

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



NOTE DE PRÉSENTATION NON TECHNIQUE DU PROJET



Sommaire

P.5	1. Préambule
P.6	1.1. Présentation générale du projet
P.6	1.2. Contexte réglementaire
P.7	2. Description sommaire du projet
P.8	2.1. Plan général des travaux
P.9	2.2. Principales composantes du projet
P.10	2.3. Intentions architecturales et paysagères
P.11	2.4. Calendrier et phasage des travaux
P.12	2.5. Principes d'intégration environnementale
P.12	2.6. Conditions d'exploitation de la voie





1.

Préambule



1.1. Présentation générale du projet

Le présent projet routier est réalisé sous maîtrise d'ouvrage de l'État – Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, représenté localement par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) agissant pour le compte de la préfète de la région Normandie. Le pilotage est confié au Service Mobilités et Infrastructures (SMI) de la DREAL Normandie.

Ce projet concerne l'axe routier « Sud III – pont Flaubert » (RN338 - RN1338) qui constitue la principale artère pénétrante à l'Ouest de l'agglomération rouennaise et assure à la fois un rôle de desserte du cœur de la Métropole Rouen Normandie et un rôle d'échanges en lien avec le réseau autoroutier régional.

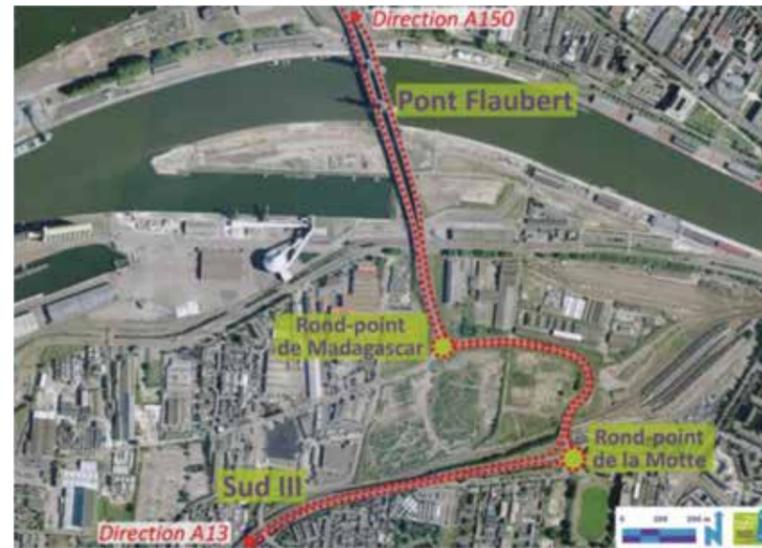
Dès l'origine, la réalisation des accès au « 6^e franchissement de la Seine » était prévue en deux phases :

1. La première phase consistait à construire le pont Flaubert et ses viaducs d'accès et à les raccorder au réseau viaire existant. C'est la configuration mise en service le 25 septembre 2008 que l'on connaît aujourd'hui avec en rive gauche, un ouvrage qui débouche sur les ronds-points de Madagascar et de la Motte. Le pont Flaubert n'est donc pas relié de manière directe avec la voie rapide Sud III.

2. La seconde phase, qui s'ouvre actuellement, vise à raccorder directement le pont Flaubert à la voie rapide Sud III, et donc à améliorer la desserte des installations industrielles, portuaires et logistiques et les échanges au sein de la Métropole ainsi que les liens entre les deux rives de la Seine.

Le projet des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine désigne donc la création d'une nouvelle infrastructure routière d'une longueur de 1,1 km (2 x 2 voies) permettant une liaison directe entre la voie rapide Sud III (RN338) et le pont Flaubert en substitution de la liaison actuelle, dite « fonctionnelle », issue de la mise en service consécutive de la Sud III (en 1997 et 2003) et du pont Flaubert (en 2008) et passant par les giratoires de la Motte et de Madagascar.

Outre la simplification du réseau viaire et l'amélioration de la fonctionnalité de la liaison entre la Sud III et le pont Flaubert (suppression des giratoires et diminution de la longueur du trajet), la réalisation de ce projet permet également de libérer des emprises foncières destinées à être valorisées dans le cadre de la ZAC éco-quartier Flaubert portée par la SPL Rouen Normandie Aménagement pour le compte de la Métropole Rouen Normandie.



➡ Schéma 1 : Configurations actuelle et projetée de la liaison entre le pont Flaubert et la Sud III

1.2. Contexte réglementaire

Conformément aux articles L.123-6 et R.123-7 du code de l'environnement, le projet des accès définitifs au pont Flaubert en rive gauche de la Seine étant soumis à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L.123-2 du code de l'environnement, il a été choisi de procéder à une enquête publique unique.

Le dossier soumis à enquête publique unique comporte alors les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises et une note de présentation non technique du projet.

Le présent document, qui constitue la note de présentation non technique du projet des accès définitifs au pont Flaubert en rive gauche de la Seine, accompagne donc le dossier d'enquête publique du projet qui est composé de dix pièces permettant de répondre aux exigences de chacune des procédures qui lui sont applicables, à savoir :

- L'intérêt général des travaux nécessaires à la réalisation du projet des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine, menée au titre du code de l'environnement ;
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) des communes de Rouen et de Petit-Quevilly, menée au titre du code de l'urbanisme ;

Ces deux items se concrétisent par une déclaration de projet au sens de l'article L.126-1 du code de l'environnement et de l'article R.153-17 du code de l'urbanisme.

- L'attribution du statut de route express aux accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine, menée au titre du code de la voirie routière ;
- Le retrait du statut de route express conféré à certaines routes nationales et sections de routes nationales existantes, mené au titre du code de la voirie routière.

Les différentes pièces constituant le dossier d'enquête publique sont :

- Pièce A : Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives
- Pièce B : Plan de situation du projet
- Pièce C : Notice explicative
- Pièce D : Plan général des travaux
- Pièce E : Étude d'impact valant notice d'incidence NATURA 2000
- Pièce F : Évaluation socio-économique
- Pièce G : Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Rouen et de Petit-Quevilly
- Pièce H : Dossier concernant le statut du projet (route express) et des voies existantes (retrait du statut de route express) - Dossier de déclassement de voiries
- Pièce I : Bilan de la procédure de concertation préalable
- Pièce J : Avis de l'Autorité Environnementale (CGEDD)



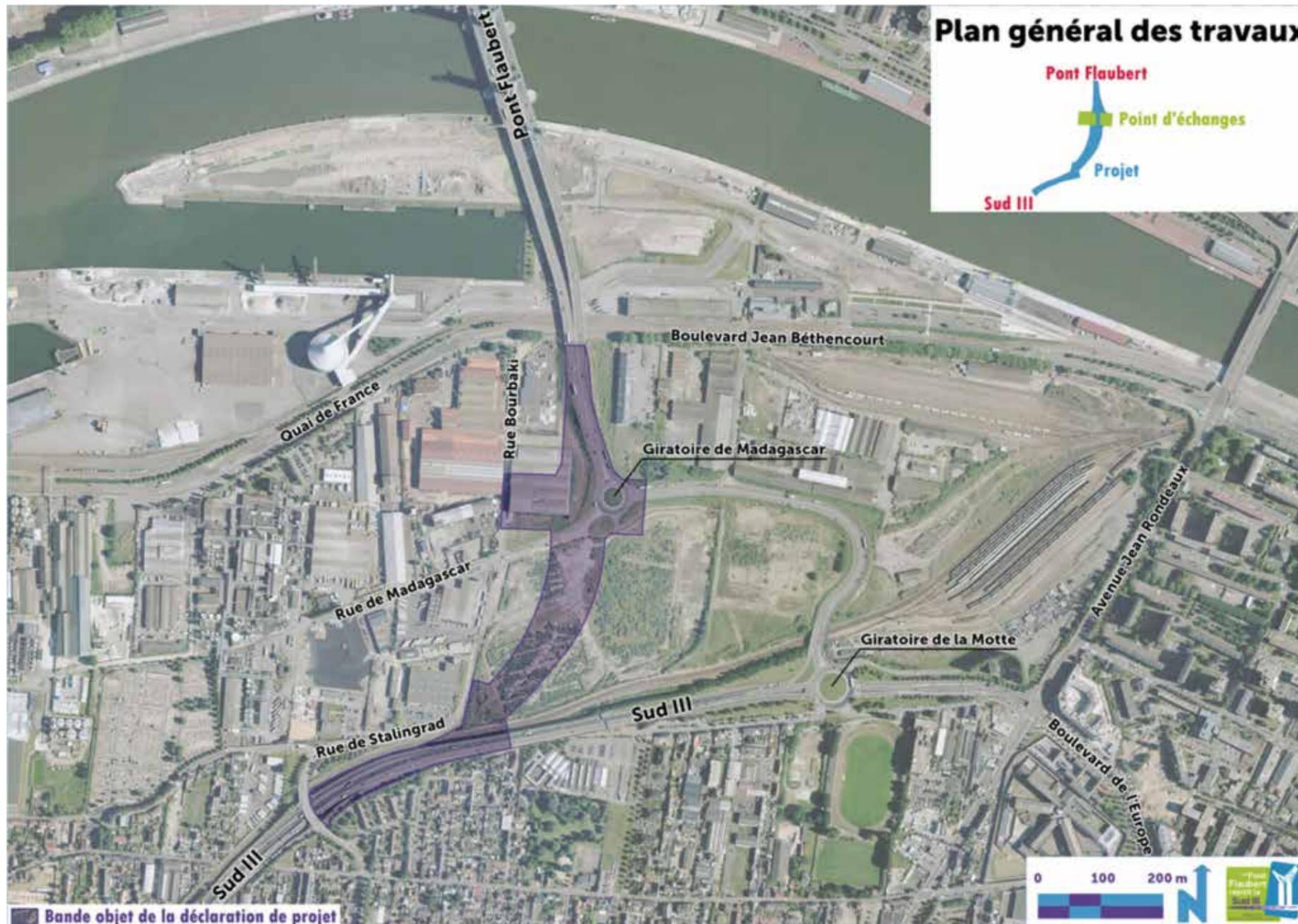
2.

Description sommaire du projet



2.1. Plan général des travaux

Pour que les accès définitifs du pont Flaubert assurent pleinement leur fonction de transit, d'échanges et de desserte, et qu'ils permettent à l'éco-quartier Flaubert de se développer, leur conception intègre la réalisation d'une infrastructure de type voies rapides urbaines d'environ 1,1 km équipée d'un point d'échanges.



➤ Schéma 2 : Principales composantes du projet des accès définitifs au pont Flaubert en rive gauche de la Seine

2.2 Principales composantes du projet

Le projet comprend trois ouvrages d'art successifs :

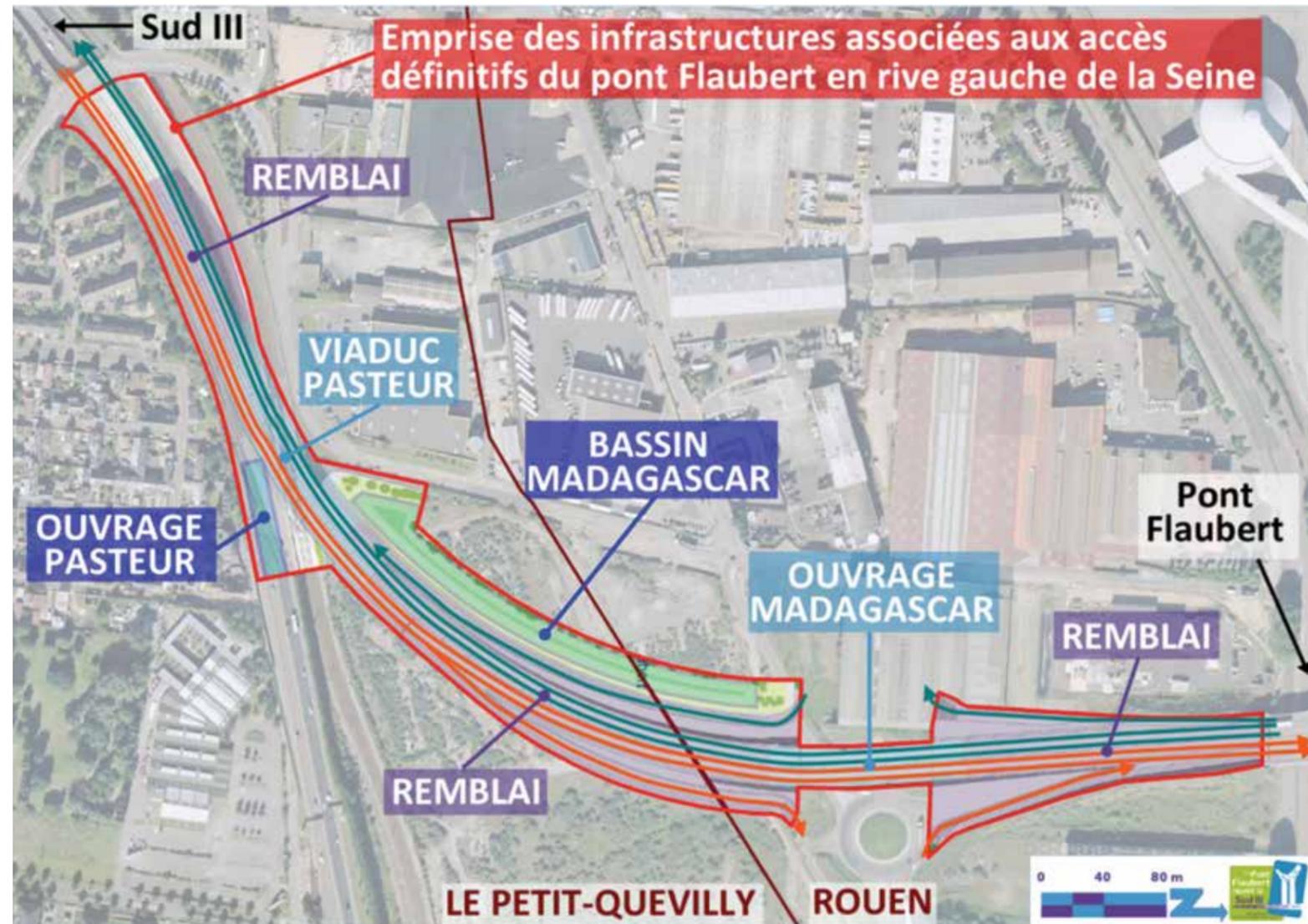
- Un ouvrage d'art intitulé « Viaduc Pasteur » pour franchir les voies ferrées électrifiées Rouen–Orléans (Viaduc Pasteur) ;
- Un ouvrage d'art intitulé « Ouvrage Madagascar » pour franchir la zone dite du « boisement humide » développée dans la continuité de l'espace public central de l'éco-quartier Flaubert ;
- Un ouvrage d'art en remblai, compartimenté en trois tronçons, et permettant de relier la Sud III au pont Flaubert via les deux franchissements précédents.

Cette structure visant à relier directement la Sud III au pont Flaubert supportera 2x2 voies de circulation, un terre-plein central et des dispositifs de sécurité périphériques (bande d'arrêt d'urgence et dispositif de retenue).

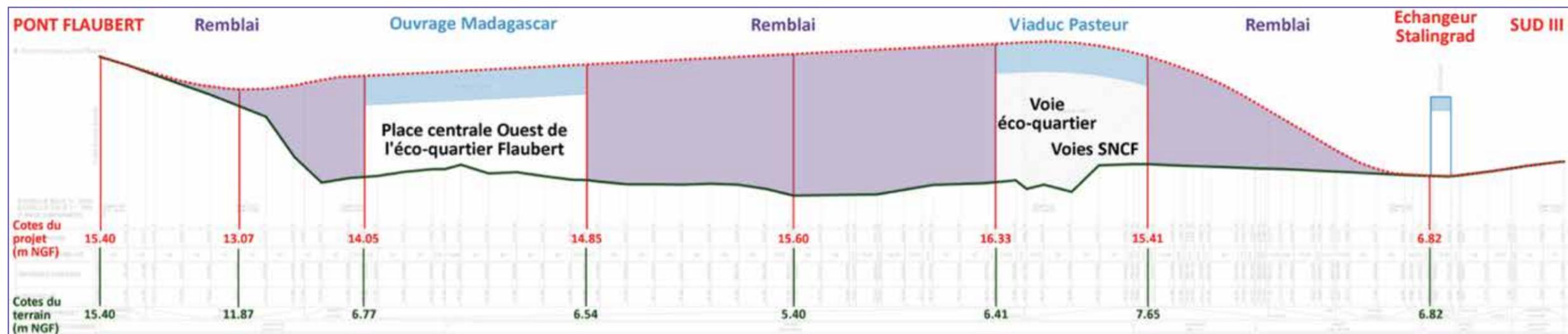
Elle sera reliée à l'espace public central de l'éco-quartier Flaubert (place d'échanges) par quatre bretelles.

Enfin, la réalisation du projet intègre le développement d'un dispositif d'assainissement pluvial (bassin Madagascar et ouvrage Pasteur).

Notons que la conception de ce projet a été ajustée au fur et à mesure de l'avancement des études spécifiques aux accès définitifs au pont Flaubert rive gauche de la Seine et à celles de l'éco-quartier Flaubert en vue d'intégrer l'ensemble des contraintes d'aménagement du site.



➤ Schéma 3 : Principales composantes du projet des accès définitifs au pont Flaubert en rive gauche de la Seine



➤ Schéma 4 : Profil en long du projet depuis la rampe d'accès au pont Flaubert jusqu'à la Sud III (Dossier d'études préalables - Notice géométrie et visibilité - DIRNO - Juin 2015)

2.3. Intentions architecturales et paysagères

La monumentalité de l'ouvrage se caractérise par son rapport au sol naturel (hauteur de l'ordre de 10 m) et son déploiement horizontal (longueur de l'ordre de 1 km) ainsi qu'à son attache au pont Flaubert dans l'usage et la fonction de franchissement de la Seine.

En situation aménagée, l'ensemble des ouvrages de franchissement et en remblais forme ainsi une large courbe qui relie les deux rives de Seine et traverse les différents tissus urbains.

Par ses dimensions et ses ondulations en plan, l'infrastructure routière devient un jalon dans le paysage de la vallée de la Seine au même titre que les grandes « verticales » des deux rives (les silos du port, les tours des quais) et du centre-ville (les flèches et clochers).

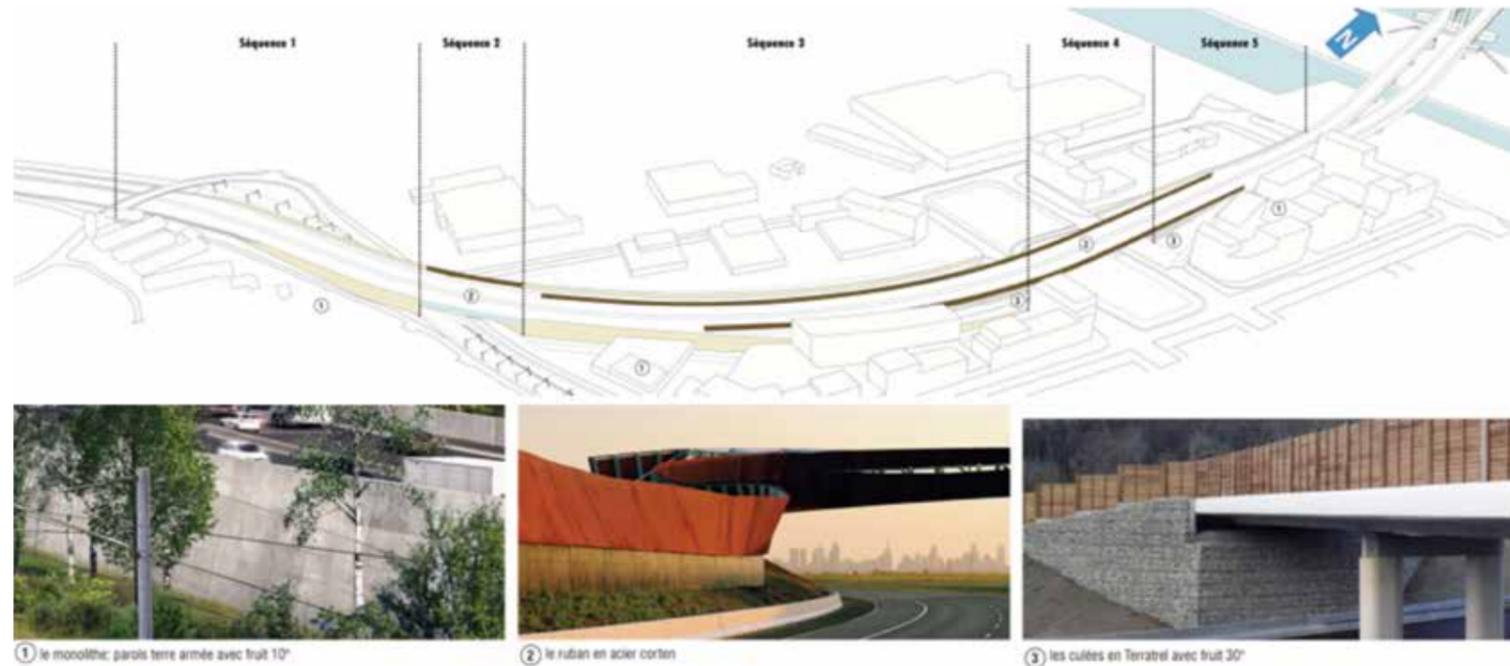
C'est ce rapport réciproque à la vallée de la Seine qui a dicté le choix de la matière principale habillant l'ouvrage : la pierre calcaire.

Ce choix est lié aux alentours et relié à l'histoire de la ville et de ses édifices, du commun au sacré. Issue du sol et de la géologie des coteaux de la vallée, la pierre calcaire constitutive des parois assoit le projet dans la démarche de développement durable inhérente à notre époque, limitant le bilan carbone de l'opération par son extraction sur le bassin industrielle de la vallée de la Seine. Sa qualité à mettre en scène la lumière de la vallée, comme l'a révélé Claude Monnet dans ses peintures de la cathédrale de Rouen, justifie l'humble évidence du choix de ce matériau noble.

Malgré tout, pour favoriser l'insertion du projet à l'échelle de la ville et alléger sa silhouette, il a été choisi de séquencer le déploiement horizontal monolithique de l'ouvrage au droit des franchissements aériens Pasteur et Madagascar en tranchant l'aspect massif des parois en béton calcaire par un ruban en acier corten.

Ce traitement différencié contraste par ailleurs avec les assises du franchissement Madagascar dont les culées prennent la forme d'un perré visible depuis les bretelles et les voiries d'échange, et affirmant la qualité de soutènement de l'ouvrage.

Enfin, en complément de ces choix architecturaux, et pour une meilleure intégration à l'échelle du quartier, le projet paysager prévoit la mise en place d'un alignement d'arbres de haut jet pour accompagner le déploiement horizontal du projet et la végétalisation des délaissés.



➤ Schéma 5 : Les séquences et les matériaux du projet architectural (AJOA/ORSI/EGIS) - Avril 2016



➤ Schéma 6 : Vue actuelle et projection paysagère du projet depuis les voies ferrées (AJOA/ORSI/EGIS) - Avril 2016

2.4. Calendrier et phasage des travaux

Du fait de la haute technicité du projet, de son niveau de contraintes élevé et des nombreuses interfaces qui l'articulent avec d'autres projets du secteur, l'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine nécessite des travaux importants sur une durée conséquente estimée à 7 ans et étalés entre 2017 et 2023.

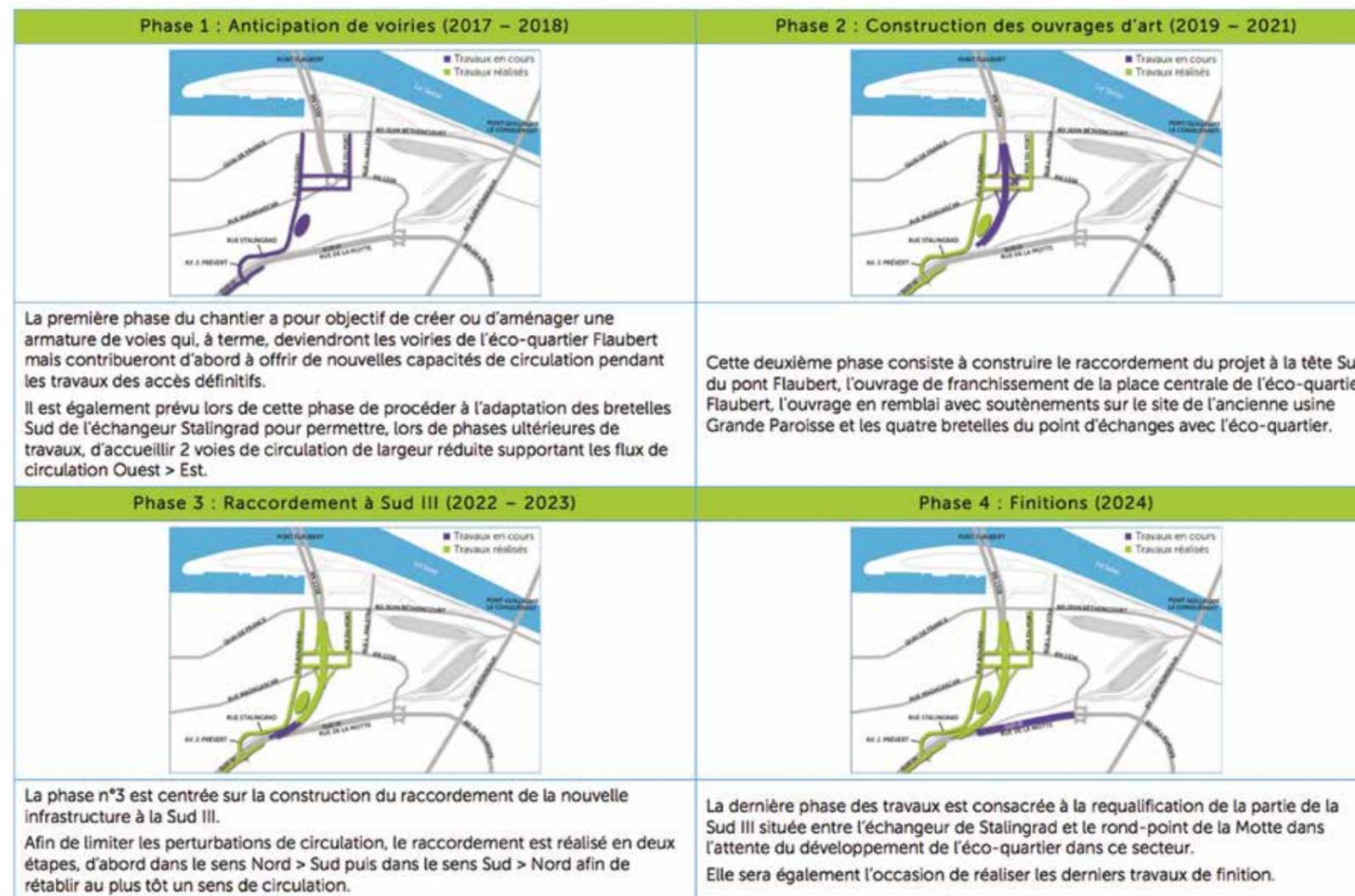
Le phasage général des travaux se déroule ainsi en quatre grandes étapes articulées en coordination avec les travaux liés à l'aménagement de la ZAC éco-quartier Flaubert.

L'objectif prioritaire de cette méthodologie est de limiter au maximum les incidences du chantier sur les conditions de circulation locales, et plus particulièrement pour les usagers habituels des axes Sud III, pont Flaubert et A150, et pour les activités économiques développées à proximité du site.

Les priorités posées pour atteindre cet objectif sont :

- Organiser le chantier en coordination avec les travaux de la ZAC Flaubert pour assurer la circulation en permanence (continuité à 2 voies pour chacun des sens de circulation) ;
- Ne pas fermer le pont Flaubert (sauf pendant de brèves séquences nocturnes) ;
- Prévoir des itinéraires élargis de déviation, de délestage et des itinéraires conseillés adaptés à chaque phase de travaux et élaborés en concertation avec les partenaires et les riverains.

Les dispositions mises en œuvre en application de ces engagements sont développées dans l'étude d'impact du projet (Pièce E du dossier d'enquête publique).



➤ Schéma 7 : Les quatre grandes phases du chantier (Dossier de présentation du projet - DREAL Normandie - Concertation publique avril à mai 2015)

2.5. Principes d'intégration environnementale

Compte tenu des contraintes locales, des enjeux environnementaux du site et des particularités du projet, la DREAL Normandie a procédé à un certain nombre d'expertises en vue d'anticiper les incidences ou les problématiques liées à la réalisation ou à l'exploitation du projet.

L'intégration des résultats de ces expertises dans le processus de conception du projet a visé à minimiser les impacts de la nouvelle infrastructure sur le milieu naturel et humain.

L'objectif affiché par l'État en suivant ce processus de conception est d'aboutir à un projet exemplaire sur le plan du respect et de la protection de l'environnement que ce soit en situation aménagée ou durant la phase chantier.

Les grands principes d'intégration environnementale du projet sont détaillés dans l'étude d'impact du projet (Pièce E du dossier d'enquête publique).

Par ailleurs, le chantier des accès définitifs sera le prolongement naturel des efforts de qualité environnementale mis en place lors de la conception du projet.

Pour cela, les entreprises qui travailleront sur ce chantier suivront donc un Plan de Respect de l'Environnement intégrant divers objectifs de protection de l'environnement tels que le tri des déchets, la gestion des eaux issues du chantier, la protection des enjeux écologiques, les bruits, ...

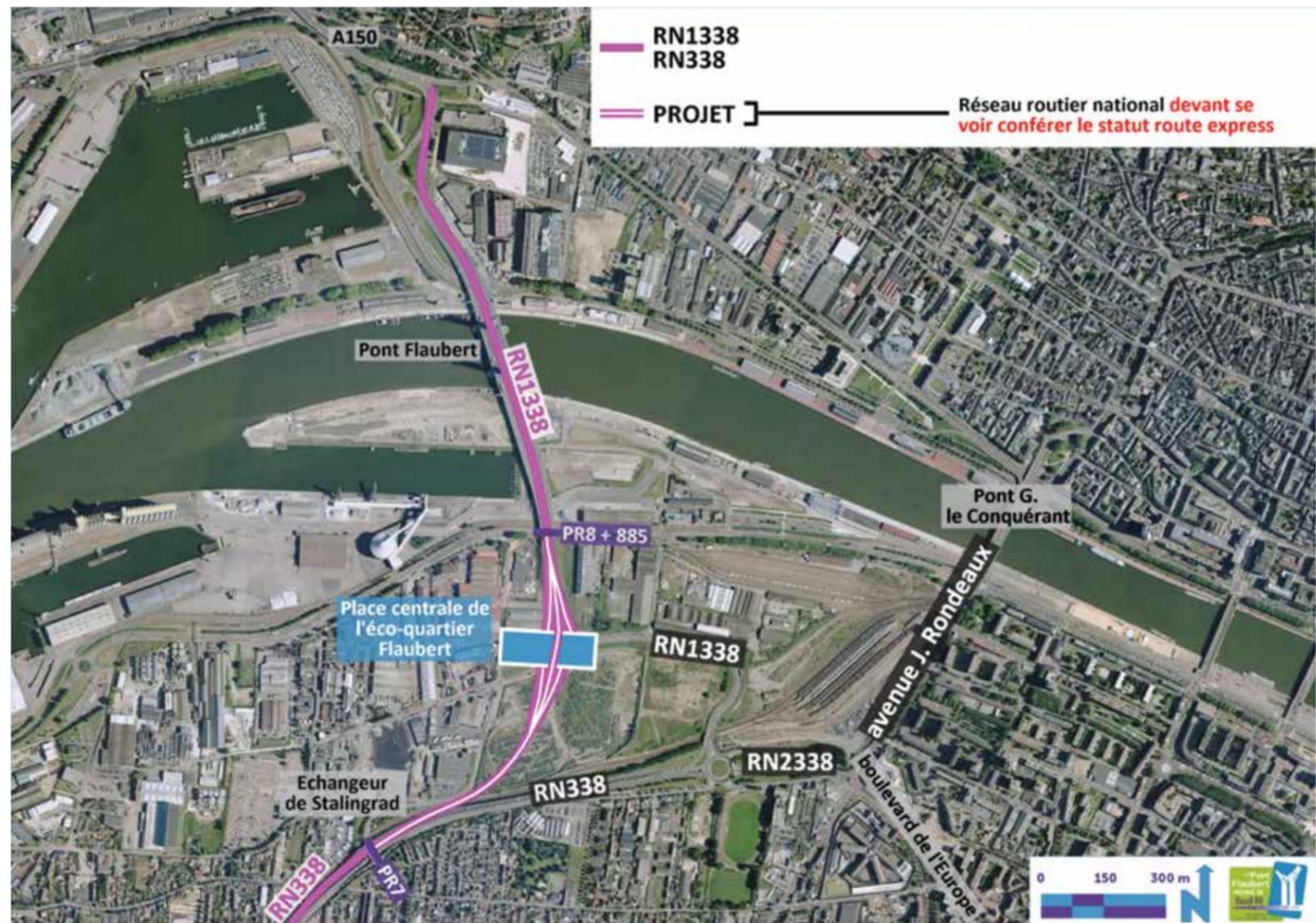
Concernant la prise en compte des gênes potentiellement engendrées sur les conditions de circulation locales, la DREAL Normandie travaille notamment en coordination avec la SPL Rouen Normandie Aménagement dans le but d'optimiser le phasage des chantiers pour limiter les incidences conjuguées liées à la réalisation du programme de travaux.

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

2.6. Conditions d'exploitation de la voie

Dans la continuité de la Sud III et du pont Flaubert, la nouvelle infrastructure se verra conférer le statut de route express.

Elle sera gérée et exploitée par l'État représenté par la Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest.



➤ Schéma 8 : Statut du projet (route express)