

AMÉNAGEMENT DES ACCÈS DÉFINITIFS DU PONT FLAUBERT EN RIVE GAUCHE DE LA SEINE SUR LE TERRITOIRE DES COMMUNES DE ROUEN ET DU PETIT-QUEVILLY EN SEINE-MARITIME

Enquête publique unique regroupant :

- *la déclaration de projet afférente à l'intérêt général des travaux à réaliser ;*
- *la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Rouen et du Petit-Quevilly ;*
- *l'attribution du statut de route express à la section de voie nouvelle construite ;*
- *le retrait du statut de route express conféré à certaines routes nationales et sections de routes nationales.*

MAÎTRE D'OUVRAGE : l'État, représenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Normandie.

AUTORITÉ ORGANISATRICE DE L'ENQUÊTE : la préfète de la Seine-Maritime.

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

du 5 janvier au 9 février 2017

Décision du tribunal administratif de Rouen du 5 octobre 2016 (n° E1600000134/76)

Arrêté préfectoral du 8 décembre 2016

CONCLUSIONS MOTIVÉES N° 1 **ET AVIS** **DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

**sur la déclaration de projet afférente à l'intérêt général des travaux
d'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche
de la Seine à Rouen et au Petit-Quevilly**

(Le rapport d'enquête fait l'objet d'un document distinct du présent document)

Rappel de l'objet de l'enquête

Le « 6^{ème} franchissement de la Seine », à Rouen, appelé par la suite « le pont Gustave Flaubert » mais couramment nommé « le pont Flaubert », a été mis en service en septembre 2008. Le projet de construction prévoyait, dès l'origine, de réaliser en deux phases les accès en rive gauche de la Seine. La première phase (le projet fonctionnel) consistait à raccorder « provisoirement » les accès à la voie rapide Sud III (RN 338) par l'intermédiaire de deux giratoires, ceux de Madagascar et de La Motte.

La seconde phase vise maintenant à raccorder directement et définitivement ces accès sur la voie Sud III, sur le territoire des communes de Rouen et du Petit-Quevilly en Seine-Maritime. Ce projet répond à la nécessité de mieux relier les deux rives de la Seine. En outre, il contribue à la réalisation d'un ensemble urbain de premier plan autour de l'écoquartier Flaubert, projet porté par la Métropole Rouen Normandie, lequel est venu se greffer depuis plusieurs années sur celui des accès définitifs du pont Flaubert, dont l'État assure la maîtrise d'ouvrage (la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Normandie (DRÉAL).

La réalisation d'un tel projet, évalué à 200 millions d'euros de travaux, a nécessité une enquête publique unique préalable, organisée selon les dispositions du code de l'environnement. Cette enquête a comporté les quatre volets suivants, mais chacun d'eux devant faire l'objet d'une enquête spécifique assortie de conclusions motivées séparées :

- ✓ Une enquête au titre de l'intérêt général de l'opération projetée, dans le cadre d'une déclaration de projet.
- ✓ Une enquête au titre de la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Rouen et du Petit-Quevilly, la déclaration de projet emportant cette mise en compatibilité.
- ✓ Une enquête au titre de l'attribution du statut de route express à la section de voie nouvelle construite.
- ✓ Une enquête au titre du retrait du statut de route express conféré à certaines routes nationales et sections de routes nationales.

Pour conduire cette enquête publique unique, le président du tribunal administratif de Rouen, par décision du 5 octobre 2016, a désigné les membres d'une commission d'enquête composée des quatre commissaires enquêteurs suivants :

- ✓ M. Jean-Jacques Delaplace, président de la commission,
- ✓ M. Joël Laboulais, membre titulaire,
- ✓ Mme Annie Turmel, membre titulaire,
- ✓ M. Michel Nédellec, membre suppléant.

L'enquête s'est tenue du 5 janvier à 9 heures au 9 février 2017 à 15 heures, et a fait l'objet d'un rapport, établi par la commission d'enquête, lequel est commun aux quatre enquêtes.

Les présentes conclusions motivées concernent uniquement **l'enquête relative à l'intérêt général de l'opération projetée dans le cadre d'une déclaration de projet**, et sont distinctes, d'une part, du rapport de la commission conformément à la réglementation et, d'autre part, des conclusions afférentes aux trois autres enquêtes.

Les conclusions de la commission d'enquête sur la déclaration de projet et sur l'intérêt général de l'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine à Rouen et au Petit-Quevilly

Nota préliminaire : Les points suivants sont tous détaillés dans le rapport établi par la commission d'enquête et sont donc repris ci-dessous sous forme synthétique.

En conclusion de cette enquête qui s'est déroulée dans de très bonnes conditions d'accueil et dans un très bon climat, du jeudi 5 janvier au jeudi 9 février 2017, dans dix lieux d'enquête, et après avoir :

- Étudié les différentes pièces du volumineux dossier d'enquête (14 volumes) portant sur les accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine.
- Participé à plusieurs réunions de travail avec l'autorité organisatrice de l'enquête (la préfecture de la Seine-Maritime) et le maître d'ouvrage de l'opération projetée (DRÉAL Normandie).
- Effectué plusieurs visites du site du projet et de ses abords.
- Tenu douze permanences dans sept lieux d'enquête, ce qui aura permis aux membres de la commission d'enquête de recevoir 12 personnes et de recueillir leurs observations, sous forme verbale et/ou écrite sur le projet routier.
- Constaté à la clôture de l'enquête que 53 contributions avaient été consignées durant la procédure, soit sur les registres papier, soit sur le registre électronique, soit par lettres adressées au président de la commission d'enquête.
- Analysé les 273 observations verbales et écrites contenues dans les 53 contributions reçues lors de l'enquête publique.
- Dressé le 16 février 2017 le procès-verbal de synthèse des observations recueillies au cours de la procédure, et fait part au maître d'ouvrage des propres questions de la commission. Ce procès-verbal est annexé au rapport d'enquête.
- Rencontré le 17 février 2017 le maître d'ouvrage pour lui notifier, à l'occasion d'une réunion à la DRÉAL Normandie, le procès-verbal de synthèse des observations.
- Pris connaissance du mémoire en réponse du maître d'ouvrage, en date du 6 mars 2017, remis ce même jour aux membres titulaires de la commission d'enquête lors d'une réunion au siège de la DRÉAL.
- Étudié attentivement chacune des réponses apportées aux nombreux points soulevés dans le procès-verbal de synthèse des observations.

À cet égard, ainsi que précisé dans son rapport d'enquête, la commission considère que les réponses du maître d'ouvrage étaient très complètes, particulièrement bien argumentées et, par conséquent satisfaisantes. La commission reviendra plus loin sur ce point dans ses conclusions.

D'autre part, la commission considère que :

- L'enquête a été organisée selon la législation et la réglementation, en application, notamment, des dispositions du code de l'environnement.
- Toutes les formalités prescrites par l'arrêté de l'autorité organisatrice de l'enquête publique unique, en date du 8 décembre 2016, ont été respectées, notamment :
 - l'affichage de l'avis d'enquête, sa publication dans la presse régionale et nationale,
 - la mise à disposition du dossier d'enquête au public dans 10 lieux d'enquête,
 - la mise en ligne du dossier sur le site de la préfecture de la Seine-Maritime,
 - la possibilité pour le public de déposer, outre sur dix registres papier, ses observations sur un registre électronique accessible 24 heures sur 24 sur le site Internet de la préfecture. De plus, le public pouvait également consulter le dossier d'enquête et déposer ses observations à partir d'une borne interactive mise à sa disposition dans quatre lieux d'enquête.

La commission d'enquête tient ici à souligner les mesures exceptionnelles prises par le maître d'ouvrage pour assurer la plus large publicité, bien au-delà des mesures légales, afin d'informer efficacement la population à l'échelle de la Métropole Rouen Normandie (71 communes), de l'organisation de l'enquête publique : 82 points d'affichage, communiqués de presse (journaux, presse en ligne, radio, etc.), panneaux publicitaires, mise à disposition de dépliants sur l'enquête et d'une brochure synthétique sur le projet. Toutes ces mesures sont reprises dans le rapport d'enquête de la commission.

Malgré tous ces dispositifs de communication, le public s'est finalement très peu mobilisé et les membres de la commission d'enquête ne peuvent que le regretter. Cette faible participation tient probablement au fait que ce projet est attendu depuis de nombreuses années. En règle générale ce sont plutôt les opposants à un projet qui se manifestent lors des enquêtes publiques.

* * * * *

À l'appui de ces considérations préliminaires d'ordre général, la commission d'enquête dresse le constat suivant sur le projet d'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine, afin d'argumenter son avis final sur ce dossier, en prenant en compte, dans son analyse, les avantages et les inconvénients du projet.

1 - Les avantages du projet

Le projet d'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine présente des avantages indéniables et la commission d'enquête considère comme positifs les points suivants qui permettront de :

- ✓ **Améliorer le confort de circulation des usagers** de la voie Sud III (RN 338), du pont Flaubert et de l'autoroute A 150. En effet, la liaison entre le pont et la voie Sud III sera directe, donc plus courte¹ et plus rapide, sans passage détourné par les deux carrefours giratoires existants de Madagascar et de La Motte. Les flux de transit s'en trouveront ainsi améliorés avec une priorité donnée aux flux nord <=> sud.

1 Le linéaire sera de 1 010 m au lieu de 1 800 m, soit 790 m de parcours en moins.

- ✓ **Assurer le développement urbain et économique** du secteur où sera créé l'éco-quartier Flaubert porté par la Métropole Rouen Normandie. Les deux projets sont interdépendants et le raccordement définitif du pont Flaubert à Sud III libérera des emprises pour la réalisation complète de l'écoquartier. Celui-ci permettra dans les prochaines années, l'implantation de 9 000 emplois et de 6 000 habitants dans ce secteur qui sera ainsi valorisé et développé. Par conséquent, le projet du pont Flaubert participe indirectement à l'amélioration de l'image du territoire et du cadre de vie sur la rive gauche de la Seine.
- ✓ **Assurer l'ensemble des continuités d'itinéraires** : Les quatre bretelles au niveau de l'ouvrage Madagascar permettront de garantir, en les améliorant, les continuités d'itinéraires aujourd'hui observées dans ce secteur de la rive gauche. Les principes de déplacements retenus par l'État et la Métropole favoriseront ainsi les flux de circulation, bien qu'ils demeureront tendus aux heures de pointe.
- ✓ **Contribuer à une meilleure distribution des flux de poids-lourds** desservant les installations industrialo-portuaires avec une connexion directe du projet au niveau des rues Bourbaki et du Port. Le fonctionnement du port maritime de Rouen s'en trouvera par conséquent amélioré. La mesure d'évitement n° 28 prévoit la mise en place d'une déviation permanente de la circulation des poids-lourds sur la route des Docks (depuis Petit-Couronne) et le boulevard Maritime, afin de préserver de bonnes conditions de desserte des activités industrialo-portuaires. D'autre part, un pôle multi-services au pied du pont Flaubert, en accès direct, pourra se développer (ce projet est de la compétence du grand port maritime de Rouen).
- ✓ **Générer des emplois directs et indirects** pendant la phase de construction des ouvrages. La réalisation de cette opération, sur une période de 6 à 7 ans, aura par conséquent des effets sur l'emploi et sur les activités du BTP. En effet, les travaux généreront 1 000 emplois directs par an et 840 emplois indirects par an.

Dans le cadre des avantages, malgré un coût de 205 M€, dont 200 M€ au titre des travaux, les études très poussées menées dans le cadre de l'évaluation socio-économique¹, ont révélé la rentabilité d'un tel projet d'investissement. En effet, les avantages actualisés cumulés se traduisent par un taux de rentabilité interne de 12,6 %, supérieur au taux d'actualisation de 4 %, tout en prenant en compte le risque macro-économique. En définitive, par un effet de levier de l'investissement sur l'économie, la valeur actualisée nette socio-économique par euro investi est de 3,5, c'est-à-dire qu'un euro investi rapportera 3,5 euros à la collectivité. Le projet est par conséquent rentable, le principal point positif étant les gains de temps pour les usagers de la route (environ 83 % du total des « coûts avantages »).

1.1 - Les avantages du projet sur l'environnement :

Les nombreuses études réalisées ont démontré que l'opération n'aura que très peu d'impacts sur l'environnement dans la mesure où elle ne présente pas d'enjeux particuliers sur le milieu naturel et sur la biodiversité. Des mesures d'évitement et d'accompagnement seront toutefois prises pour le lézard des murailles, présent plus particulièrement sur le ballast des voies ferrées proches du projet, mais peu présent sur le site de l'ancienne usine « Grande Paroisse – Rouen B ». Au demeurant, le projet n'a aucune incidence sur les trames verte et bleue (absence de corridor écologique). En outre, le site du projet n'est pas concerné par le réseau Natura 2000.

¹ Se reporter au chapitre 6 du rapport d'enquête, pages 25 et 26.

Malgré le peu d'incidences du projet sur l'environnement, qui ne nécessitent donc pas la mise en œuvre de mesures compensatoires, le maître d'ouvrage a toutefois prévu les 105 mesures suivantes :

- ✓ 32 mesures d'évitement,
- ✓ 39 mesures de réduction,
- ✓ 12 mesures d'accompagnement,
- ✓ 22 mesures de suivi.

Des dispositions spécifiques seront prises pour l'exécution des travaux comme, par exemple, l'apport de matériaux sains pour la réalisation des remblais en sol renforcé (130 000 m³ soit 260 000 tonnes).

Sur la pollution de l'air, à trafic constant par rapport à la situation actuelle (environ 80 000 véhicules/jour), le projet engendrera une légère amélioration de la baisse des émissions polluantes résultant de la réduction de la distance parcourue sur l'axe nord <=> sud (1 km au lieu de 1,8 km), par la suppression de deux giratoires et d'un linéaire de voirie, qui génèrent actuellement des ralentissements (d'une manière générale), et des bouchons en heures de pointe. Les automobilistes qui emprunteront uniquement l'axe nord <=> sud (environ 49 000 véhicules/jour dans les deux sens, en situation actuelle), bénéficieront par conséquent d'une liaison directe, entraînant ainsi, une amélioration des autres flux de circulation qui transiteront par la place centrale de l'écoquartier Flaubert.

Pour lutter contre le bruit et limiter au maximum les nuisances sonores, des protections phoniques de trois mètres de hauteur seront posées de part et d'autre du linéaire du projet, sur environ un kilomètre de distance, ainsi que sur les quatre bretelles d'accès au viaduc du pont, depuis la place centrale de l'écoquartier Flaubert. Malgré tout, un suivi acoustique sera mis en place, avant, pendant, et 5 ans après mise en service (mesure de suivi 21).

Afin d'assurer **une meilleure intégration des différents ouvrages à l'échelle du quartier**, le projet intègre, en complément des choix architecturaux et de la qualité des matériaux retenus (association de béton calcaire avec un ruban en acier Corten¹), des aménagements paysagers comprenant la création d'un alignement en courbe d'arbres de hautes tiges (> 20 m) et la végétalisation arbustive des délaissés et des dépendances.

Dans le cadre des 22 mesures de suivi (MS), le projet prévoit, notamment, la mise en place des dispositions suivantes :

- ✓ (MS 1) Une cellule de communication et de coordination des flux de circulation à l'échelle de l'agglomération, afin de contrôler l'efficacité des mesures de gestion des trafics mises en œuvre durant la phase de chantier, puis en situation aménagée.
- ✓ (MS 6) Un suivi annuel qualitatif et quantitatif (relevés piézométriques) de la nappe alluviale avant, pendant et 5 ans après la mise en service.
- ✓ (MS 12) Un suivi annuel de la qualité des rejets en sortie des ouvrages de confinement/stockage pendant les travaux et 5 ans après leur réalisation.
- ✓ Un suivi écologique du chantier (MS 14), et sur une période minimale de 5 ans après son exécution (MS 15), en vue de s'assurer de la bonne réalisation et de l'efficacité des mesures retenues en termes de protection de la biodiversité et des milieux.

Il faut souligner que 27 M€ seront consacrés au titre des mesures environnementales.

1 L'acier Corten est un acier à corrosion superficielle forcée (aspect rouillé), très résistant aux conditions atmosphériques.

1.2 - Les avantages du projet sur la gestion des eaux pluviales

Pour ne pas dégrader la qualité des eaux souterraines, deux ouvrages d'assainissement pluvial étanches (ouvrage enterré près du viaduc Pasteur, et bassin Madagascar en pied de remblais) permettront de récupérer les eaux de ruissellement des voiries et de les décanter avant rejet dans le réseau d'assainissement pluvial. De plus, des dispositions spécifiques seront mises en place pour éviter les risques de contamination des eaux souterraines (mesure d'évitement n° 8).

Le dimensionnement des deux ouvrages hydrauliques a été calculé sur la base d'une pluie d'occurrence centennale, ce qui équivaut à un événement pluvieux dont la période de retour est de 100 ans. De plus, le débit de fuite retenu par le maître d'ouvrage, en accord avec la Métropole gestionnaire du réseau pluvial, correspond à une régulation de 10l/s/ha au lieu de 2l/s/ha qui est habituellement la régulation préconisée. Ce débit de 10l/s/ha ne pose pas de problèmes pour le rejet dans le réseau d'assainissement de la Métropole, sous la rue Bourbaki (canalisation de 2 500 mm de diamètre). De surcroît, un tel débit présente les avantages suivants concernant le bassin Madagascar à ciel ouvert :

- ✓ l'emprise de l'ouvrage n'est que de 2 500 m² alors qu'un débit de fuite de 2l/s/ha imposerait une emprise de 2,5 ha, ce qui serait totalement incompatible avec l'esprit du nouveau quartier ;
- ✓ le temps de vidange est de l'ordre de 24 heures alors que pour une même capacité de stockage d'eau pluviale, il serait d'environ 10 jours avec une régulation de seulement 2l/s/ha, ce qui aurait pour conséquence d'augmenter les risques de débordement du bassin, lors d'une succession de plusieurs épisodes pluvieux de forte intensité ;
- ✓ le débit de 10l/s/ha ne présente aucun problème quantitatif spécifique pour le rejet en Seine, et il ressort des études que le projet n'a pas d'influence notable sur la qualité des eaux du fleuve.

1.3 - Les avantages du projet sur le plan technique :

Le projet prévoit des dispositions particulières pour limiter au maximum les emprises au sol par l'exécution de remblais en sol renforcé, ce qui permet de réaliser des remblais de grande hauteur avec un empattement minimal (absence de talus). En outre, des dispositions spécifiques seront prises pour l'exécution des fondations des ouvrages d'art : fondations semi-profondes sous forme de plots larges peu profondément encrés dans le sol, utilisation de bétons spéciaux compte tenu des contraintes liées à l'agressivité des sols, mise en place de protections spéciales autour des fondations (rideau d'argile entre deux épaisseurs de géomembrane).

Le projet s'articule très bien avec celui de l'écoquartier Flaubert porté par la Métropole Rouen Normandie, les deux projets constituant un même programme de travaux.

Il faut noter que les différentes phases de chantiers permettront de maintenir les fonctionnalités des accès actuels du pont, en minimisant les contraintes d'exploitation sur les voiries et les voies ferrées. D'ailleurs, certains travaux seront parfois exécutés de nuit pour limiter au maximum les incidences sur les trafics.

1.4 - Autres avantages du projet :

Hormis le site « Grande Paroisse - Rouen B » à acquérir par l'État, le projet n'a aucun impact sur des propriétés privées, et ne nécessite donc pas de procédure d'acquisitions, laquelle aurait pu éventuellement conduire à des expropriations.

Concernant l'emprise de cette ancienne usine de production d'engrais azotés et phosphatés, le projet présente l'énorme avantage de se situer sur une friche industrielle d'environ 10 hectares, dont les sols ont été dépollués par le propriétaire du site (11 M€ de travaux de dépollution exécutés). Un suivi de la nappe par piézomètres est assuré et un rapport, en cours d'expertise, a été présenté le 8 février 2017 à la préfète de la Seine-Maritime¹. En outre, le projet sera réalisé, en partie, sur de la voirie existante (par exemple, à l'emplacement du giratoire de Madagascar qui sera démoli).

Les piétons et cyclistes à pied pourront continuer à emprunter, à partir des quais (rives droite et gauche) par escaliers ou ascenseurs, les trottoirs des deux travées du pont Flaubert.

Le projet n'empêchera pas le développement de l'offre de transports collectifs, et il sera totalement compatible avec le projet de ligne T5 en site propre (axe ouest-est), de même qu'avec la ligne T4, dont les travaux ont commencé sur la rive gauche de la Seine.

Enfin, le projet est totalement compatible avec les documents de planification tels que, par exemple, le schéma de cohérence territoriale de la Métropole Rouen Normandie, le schéma régional des infrastructures et des transports, le plan de déplacements urbains, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, etc.

2 - Les inconvénients du projet

Si le projet présente des atouts indéniables au titre des avantages développés ci-dessus, il convient aussi d'examiner objectivement les inconvénients potentiels qu'il comporte, mais qui sont, somme toute, peu nombreux.

- ✓ Il s'agit d'un projet complexe sur le plan technique dont la réalisation nécessitera quatre phases de travaux étalées sur une période d'environ sept ans. Ce point incontournable aura pour conséquence de perturber la circulation routière, et apportera également des nuisances inhérentes à l'exécution de tels travaux, dont les principales seront :
 - Le bruit généré dans la journée par les engins de travaux publics. Il faut toutefois noter que le secteur est déjà très bruyant avec les 80 000 véhicules/jour qui y circulent, dont de très nombreux poids-lourds.
 - Le transport d'importantes quantités de matériaux de remblais et de béton, lors de la construction des ouvrages, risque d'impacter la circulation. **La commission recommande** d'éviter, autant que faire se peut, les apports de matériaux en heures de pointe.
 - Les travaux entraîneront de probables émanations de poussières qu'il conviendra de limiter au maximum par des mesures appropriées (par exemple, l'arrosage des sols par temps sec, ce que prévoit la mesure de réduction n° 2).

1 Se reporter aux pages 13 et 37 du mémoire en réponse du maître d'ouvrage, et aux pages 52 et 71 du rapport d'enquête.

- ✓ Le coût du projet avec ses 200 millions d'euros de travaux. Mais est-ce véritablement un inconvénient pour un projet d'investissement dont la contrepartie sera, en définitive, bénéfique à la collectivité (cf. les avantages décrits précédemment).
- ✓ Le projet ne concerne que la rive gauche de la Seine. Certes, mais il est totalement inenvisageable de réaliser, dans le même temps, des travaux sur la rive droite et, qui plus est, dont le financement n'est pas assuré pour les prochaines années. Il est toutefois rappelé que des études d'opportunité et de faisabilité, inscrites au contrat de plan 2015-2020, seront engagées pour un montant de 2,38 M€. Ces études seront menées en concertation avec les collectivités, notamment la Métropole, pour que soient définies au préalable les orientations du projet de développement urbain sur la rive droite. Ces réflexions préliminaires devront également être coordonnées avec celles du projet de ligne ferroviaire Paris-Normandie.
- ✓ Le tracé du projet est situé à proximité de plusieurs installations Seveso, mais c'est déjà le cas pour la voirie existante, en rive gauche de la Seine. Il faut d'ailleurs préciser que le projet n'est pas concerné par le plan de prévention des risques technologiques de la société Lubrizol.

Au titre des inconvénients du projet, il convient de préciser que le raccordement définitif sur la voie Sud III ne permettra pas de réaliser, au droit de ce raccordement, des bretelles d'entrée et de sortie compte tenu de la présence, au nord de la voie rapide, du réseau ferré qu'il est impératif de maintenir en place. Quant à la partie sud de cette voie rapide, elle est urbanisée, ce qui aurait nécessité de nombreuses expropriations pour réaliser ces bretelles. En revanche, il est important de rappeler que quatre bretelles seront construites à hauteur de l'ouvrage Madagascar, permettant ainsi d'assurer, par la création d'une grande place centrale, l'ensemble des mouvements entre le réseau autoroutier et la desserte de l'agglomération.

Par ailleurs, le raccordement définitif sur la voie Sud III nécessitera la réalisation d'un ouvrage important (le viaduc Pasteur) pour franchir les voies ferrées électrifiées par caténares, ce qui imposera un gabarit d'une hauteur de 6 mètres au point le plus bas. De surcroît, ce réseau ferré est très proche, et en parallèle, de la voie rapide. Cette contrainte technique incontournable aura pour conséquence de surélever de manière importante le dispositif de raccordement en remblais sur la voie Sud III. Au point le plus haut, les voies de raccordement auront une hauteur de 8 mètres environ par rapport à la voirie existante. L'impact visuel sera par conséquent très important pour les riverains situés au sud de la voie rapide. Il s'agit là, indéniablement, d'un point faible du projet. Toutefois, sur le plan technique, il n'est pas possible d'envisager de solutions alternatives, sauf à procéder à de nombreuses expropriations pour dégager des emprises importantes. Le raccordement sur la voie Sud III aura une pente maximale réglementaire de 6 % permettant ainsi de maintenir l'échangeur de Stalingrad.

Ainsi que l'on peut le constater, les points qui peuvent apparaître comme étant négatifs sont somme toute limités en nombre et, en définitive, non rédhibitoires. Aussi convient-il de les relativiser, en prenant principalement en compte les points positifs que présente un tel projet d'infrastructure routière.

3 - Les interactions entre deux projets importants

Pour étayer et poursuivre sa réflexion sur ce dossier, et après avoir établi ce qui lui semble relever des avantages et des inconvénients du projet, la commission d'enquête doit prendre également en considération les éléments d'appréciation suivants.

Lors de la construction du 6^{ème} pont de Rouen - le pont Gustave Flaubert -, mis en service en 2008, son raccordement définitif sur la voie Sud III n'a pu être envisagé en raison de deux contraintes fondamentales : d'une part, la présence de l'usine « Grande Paroisse – Rouen B » sur 10 hectares environ et, d'autre part, l'insuffisance de financement. Cette situation a conduit les autorités (État et collectivités cofinanceurs) à réaliser en rive gauche de la Seine un projet « provisoire » - dit « projet fonctionnel » - pour raccorder le pont sur la voie rapide par l'intermédiaire de deux grands giratoires, ce qui correspond à la situation actuelle.

Puis, au fil des années qui ont suivi la mise en service du pont Flaubert, est venu se greffer dans ce secteur, un projet de zone d'aménagement concerté (ZAC) dont les premières réflexions ont commencé en 2002. Il s'est avéré que cette ZAC jouxterait le projet de raccordement définitif et direct du pont sur la voie rapide. Par conséquent, les deux projets sont devenus interdépendants. En effet, le projet complet de ZAC dépend de la libération des emprises, occupées par la voirie existante du raccordement provisoire du pont. Il en résulte que les deux projets s'inscrivent désormais dans le cadre d'un programme de travaux, mais sous deux maîtrises d'ouvrage distinctes : l'État pour le pont (objet de la présente enquête publique) et la Métropole Rouen Normandie pour la ZAC Flaubert.

Cette ZAC a fait l'objet d'une enquête publique qui s'est déroulée du 27 octobre au 28 novembre 2015, et l'opération a été déclarée d'utilité publique par arrêté préfectoral du 3 mai 2016.

Examinons maintenant les principales interactions entre les deux projets.

Ces deux opérations étant désormais très liées, la commission a pu constater à la faveur de l'enquête publique que régnait une certaine confusion, qui lui paraît justifiée et compréhensible, et ce, depuis l'étude du dossier d'enquête, compte tenu des interactions évidentes entre les deux projets, ce qui pourrait conduire à faire un amalgame alors que les procédures sont totalement distinctes.

La question la plus importante mise en exergue lors de l'enquête, concerne les flux de circulation qui seront dirigés, à partir de quatre bretelles construites au droit de l'ouvrage Madagascar, vers la place centrale de la ZAC, dorénavant nommée « écoquartier Flaubert », entraînant ainsi des nuisances (bruit, pollution de l'air, circulation de poids-lourds). Quitte à se répéter, la commission d'enquête rappelle que cet aspect plutôt négatif, loin d'être négligeable, n'est pas la résultante du raccordement définitif du pont sur la ZAC, mais la conséquence du projet de ZAC venu se greffer sur celui de l'État.

Les points suivants ont été également soulevés lors de l'enquête mais ils concernent essentiellement la ZAC et non les accès du pont Flaubert : la pollution des sols, le risque d'inondation, l'impact visuel, le projet de pôle multi-services qui relève de la compétence du grand port maritime de Rouen, le report modal (projets de lignes de bus T4 et T5 à haut niveau de service en site propre).

Tous ces thèmes sont développés dans le rapport d'enquête.

* * * * *

L'avis de la commission d'enquête sur la déclaration de projet et sur l'intérêt général de l'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine à Rouen et au Petit-Quevilly

Ainsi que la commission d'enquête vient de le développer dans ses conclusions motivées, en prenant en compte les avantages mais également les inconvénients du projet, la commission considère que l'opération aura très largement des aspects positifs sur la liaison directe nord <=> sud entre l'autoroute A 150 (rive droite de la Seine) et la voie Sud III (rive gauche de la Seine).

En effet, ainsi que précisé précédemment, le projet aura des effets bénéfiques sur les déplacements, offrant globalement de meilleures conditions de circulation et de sécurité routière, conduisant à l'amélioration de la fluidité des différents trafics. En outre, les effets du projet seront profitables à :

- ✓ l'urbanisation, avec la réalisation de l'écoquartier Flaubert ;
- ✓ la valorisation de l'image dégradée de ce secteur de la rive gauche, avec une amélioration visuelle d'entrée de ville, et une réappropriation des quais de Seine par les habitants ;
- ✓ la meilleure desserte du grand port maritime de Rouen ;
- ✓ l'économie, les emplois et les compétences professionnelles.

La conjugaison des effets très positifs du projet fait qu'il présente un caractère indéniable d'intérêt général et même d'utilité publique bien que celle-ci ne soit pas requise (projet ne nécessitant aucune expropriation). Cette infrastructure, certes coûteuse, est devenue indispensable sur la rive gauche de la Seine. D'ailleurs, la commission observe que l'enquête publique a révélé que le projet n'a pas été remis en cause par le public (une seule personne défavorable mais sans argumentations fondées), ni par les associations écologiques et les collectivités. Cependant, les avis favorables étaient souvent assortis de remarques et de propositions (cf. le procès-verbal de synthèse des observations et mémoire en réponse du maître d'ouvrage).

De plus, le projet ne présente pas d'incidences notables sur l'environnement et la santé humaine. Malgré tout, le maître d'ouvrage a largement décrit les mesures et les caractéristiques du projet, destinées à éviter ou réduire les effets négatifs que celui-ci pourrait avoir sur l'environnement ou la santé humaine. En outre, de nombreuses mesures de suivi seront mises en œuvre, certaines pendant une durée de cinq ans après la mise en service des infrastructures.

S'agissant de l'implication du projet avec celui de l'écoquartier Flaubert, il est important de préciser que celui-ci ne pourra se développer totalement que par la libération des emprises actuellement occupées par les accès « provisoires » du pont Flaubert, passant par les giratoires de Madagascar et de La Motte.

En revanche, la question importante des flux de circulation qui seront dirigés vers la place centrale du futur écoquartier, reste un point sensible, non pas dans le cadre du projet des accès définitifs du pont Flaubert, mais dans celui du projet de l'écoquartier qui viendra, ultérieurement, se raccorder sur les accès du pont Flaubert. La commission d'enquête rappelle, en effet, que la réalisation complète de l'écoquartier sera postérieure¹ à la mise en service, en 2023-2024, des accès définitifs du pont Flaubert.

1 La réalisation complète de l'écoquartier Flaubert devrait s'achever en 2030-2035.

La commission d'enquête tient à souligner que pour élaborer son projet, le maître d'ouvrage (la DRÉAL Normandie) a travaillé depuis plusieurs années en étroite coopération avec les collectivités territoriales, les structures socio-économiques, les associations et les entreprises présentes sur le périmètre du projet. La DRÉAL a plus particulièrement collaboré avec les services de la Métropole Rouen Normandie pour coordonner leurs actions respectives mais, en définitive, communes. En effet, le projet des accès du pont Flaubert et celui de l'écoquartier Flaubert sont étroitement liés, l'un et l'autre constituant, de fait, un programme de travaux. Cette concertation aura permis de déboucher sur un projet global partagé.

Ainsi qu'elle l'a précisé dans son rapport, la commission considère que le dossier présenté à l'enquête publique, bien que très volumineux (19 kg), était exemplaire et, par conséquent, d'une très grande qualité et lisibilité. Les documents de synthèse étaient particulièrement pédagogiques et parfaitement accessibles aux personnes non-initiées par un tel projet complexe d'infrastructure routière.

Naturellement, la commission d'enquête considère que le raccordement définitif du pont Flaubert en rive gauche de la Seine, ne permettra pas, à lui seul, de résoudre totalement les problèmes de saturation de la circulation aux heures de pointe. Cette saturation sur la voie Sud III est d'ailleurs actuellement observée bien en amont du Petit-Quevilly, notamment sur le territoire du Grand-Quevilly depuis Petit-Couronne. Les voiries nouvelles de l'écoquartier Flaubert ne résoudront pas totalement, non plus, les difficultés de circulation aux heures de pointe. La commission en a conscience mais considère que les projets de lignes de bus T4 et T5, à haut niveau de service en site propre, seront de nature à favoriser le report modal.

Ainsi que cela a été souligné durant l'enquête publique, le point le plus préoccupant reste les conditions de circulation sur la rive droite de la Seine. C'est pourquoi, **la commission d'enquête recommande** à l'État, en liaison étroite avec la Métropole (et la ville de Rouen), la Région, le Département, les partenaires socio-économiques et les associations, d'engager rapidement des études pour améliorer de manière définitive les conditions de circulation sur la rive droite de la Seine, à hauteur de la tête nord du pont Flaubert, avec son raccordement sur l'autoroute A150. Des travaux d'infrastructures devront impérativement être engagés après ceux qui seront réalisés en rive gauche de la Seine.

La commission a en effet conscience que les travaux ne pourront pas être exécutés simultanément sur les deux rives eu égard, d'une part, à leur financement qui n'est pas actuellement assuré pour l'une et l'autre rive et, d'autre part, aux conséquences néfastes sur la circulation pour des travaux qui seraient engagés en même temps sur les deux rives. Malgré tout, les aménagements définitifs sur la rive droite présenteront un caractère prioritaire dans la mesure où, depuis la mise en service du pont Flaubert en 2008, les trafics de circulation ont notamment augmenté par l'entrée en activité du centre commercial des Docks 76, du palais des sports Kindarena et du développement du quartier de La Luciline.

Bien que le projet routier de contournement à l'est de Rouen (liaison A28 – A13) ne relève pas de sa compétence, la commission estime que cette opération permettrait de résoudre une grande partie des problèmes importants de circulation observés dans l'agglomération rouennaise, probablement la seule grande agglomération, tant en France qu'en Europe, qui ne dispose pas d'un périphérique. Naturellement, les activités industrialo-portuaires et de logistiques implantées au sein même de la métropole de Rouen, feront que le trafic poids lourds y sera toujours présent. Comment pourrait-il en être autrement ?

* * * * *

En conclusion de cette enquête publique, à l'appui des considérations qui précèdent, faisant valoir le caractère d'intérêt général indéniable de l'opération projetée, et des éléments d'appréciation exposés dans son rapport, la commission d'enquête donne **un avis favorable** à la déclaration de projet relative à l'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert, en rive gauche de la Seine, sur le territoire des communes de Rouen et du Petit-Quevilly.

Cet avis favorable n'est assorti d'aucune réserve dans la mesure où la commission d'enquête ne remet nullement en cause le parti d'aménagement retenu par le maître d'ouvrage, dans un secteur qui constitue un point stratégique des mobilités rouennaises. La commission tient à rappeler ici, le travail exemplaire mené en amont par le maître d'ouvrage (la DRÉAL Normandie) pour l'élaboration de son projet, dont les études ont été conduites en pleine transparence et en large concertation avec toutes les parties prenantes.

Ainsi qu'elle l'a précisé dans son rapport, la commission d'enquête tient à rappeler que le maître d'ouvrage, dans son mémoire en réponse au procès-verbal des observations du public, n'a érudé aucun des points abordés au cours de l'enquête publique. Les réponses présentées sont claires, précises et bien argumentées. Elles résultent d'un travail sérieux avec une parfaite maîtrise technique des sujets traités. La commission est donc particulièrement satisfaite des réponses développées par le maître d'ouvrage.

Par ailleurs, la commission d'enquête se félicite que le maître d'ouvrage ait rappelé ses engagements, d'une part, sur les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes pendant les différentes phases de chantier et, d'autre part, sur l'information destinée aux usagers, aux riverains et aux entreprises industrielles, de transports et de logistiques, qui seront impactées par les effets des phases opérationnelles successives des travaux.

Conclusions et avis établis le 10 mars 2017

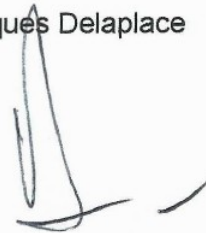
Les membres de la commission d'enquête :

Annie Turmel



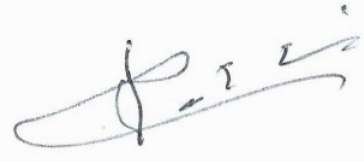
Membre de la commission

Jean-Jacques Delaplace



Président de la commission

Joël Laboulais



Membre de la commission