

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

BILAN DE LA CONCERTATION

13 avril – 31 mai 2015



www.acces-pontflaubert-rivegauche.fr



Sommaire

p.4 AVANT-PROPOS

p.5 ➤ Le projet soumis à la concertation

p.6 ➤ Le cadre réglementaire de la concertation

p.7 1. LA PRÉPARATION DE LA CONCERTATION

p.8 ➤ Les entretiens préalables

p.9 ➤ Le comité technique

p.9 ➤ Le comité de pilotage

p.10 ➤ Les comités de concertation

p.10 ➤ Les autres réunions

p.11 2. LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

p.12 ➤ Le dispositif d'annonce de la concertation

L'affichage

Le dépliant d'information

Le site Internet

Les panneaux d'exposition

Les annonces dans la presse

Les relations presse

p.15 ➤ Le dispositif d'information sur le projet

Le dossier de présentation du projet

La plaquette d'information

Le dépliant d'information

Le site Internet

Les panneaux d'exposition

Les vidéos 3D

p.18 ➤ Les outils d'expression du public

Les réunions publiques

Les contributions écrites

p.22 ➤ La participation à la concertation

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

p.25 ➤ Le soutien du projet

p.26 ➤ Un projet routier à dimension multimodale

p.27 ➤ Les accès définitifs du pont Flaubert rive droite

p.29 ➤ L'intégration du projet dans son environnement urbain

p.30 ➤ Les nuisances acoustiques

p.31 ➤ La qualité de l'air et de la santé

p.31 ➤ Les travaux et leur durée

p.33 ➤ Le coût du projet

p.34 ➤ La concertation

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

Le projet est attendu et partagé

L'itinéraire par le pont Flaubert ne constitue pas un contournement

Le projet participe à la réalisation d'un grand projet urbain

Le projet est volontariste sur le plan environnemental

Le projet est à dimension multimodale

Les accès définitifs rive droite ne sont pas oubliés

Le coût et les enjeux du projet sont proportionnés

La plus grande attention va être portée à la phase « travaux »

p.37 CONCLUSION



↑ Plan de situation

 Le projet des accès définitifs du pont Flaubert rive gauche

 Voiries du futur Écoquartier Flaubert

AVANT-PROPOS

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

↳ Le projet soumis à la concertation

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

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

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

L'étape qui s'ouvre poursuit trois objectifs :

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

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

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

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

- Réaliser un projet exemplaire sur le plan environnemental, en prenant toutes les dispositions pour limiter les impacts de la nouvelle infrastructure sur le milieu naturel et humain : respect de la qualité de l'eau et prise en compte du risque inondations, prise en compte des espèces animales identifiées, prise en compte de la situation des sols, respect de la qualité de l'air, limitation des nuisances sonores, intégration architecturale et paysagère...
- Réaliser un projet pensé pour les usagers, en prenant les mesures nécessaires pour limiter la gêne pendant les travaux : organisation du chantier permettant d'assurer la circulation en permanence ; réalisation anticipée de certaines voiries de l'Écoquartier Flaubert ; phasage du chantier permettant de mettre en service régulièrement une partie des nouvelles infrastructures pour prendre en charge du trafic ; mise au point d'itinéraires élargis de déviation et de délestage adaptés et concertés ; pas de fermeture du pont Flaubert (sauf pendant de brèves séquences nocturnes) ; incitation des usagers à utiliser les transports en commun et le covoiturage.

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

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

↳ Le cadre réglementaire de la concertation

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

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

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



1. La préparation de la concertation



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

↳ Les entretiens préalables

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

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

Patrick BERG, *DREAL de Haute-Normandie*

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

Christian BOULOCHER, *Directeur général de TLF Normandie,
Vice-Président de Normandie Logistique*

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

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

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

Dominique GAMBIER, *Maire de Déville-lès-Rouen*

Catherine GONIOT, *Directrice générale adjointe de la Métropole Rouen Normandie*

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

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

Christian HERAIL, *Président de la CCI de Rouen*

Jean-Philippe LAILLE, *Directeur général de Rubis Terminal*

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

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

Rémi de NIJS, *Directeur général délégué de Rouen Normandie Aménagement*

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

Bruno PERCHERON, *Directeur de VTNI Grand Rouen*

Sylvain RADIGUET, *Directeur de Cabinet du Président de la Région Haute-Normandie*

Dominique RANDON, *Maire de Petit-Couronne*

Yvon ROBERT, *Maire de Rouen, Vice-Président de la Métropole Rouen Normandie*

Alain ROUZIES, *Référent Environnement de l'association UFC Que Choisir Rouen*

Stéphane RUFFINONI, *Chargé de mission au sein du Cabinet du Président du Département de Seine-Maritime*

Olivier RUSCH, *Directeur général adjoint du Département Espaces publics et Mobilités durables de la Métropole Rouen Normandie*

Gilles SCOTTE, *Directeur du site Triadis de Rouen*

Bruno STERIN, *Directeur technique de Sénalia*

Paule VALLA, *Directrice générale déléguée Aménagement – Habitat de la Métropole Rouen Normandie*

Le comité technique

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

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

Le comité de pilotage

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

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

↳ Les comités de concertation

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

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

↳ Les autres réunions

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

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



2. Le déroulement de la concertation



Le dispositif d'annonce de la concertation

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

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

L’AFFICHAGE

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

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



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

CONCERTATION
du 13 avril au 31 mai 2015

INFORMEZ-VOUS / EXPRIMEZ-VOUS !

Petit-Quevilly Jeudi 16 avril L'Astrolabe, 19h30	Grand-Quevilly Jeudi 23 avril Cinéma Gaumont, 19h30
Rouen Mercredi 22 avril Vue sur Seine, 19h30	Rouen Mercredi 27 mai Halle aux Toiles, 19h30

RENDEZ-VOUS SUR LE SITE INTERNET DU PROJET :
www.acces-pontflaubert-rivegauche.fr

LE DÉPLIANT D'INFORMATION

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



Le pont Flaubert va « rejoindre » la Sud III

- Le projet consiste à réaliser les accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine et sa liaison avec la voie rapide Sud III.
- Il prévoit la construction de trois ouvrages d'art entre la site-Sud du pont et le diffuseur de Salengros, à Petit-Quevilly, ou se matérialisera son raccordement.
- D'un coût de 200 M€, le projet est financé à parts égales par l'État et les collectivités territoriales (Région Haute-Normandie, Métropole Rouen Normandie, Département de Seine-Maritime).

Trois exigences fortes

- Un projet au cœur d'un secteur urbain en pleine mutation.
- Un projet exemplaire sur le plan environnemental.
- Un projet pensé pour les usagers, avec une mise en service progressive des infrastructures.

Les objectifs du projet

Réaliser le raccordement du pont Flaubert à Sud III

- Le pont Flaubert va être directement raccordé à Sud III.
- Les échanges seront plus faciles du fait de la continuité du parcours. Le contour de circulation sera meilleur pour les usagers.

Permettre le développement urbain et économique du secteur

- Le projet est conçu en étroite relation avec l'environnement dans lequel il s'insère.
- Il intègre le développement de l'Ecoquartier Flaubert, qui accueillera 15 000 habitants et actifs à terme.
- La desserte urbaine sera assurée par l'intermédiaire d'un point d'échanges prévu au niveau de la place centrale de l'Ecoquartier Flaubert.

Améliorer le niveau de service rendu à l'usager

- A travers la réalisation des accès définitifs du pont Flaubert, mais aussi de la place centrale et de certaines voies de l'Ecoquartier Flaubert, un nouveau schéma de voies va se dessiner.
- L'objectif est d'améliorer le niveau de service rendu à l'usager, en particulier en assurant la continuité de la liaison et en optimisant son fonctionnement.

Comment vous informer sur le projet au-delà de ce dépliant ?

- Par le dossier de présentation du projet et de concertation mis à disposition du public.
- Par les panneaux d'exposition mis en place dans différents lieux publics.
- En allant sur le site Internet du projet : www.acces-pontflaubert-rivegauche.fr

Comment vous exprimer pendant la concertation ?

- En renvoyant le coupon J ci-joint.
- En renvoyant le coupon J joint au dossier de présentation du projet et de concertation.
- En participant aux réunions publiques.
- En déposant un avis, une contribution ou une question sur le site Internet du projet.
- En adressant un courrier libre à la DRSL Haute-Normandie.

Calendrier prévisionnel

- AVRIL-MAI 2015 : Concertation
- 2015 : Enquête publique et déclaration de projet
- 2017-2020 : Travaux (en plusieurs phases)

LE SITE INTERNET

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



LES PANNEAUX D'EXPOSITION

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

LES ANNONCES DANS LA PRESSE

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

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

LES RELATIONS PRESSE

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

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



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

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

Le dispositif d'information sur le projet

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

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

LE DOSSIER DE PRÉSENTATION DU PROJET ET DE CONCERTATION

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



LA PLAQUETTE D'INFORMATION

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

LE DÉPLIANT D'INFORMATION

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

LE SITE INTERNET

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

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

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

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

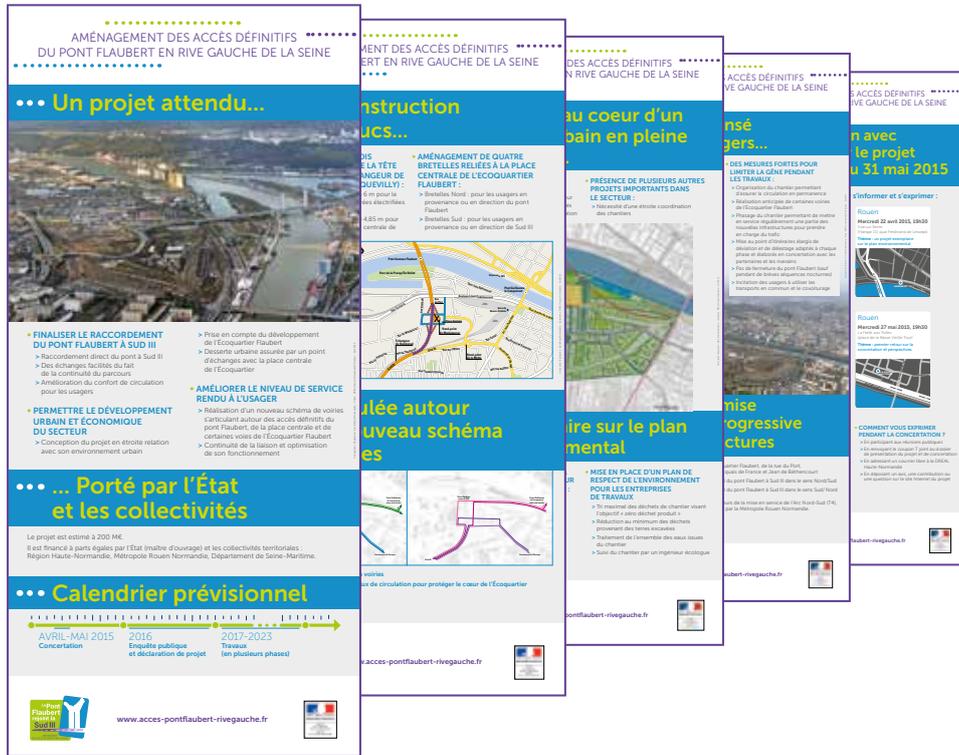
Le site Internet du projet a fait l'objet de **5 187 connexions** entre le 13 avril et le 31 mai 2015. Les visiteurs avaient possibilité de télécharger les documents techniques relatifs au projet ainsi que les comptes rendus et les diaporamas des réunions publiques. **795 téléchargements** ont été enregistrés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

LES PANNEAUX D'EXPOSITION

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

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

Un jeu de cinq panneaux était également placé à l'entrée des salles des réunions publiques. L'exposition présentait les objectifs, le calendrier, les caractéristiques techniques, le nouveau schéma de voiries, l'articulation avec l'Ecoquartier Flaubert et les différents enjeux du projet.



LES VIDÉOS 3D

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

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



↳ Les outils d'expression du public

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

LES RÉUNIONS PUBLIQUES

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

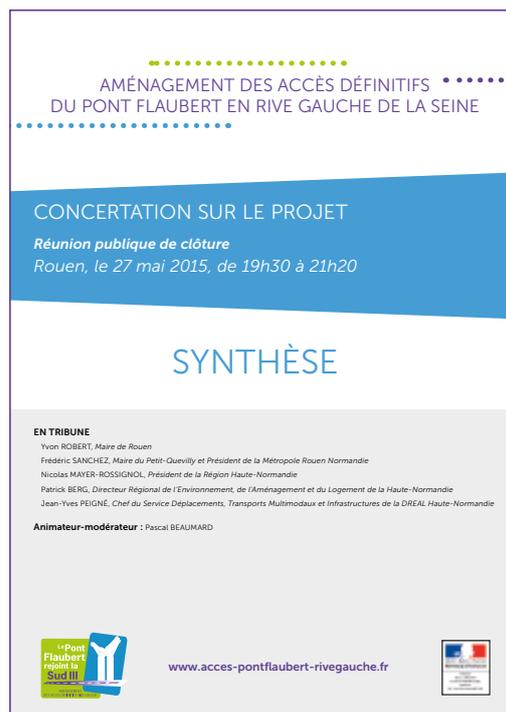
2. Historique et contexte du projet

20

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

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

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



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

Fréquentation et durée des réunions publiques

LES CONTRIBUTIONS ÉCRITES

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

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

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

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

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

Expressez-vous sur le projet : +

Il est urgent de finaliser les accès du Port Flaubert (pour ne pas recréer l'absence d'accès du Port de Bastonne, depuis la France pour ce la solution envisagée. Par contre il me semble que l'impact est l'écoulement de la solution envisagée, trop pont qui le traverse appelle que la présence de ces ponts publics mal de la Grand Mer - Pont sur Darnétal.

Expressez-vous sur le projet : +

Rouen est la seule grande métropole de France dans complètement une honte du pont remis à plus tard. Ilanomme entre et A150 St Jean du ne catastrophe aux tes!

Expressez-vous sur le projet : X

Bonjour, merci de nous offrir l'occasion de s'exprimer sur un sujet d'intérêt général.

- maintenir la gratuité de cette infrastructure
- la construction officielle du port Flaubert permet déjà le raccordement avec le Sud II, et donc dans l'attente de budget, ne peut-elle pas être séparée? le jeu d'étude peut certain
- lorsque l'axe de travail pourra être que la construction du port et en aborde?
- Qui affecte vous le niveau de service à l'usage?
- Atténuer le flux Flaubert/Sud II va augmenter le nombre de chaises, quel sera l'augmentation de niveau de la nouvelle passerie?

J'en présente les diverses solutions

Nom : _____
Adresse postale : _____
Adresse e-mail : _____

Vous pouvez retrouver ce coupon T jusqu'au 31 mai 2015 par voie postale sans affranchissement.
Votre contribution sera prise en compte par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Haute-Normandie ainsi que dans le bilan de la concertation.
Vous disposez d'un droit d'accès et de rectification de vos données nominatives. Afin d'exercer ce droit, vous pouvez vous adresser par courrier postal à la DREAL Haute-Normandie - SDTMS - 2 rue Saint-Sève 76032 ROUEN Cedex.

Si mai 2015 par voie postale sans affranchissement.
la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Haute-Normandie ainsi que dans le bilan de la concertation.
ation de vos données nominatives. Afin d'exercer ce droit, à la DREAL Haute-Normandie - SDTMS - 2 rue Saint-Sève

La participation à la concertation

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

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

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

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

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

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

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

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



3.

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



↳ Le soutien du projet

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

Verbatims (extraits) :

En réunion publique :

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

Par coupon T :

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

Sur Internet :

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

Sur formulaire :

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

Un projet routier à dimension multimodale

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

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

Sur Internet :

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

En réunion publique :

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

Par coupon T :

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

Sur formulaire :

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

LES RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE :

La dimension multimodale du projet a été rappelée.

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

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

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

↘ Les accès définitifs du pont Flaubert rive droite

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



En réunion publique :

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

Sur Internet :

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

Par coupon T :

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

Par courrier :

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

LES RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE :

L'Etat a confirmé que le sujet de la rive droite est pris en considération. Un financement est inscrit au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 pour réaliser les études d'amélioration des conditions de circulation au niveau de la tête Nord du pont Flaubert (co-financement Etat, Métropole Rouen Normandie, Région Haute-Normandie).

Il a rappelé que, tant pour des raisons de gêne aux usagers que de possibilité de financement, des travaux importants ne peuvent être menés simultanément sur les deux rives.

Il a souligné la nécessité qu'un projet urbain global soit défini au préalable pour le secteur de la rive droite et que les études soient coordonnées avec celles du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie.

↘ L'intégration du projet dans son environnement urbain

Dans les avis exprimés, la reconnaissance de la nécessité du projet s'accompagne du souci que celui-ci s'harmonise avec son futur environnement urbain, qui sera celui d'un écoquartier. Les enjeux en matière d'esthétisme des viaducs et d'intégration paysagère de l'infrastructure ont été soulignés.

Par ailleurs, la question du devenir de la section de Sud III comprise entre le raccordement à la voie rapide et le rond-point de la Motte, puis l'avenue Jean Rondeaux, a souvent été posée.

En réunion publique :

- « *La Ville du Petit-Quevilly sera vigilante et exigeante sur la requalification du tronçon de la voie Sud III, qui perdra sa vocation actuelle.* » (Frédéric SANCHEZ, Maire du Petit-Quevilly et Président de la Métropole Rouen Normandie)
- « *Quelle va être la requalification de l'extrémité de la voie Sud III ?* »
- « *Que deviendra la partie de la voie Sud III qui va du nouvel échangeur au rond-point de la Motte ?* »

Par coupon T :

- « *C'est un beau projet mais il faudrait tenir compte de l'écologie. Garder des sortes de zones vertes un peu comme le long de la Seine (La Presqu'île) ou le parc Grammont. Un peu de nature et de beau mélange à l'architecture.* »
- « *Peut-on envisager de passer sous les voies ferrées plutôt qu'au-dessus ? Un pont risque d'être disgracieux.* »

LES RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE :

L'Etat a assuré que le plus grand soin sera apporté à la requalification de la section de Sud III comprise entre l'échangeur de Stalingrad et le carrefour giratoire de la Motte, puis l'avenue Jean Rondeaux. Cette requalification consistera à transformer la voie autoroutière actuelle à 2 x 2 voies en une rue urbaine faisant pleinement partie de l'Ecoquartier Flaubert et bénéficiant d'une circulation apaisée. Elle permettra d'assurer une transition douce entre le Petit-Quevilly et Rouen ainsi que le lien vers la Seine via le mail central et le canal vert et bleu de l'Ecoquartier Flaubert.

Le traitement architectural et paysager de la nouvelle infrastructure sera pleinement cohérent avec les ambitions de l'Ecoquartier Flaubert en la matière.

Les nuisances acoustiques

Le sujet du bruit a été abordé au cours des réunions publiques par des élus soucieux que la nouvelle infrastructure ne nuise pas à la qualité de vie des riverains (habitants du quartier Prévert du Petit-Quevilly principalement) et qu'elle permette même de réduire le bruit actuel pour les usagers des quais de Seine. Il a donc été demandé quelles protections phoniques l'Etat prévoyait d'installer le long du raccordement.

En réunion publique :

- « *La volonté annoncée d'être exemplaire en matière acoustique est un élément important.* » (Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, Président de la Région Haute-Normandie)
- « *La Ville du Petit-Quevilly sera vigilante et exigeante sur la qualité des protections phoniques, pour lesquelles des engagements ont été pris.* » (Frédéric SANCHEZ, Maire du Petit-Quevilly et Président de la Métropole Rouen Normandie)
- « *En tant qu'utilisatrice des quais de la presqu'île, je souhaite savoir quelles protections phoniques sont prévues dans le projet.* » (Christine RAMBAUD, Adjointe au Maire de Rouen)
- « *Des aménagements antibruit seront-ils prévus le long des quatre voies pour les habitants de l'écoquartier ?* »

LES RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE :

L'Etat a exposé les résultats de l'étude diligentée par ses soins pour établir l'état initial des émissions sonores dans le secteur du projet et mesurer leur évolution à l'horizon de sa mise en service, mais également dans un délai de 20 ans et en tenant compte des effets cumulés du projet des accès définitifs et de celui de l'Ecoquartier Flaubert. Cette étude visait à évaluer la nécessité de mettre en place des protections phoniques selon la réglementation en vigueur.

L'étude montre une faible variation des niveaux sonores au droit des zones habitées du Petit-Quevilly, mais des niveaux sonores importants (70 à 75 dB(A) de jour / 65 à 70 dB(A) de nuit) au droit des futures constructions de l'Ecoquartier (pour le premier front bâti seulement).

Le maître d'ouvrage souhaite être volontariste et exemplaire. Il a donc annoncé qu'il s'engageait à améliorer les écrans acoustiques existants au droit de la partie Nord du quartier Jacques Prévert du Petit-Quevilly et à installer des protections phoniques sur l'intégralité du linéaire du projet (soit environ 2 000 mètres).

L'avantage de tels écrans, outre leur fonction acoustique, est de rabattre la pollution vers la chaussée, contribuant à l'exemplarité environnementale du projet.

La qualité de l'air et la santé

Le sujet des conséquences du projet sur la qualité de l'air et la santé a été abordé de façon volontaire par l'Etat, ne donnant lieu qu'à deux remarques pendant la concertation.

Sur Internet :

- « *Cet afflux croissant de circulation n'aura-t-il pas un effet néfaste sur la pollution de Rouen ?* »
- « *Afin de pouvoir aménager les voies de circulation dédiées pour les bus à haut niveau de service et garantir la continuité des aménagements cyclables, il est nécessaire de reporter une part majeure du trafic routier vers le pont Flaubert. Il s'agit d'un enjeu de santé publique dans une agglomération très exposée aux pollutions atmosphériques.* » (Guillaume BLAVETTE, Association Effet de serre toi-même).

LES RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE :

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

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

↳ Les travaux et leur durée

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

En réunion publique :

- « Dans le débat, quelques éléments se dégagent parmi lesquels le délai du projet. Il paraît très long aux citoyens ; je vous avais également exprimé cette préoccupation. Ce délai peut se comprendre au regard de la nécessité d'assurer la continuité de la circulation. Mais les deux éléments sont à mettre en balance. »

(Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, Président de la Région Haute-Normandie)

- « J'estime que 6 à 7 ans de travaux, c'est très long même si le projet est important et un peu complexe. Je pense qu'il est possible de trouver des phasages et solutions permettant de gagner du temps pour réduire la gêne occasionnée, voire le coût du projet. Je suggère d'envisager des solutions par ripage, déplacement, préfabrication. »

(Daniel CORNET, Président du Club Elan et Administrateur à la Fédération Régionale des Travaux Publics)

- « Je souhaiterais revenir sur les clauses d'insertion sociale évoquées dans les futurs marchés de travaux, et souligner que cet élément important mérite une restitution, avec un bilan social, pour un retour de l'information. »

(Francis BIA, Haute-Normandie Nature Environnement)

Sur Internet :

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

Par coupon T :

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

Par courrier :

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

(Philippe PIRQUIN, Président de la Fédération Régionale des Travaux Publics de Normandie)

Sur formulaire :

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

LES RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE :

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

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

Plusieurs objectifs prioritaires sont recherchés :

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

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

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

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

↘ Le coût du projet

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

Sur Internet :

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

En réunion publique :

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

Par coupon T :

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

LES RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE :

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

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

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

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

La concertation

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

En réunion publique :

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

LA RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE :

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

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



4 .

Les enseignements de la concertation pour la maîtrise d'ouvrage



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

LE PROJET EST ATTENDU ET PARTAGÉ

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

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

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

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

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

LE PROJET EST VOLONTARISTE SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL

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

LE PROJET EST À DIMENSION MULTIMODALE

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

LES ACCÈS RIVE DROITE NE SONT PAS OUBLIÉS

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

LE COÛT ET LES ENJEUX DU PROJET SONT PROPORTIONNÉS

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

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

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



5. Conclusion



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

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

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

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

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

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

**DREAL Haute-Normandie
Service Déplacements,
Transports Multimodaux et Infrastructures**

**2 rue Saint-Sever
76032 Rouen Cedex**





www.acces-pontflaubert-rivegauche.fr

