, mais pas au détriment du renforcement de la qualité de service du Port.

Jean-Yves PEIGNÉ pense que le débat est ouvert sur la pertinence d'un parking-relais à cet endroit, mais il pense que positionné sur le « rectangle jaune » figurant sur la carte, il serait trop proche du centre-ville. Il rappelle que l'Etat accompagne la politique des parkings-relais, mais n'est pas en charge de leur direction.

Bertrand MASSON (en charge de l'Aménagement des Grands Projets, Métropole Rouen Normandie) indique que dans le cadre de la réflexion sur l'Ecoquartier Flaubert et la desserte par les transports en commun, surtout Est-Ouest, une réflexion est en cours sur un centre de mobilité au débouché de l'échangeur, incitant les usagers à laisser leur voiture quand ils auront quitté l'infrastructure, pour prendre d'autres modes de transport – mais ce ne sera pas à l'emplacement du Pôle Multiservices.

UN PROJET EXEMPLAIRE SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL

Jean-Yves PEIGNÉ commente les divers enjeux :

Concernant la biodiversité, une étude des milieux naturels (faune et flore) a été réalisée sur un cycle biologique complet (un an) dans un périmètre de 5 km et de 200 m de part et d'autre du projet. Les incidences sur les sites Natura 2000 ont été évaluées ; pour le plus proche, le site des Boucles de la Seine Aval (à un peu plus de 4 km), aucune incidence n'est induite par le projet.

Les enjeux écologiques sont faibles en raison de l'urbanisation de la zone. Toutefois, les impacts sont assez forts pour le lézard des murailles, espèce protégée présente (destruction de l'habitat et d'individus).

Les mesures environnementales prévues sont : la réalisation d'habitats de substitution pour le lézard des murailles ; le phasage des travaux (temps et espace) pour éviter la destruction d'individus, d'œufs et larves au sein de l'emprise du chantier ; enfin, on veillera à limiter la prolifération d'espèces exotiques envahissantes (les chantiers conduisent parfois à ce phénomène). Comme tous ceux menés par l'Etat, ce chantier sera suivi par un ingénieur écologue.

Une étude sur l'enjeu hydraulique a été réalisée pour apprécier les impacts du projet cumulés avec ceux de l'écoquartier sur la dynamique de la Seine en cas de crue, et en tenant compte des effets du changement climatique. Les modélisations montrent que le projet n'aura pas d'impact sur la ligne d'eau de la Seine, ni sur son champ d'expansion, ni sur la dynamique de la nappe alluviale de la Seine.

Comme pour tout projet routier, il faut se préoccuper de l'assainissement. Les eaux tombant sur la plateforme seront polluées (gaz d'échappement, usure des pneus sur la chaussée), elles seront recueillies dans des collecteurs et dirigées vers un bassin de traitement dimensionné pour une pluie centennale (niveau maximum). En cas de pollution accidentelle, des dispositifs d'isolement existent. Les eaux issues du bassin seront dirigées dans le réseau d'eaux pluviales de la rue Bourbaki. Par ailleurs, un traitement paysager minimisera l'impact visuel du bassin.

Une étude a été conduite également sur les enjeux acoustiques (*cf. diaporama de présentation*). Dans le secteur, le niveau de bruit est dégradé. L'étude montre une faible variation des effets sonores au droit des zones d'habitat du Petit-Quevilly, mais des niveaux importants au droit des futures constructions de l'écoquartier (bâtiments à usage d'activité). Réglementairement, il n'est pas nécessaire de mettre en place des mesures spécifiques, cependant, le Maître d'ouvrage s'engage à améliorer les écrans acoustiques existant au droit des zones d'habitat du Petit-Quevilly et à installer des protections phoniques sur tout le linéaire de l'infrastructure, soit environ 2 000 mètres (2 x 1 km environ de longueur).

Concernant les incidences du projet (et leur cumul avec celles de l'écoquartier) sur la qualité de l'air et sur la santé, une étude se poursuit. Il y aurait moins de pollution qu'actuellement grâce à une baisse des émissions de polluants d'origine routière, résultant surtout de la diminution du nombre de kilomètres parcourus grâce à la liaison plus directe (760 mètres de moins).

Une évaluation des risques sanitaires est en cours (inhalation, ingestion), ses résultats seront intégrés à l'étude d'impact qui sera jointe au dossier d'enquête publique.

Des études architecturales (en cours également) conduiront à proposer la conception architecturale des ouvrages d'art en intégrant les écrans acoustiques ainsi que les espaces publics sous les ouvrages.

La requalification de la section de la voie Sud III est intégrée dans les réflexions dans les études paysagères.

Le Maître d'ouvrage s'engage à réaliser un plan de respect de l'environnement, les dispositions seront respectées par toutes les entreprises qui interviendront à tous les stades du chantier, pour minimiser les nuisances sonores et réduire l'envol de poussières. Un tri maximal des déchets sur le site sera fait, les volumes des déblais seront limités (l'objectif est de maintenir tous les déblais sur le site). Un plan de gestion des sols pollués au niveau de l'emprise du chantier sera élaboré par l'Etat aménageur.

Enfin, les marchés de travaux que l'Etat passera intégreront des clauses d'insertion sociale visant le retour à l'emploi de publics en difficulté.

TEMPS D'ÉCHANGES

Francis BIA revient sur les clauses d'insertion sociale précédemment évoquées : cet élément important mérite une restitution, avec un bilan social, pour un retour de l'information. Cela ne se fait habituellement pas, y compris en direction des associations qui sont demandeuses de ces restitutions.

Patrick BERG rappelle qu'au niveau de la Métropole Rouen Normandie, un service est dédié au savoir-faire en matière de clauses d'insertion sociale dans les marchés publics, et qu'il y a eu des évolutions (on peut désormais acheter une prestation d'insertion, par exemple). Cette coopération active donne de très bons résultats. Si l'on rend compte, il ne faut pas rentrer dans des détails, vis-à-vis des personnes concernées, et s'arrêter au nombre d'heures et de personnes.

Jean-Yves PEIGNÉ ajoute qu'il n'y a rien à cacher sur ces points et que l'on peut apporter ces informations à la fin.

Patrick BERG prolonge ces propos sur la transparence de l'information en expliquant qu'une information maximale des riverains sera assurée pendant tout le chantier, sur son déroulement et ses impacts sur la circulation. En amont des réunions de concertation, des réunions thématiques ont été mises en place, avec les partenaires économiques, les associations environnementales, pour pré-présenter ce qui est abordé ce soir ; il y a eu des rencontres lors de conseils municipaux, également avec des entreprises riveraines.

Jean-Yves PEIGNÉ souligne qu'il sera important d'être à l'écoute des riverains et usagers concernés pendant les phases à venir. Des interventions sont prévues aussi devant le Conseil Consultatif de Développement de la Métropole.

CONCLUSION

Patrick BERG constate qu'il ressort de la réunion de ce soir (comme de la réunion du 16 avril) qu'un consensus assez large existe autour du projet et de son utilité. Il rappelle qu'il y aura une enquête publique et que le projet devra être déclaré d'intérêt public majeur pour être poursuivi – il y a de fortes chances qu'il le soit – et que le dialogue avec le territoire (habitants, riverains, élus) se poursuivra pendant toute la réalisation du projet, dont la mise en service sera progressive, avec un niveau de service qui s'améliorera de manière régulière.

Jean-Yves PEIGNÉ indique que les comptes rendus des réunions seront ajoutés progressivement sur le site Internet dédié, ainsi que des études et le bilan de la concertation, qui sera établi à l'été.

(Clôture de la réunion à 21 h 35.)