

Pascal BEAUMARD, animateur-modérateur, ouvre cette réunion de clôture et remercie M. Yvon Robert, le Maire de Rouen, pour son accueil. Il rappelle que la phase de concertation, qui a démarré le 13 avril 2015, prendra fin le 31 mai. L'objectif ce soir est de faire un premier bilan de cette concertation, d'informer le public des prochaines étapes et de répondre aux questions. Tout sera consigné dans un bilan de la concertation qui éclairera la décision finale du maître d'ouvrage.

MOTS D'ACCUEIL

Yvon ROBERT, Maire de Rouen, est heureux d'accueillir cette réunion. Il rappelle que le projet d'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche est essentiel et fera l'objet dans un an d'une enquête publique, même si lors de construction du pont il y a une quinzaine d'année, les accès Nord et Sud avaient fait l'objet d'une enquête publique, qui avait mis en exergue le caractère indispensable de ce projet. Les accès n'ont pas été réalisés immédiatement et le secteur a subi des évolutions, d'où la nécessité de refaire une enquête publique. Il souligne que ce projet est fondamental pour poursuivre la construction de la ville durable et celle du quartier Flaubert, et pour que les véhicules qui traversent la ville cessent de venir jusqu'à l'avenue Jean Rondeaux. Il regrette qu'il faille patienter encore huit ans pour sa réalisation.

Frédéric SANCHEZ, Maire du Petit-Quevilly et Président de la Métropole Rouen Normandie, souligne la qualité de la préparation de l'ensemble des réunions. Il félicite le Maître d'ouvrage pour le contenu approfondi des réunions et pour le caractère très didactique des présentations, qui ont permis d'avoir une concertation éclairée. L'infrastructure est attendue avec impatience par les citoyens. Les riverains sont bien sûr attentifs aux problématiques de chantier, aux plans de circulation provisoires et aux impacts visuels et phoniques. Des mesures d'accompagnement sont attendues par les habitants et par la municipalité. L'avenir du tronçon de Sud III qui ne jouera plus le même rôle qu'aujourd'hui est un point fondamental pour les habitants du Petit-Quevilly, c'est une reconquête urbaine très intéressante, en lien avec le projet d'écoquartier Flaubert, et une reconquête de la Seine. Il souligne l'importance d'associer les acteurs économiques aux mesures de régulation de trafic et d'organisation, pendant tout le chantier, pour assurer la continuité de leur activité, notamment en ce qui concerne l'activité portuaire et le maintien de la desserte de cette zone d'emploi. Cette concertation a permis également de mettre l'accent sur le projet d'écoquartier, en articulation avec l'infrastructure ; sur le projet de transport en commun en site propre T4 qui tangentera l'infrastructure et l'écoquartier ; et sur l'articulation de tous les modes de déplacement. Les accès Nord ne sont pas oubliés, les élus de la Vallée du Cailly ont des attentes fortes, l'Etat est disponible pour lancer des études pour apporter des solutions pour la rive droite. Il remercie encore la DREAL pour la clarté de ses explications, et rappelle que les associations, les municipalités, les entreprises, le Port, seront vigilants pour que la vie collective se passe bien pendant et après les travaux.

INTRODUCTION

Patrick BERG, Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la Haute-Normandie, remercie les maires de Rouen et du Petit-Quevilly pour leurs propos et indique qu'il représente pour ouvrir cette quatrième réunion le Préfet de Seine-Maritime, Pierre-Henry MACCIONI, qui est excusé. Il souligne qu'il ressort des trois premières réunions et des contributions reçues par ailleurs que ce projet est très attendu. Il en rappelle la genèse, et les objectifs : réalisation des accès définitifs du pont Flaubert ; développement urbain et économique du quartier ; amélioration du service rendu à l'usager de la route, de la zone portuaire et logistique, et amélioration des échanges entre rive gauche et rive droite. La DREAL souhaite que cette réalisation se fasse en totale connexion avec le projet urbain et qu'elle soit exemplaire sur le plan environnemental. La circulation sera maintenue pendant le chantier pour minimiser la gêne, ce qui

explique la durée des travaux : 6 ans, des voiries nouvelles seront mises en service progressivement. 2023 est l'année prévue pour la réalisation de l'ensemble, des finitions seront peut-être réalisées en 2024. Il rappelle que le projet est porté à la fois par l'Etat et par les collectivités. L'Etat financera la moitié du projet, soit 100 millions d'euros, l'autre moitié sera apportée par la Région Haute-Normandie, par la Métropole Rouen-Normandie et par le Département de Seine-Maritime. La future enquête publique portant sur différents aspects du projet permettra d'aboutir à une « déclaration de projet » pour pouvoir démarrer les travaux en 2017. Au-delà de la concertation et avant l'enquête publique, les échanges se poursuivront avec les collectivités, les riverains, les partenaires économiques, les associations environnementales. Le public sera informé pendant toute la durée des travaux sur leur incidence sur la vie quotidienne.

PREMIERS ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET PERSPECTIVES

Jean-Yves PEIGNÉ, Chef du Service Déplacements, Transports Multimodaux et Infrastructures de la DREAL Haute-Normandie, rappelle les nombreux moyens mis en œuvre pour informer le public de cette concertation. 140 personnes ont participé aux trois premières réunions publiques. Le site Internet dédié a reçu un peu moins de 4 500 visites. Le public a eu plusieurs moyens d'exprimer ses avis et interrogations (coupons, site Internet, fiches-questions, interventions orales en réunion publique).

Le projet est attendu et soutenu, mais des interrogations, inquiétudes et attentes ont aussi été exprimées. Il est donc nécessaire de poursuivre la concertation et le dialogue avec les acteurs du territoire, les riverains et l'ensemble du public.

Les principales constatations sont :

- Le projet n'est pas un contournement, mais un élément complémentaire du réseau urbain. A proximité du cœur de Rouen, dans un secteur très urbanisé, il assure la desserte de zones urbanisées proches du cœur de l'agglomération, avec un trafic local et un trafic d'échange importants.
- Une préoccupation a été exprimée : l'attraction de trafics supplémentaires. Il n'y a pas d'augmentation attendue puisque le projet est encadré par l'autoroute A150 et la voie rapide Sud III, qui sont largement empruntées et qui n'ont pas la capacité d'accueillir plus de trafics. Les hypothèses de circulation prises en compte pour la conception sont très ambitieuses et sont en complément de celles retenues pour l'écoquartier Flaubert.
- Le projet est intégré dans son environnement urbain. La requalification de la partie de Sud III en simple voie urbaine permettra aux habitants du secteur Nord du Petit-Quevilly d'accéder à l'écoquartier et à la Seine, par l'organisation du mail central. Une qualité de traitement architectural et paysager de l'aménagement accompagnera cette insertion dans le nouveau quartier.
- Une autre préoccupation évoquée est le risque de nuisances phoniques. Une étude conduite sous la direction de l'Etat a permis d'identifier l'état actuel, et les émissions qui seront générées par le projet et par le nouveau quartier. Il en ressort que dans le quartier Nord du Petit-Quevilly et au niveau du quartier Jacques Prévert, qui sont riverains de Sud III, la variation est faible par rapport à la situation actuelle. Le projet produit des niveaux assez forts de nuisances sonores au niveau des bâtiments proches de l'infrastructure nouvelle, mais pas sur le nouveau quartier. Les bâtiments du nouveau quartier qui seront en front immédiat du ruban routier protégeront du bruit les bâtiments d'habitation qui seront dans le cœur du nouveau quartier. L'étude conclut qu'il n'est pas nécessaire de mettre en place des protections phoniques ; néanmoins, le maître d'ouvrage souhaite installer des deux côtés de l'infrastructure des écrans acoustiques, soit sur un linéaire de plus de 2 000 mètres.

- Des préoccupations ont été exprimées au sujet de la qualité de l'air et de la santé. Une étude réalisée permet d'apprécier les incidences du projet sur la qualité de l'air mais aussi le cumul des effets générés par le projet et par l'écoquartier. On constate qu'une fois l'aménagement réalisé les niveaux sont meilleurs en termes d'émissions d'oxyde d'azote et de particules PM10. Par ailleurs, conformément aux exigences, une étude particulière est en cours sur les risques sanitaires (inhalation, ingestion) générés par cette réalisation.
- Le projet est à dimension multimodale. Situé près de la zone industrialo-portuaire, il offrira, y compris pendant sa réalisation, une amélioration des accès aux installations portuaires et fluviales, et permettra d'intégrer le développement des transports collectifs dans l'agglomération, la mise en service de la ligne T4 étant une condition essentielle pour l'optimisation du fonctionnement général de la circulation pendant la phase travaux. Le projet intègre une future ligne T5 (jonction entre la future gare Saint-Sever et le pôle d'échanges du Mont Riboudet, voire au-delà) transitant par le nouveau quartier et par le pont Flaubert. Il intègre également la conservation des réseaux ferroviaires de la desserte fret des installations portuaires, logistiques et industrielles de la rive gauche ; et le futur passage de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie en rive Sud de la Seine.
- Des inquiétudes ont été formulées sur le non-traitement de la rive droite et sur certains risques pouvant être induits par l'amélioration des conditions en rive gauche, avec des répercussions défavorables en rive droite. Le sujet est bien pris en considération. Un financement pour les études d'amélioration des accès et des conditions de circulation en tête Nord est inscrit dans le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-20, avec un co-financement de l'Etat, de la Métropole Rouen-Normandie et de la Région Haute-Normandie. Il faut définir un projet urbain pour la rive droite, à l'instar de ce qui a été fait sur la rive gauche. Ces études seront menées dans les meilleurs délais. Des travaux importants ne peuvent pas être menés simultanément sur les deux rives, et les aspects financiers doivent également être pris en compte.
- Quelques commentaires assez mineurs ont été faits sur les sujets suivants : le montant de l'investissement ; la répercussion du fait qu'il s'agisse d'un projet de haute technicité dans un milieu contraint avec l'objectif de minimiser l'impact sur le foncier en libérant de l'espace pour le nouveau quartier ; la réalisation du projet selon un phasage très fin adapté aux enjeux économiques et à l'exigence du maintien des circulations en provenance de Sud III (85 000 véhicules/jour) et du pont Flaubert (55 000 véhicules/jour) ; l'exemplarité sur le plan environnemental et le coût des protections phoniques qui y concourent.
- La préparation des travaux fait l'objet de préoccupations. L'anticipation est un facteur clé pour le bon déroulement du chantier et pour minimiser les impacts sur les activités économiques et sur la circulation. Cela suppose un ordonnancement détaillé des travaux, la poursuite du travail de coordination avec l'ensemble des porteurs de projet sur le territoire compris entre la rue Bourbaki et l'avenue Jean Rondeaux, voire dans un périmètre plus large – un intervenant lors d'une séance a dit qu'il faudrait peut-être voir les incidences potentielles du chantier de la gare Saint-Sever en termes de temporalité, et cette observation sera prise en compte. Le dialogue se poursuivra avec les partenaires socioéconomiques, le monde associatif, les gestionnaires de voiries et les services de transport, et au-delà avec les entreprises riveraines et les habitants du territoire. Les premières réunions se dérouleront après l'été prochain, au cours duquel le bilan de la concertation sera établi.

Jean-Yves PEIGNÉ souligne que le projet routier constitue un élément majeur du projet urbain et en permet la réalisation. Il permet d'édifier l'écoquartier sur tout l'espace reconquis à l'Est du nouveau barreau.

LES PROCHAINES ÉTAPES DU PROJET

- Après l'été 2015, la concertation interservices de l'Etat sera organisée, conformément aux procédures définies par les textes.
- Cela permettra d'engager ensuite la saisine de l'Autorité environnementale et celle du Commissariat général à l'investissement, compte tenu du montant du projet. Les avis de ces deux instances doivent être joints au dossier d'enquête publique.
- L'enquête publique portera sur la déclaration de projet, l'autorisation au titre de la loi sur l'eau et la dérogation « Espèces protégées » ;
- En parallèle, les études de projet seront poursuivies avec l'ensemble des partenaires intéressés ;
- Les engagements de travaux interviendront en 2017.

Le calendrier prévisionnel des travaux montre que plusieurs années de travaux sont nécessaires pour prendre en compte ce phasage fin et pleinement adapté à la prise en considération des enjeux économiques et des intérêts des usagers du réseau routier, national ou local.

TEMPS D'ÉCHANGES

Guillaume BLAVETTE, Association « Effet de serre toi-même », apprécie le rappel qui a été fait des éléments que le mouvement associatif a exprimés au cours des réunions. Il n'a cependant pas entendu deux points essentiels : les inquiétudes concernant le mélange des trafics sur le nouvel équipement, et celles concernant l'espace logistique au pied du pont. Il rappelle que le mouvement associatif est partisan d'une différenciation des trafics pour accompagner la baisse de l'usage des véhicules motorisés, et demande quelle est la pertinence de l'engagement d'une telle somme si ce n'est pas aussi pour faire évoluer les comportements. Il souligne qu'il manque dans l'agglomération des alternatives à la voiture ; c'est une inquiétude majeure qu'il réitère. Il conclut que ce projet attendu depuis longtemps est utile, mais devrait s'inscrire dans une vision plus globale de l'évolution des mobilités.

Philippe PIRQUIN, Président de la Fédération Régionale des Travaux Publics de Normandie, a déjà affirmé par courrier le soutien entier de la Fédération à ce projet, attendu et nécessaire pour le développement économique de la Métropole et de tout le secteur portuaire, et pour le développement du quartier Flaubert. Il regrette le temps que prendra la réalisation du projet - particulièrement bien préparée. On répond à une urgence économique et sociale et il devrait être possible, avec les technologies développées, de réduire ce temps. Sa seconde réserve porte sur le fait que la tête Nord du pont ne soit pas prise en compte aussi rapidement.

Gilbert RENARD, Conseiller communautaire et Maire de Bois-Guillaume, évoque la nécessité 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 et de ce grand projet d'aménagement du pont Flaubert. Il serait judicieux de lancer des études dès maintenant sur la tête Nord à la place de celles qui concernent la réalisation d'une passerelle (qui est mentionnée page 18 du document mis à disposition), le montant est conséquent pour un passage d'eau du type pont transbordeur, alors que le pont Flaubert est un pont levant. Cette passerelle réservée uniquement aux vélos et piétons pourrait peut-être être reportée sur ou près de la liaison T4 à environ 200 mètres, pour le passage sur le pont Guillaume Le Conquérant, pour permettre à la place de chercher des solutions pour désenclaver la Vallée du Cailly. Il souligne donc la nécessité de s'intéresser aux aménagements Nord et de financer si possible dès à présent des études.

Patrick BERG répond que la tête Nord n'est pas oubliée, d'ailleurs dans le prochain Contrat de Plan il y a une ligne d'étude qui sera cofinancée par la Métropole, la Région et l'Etat, pour avancer sur ce qu'il faudra faire dans un second temps concernant la tête Nord. Le travail de la DREAL est d'élucider les perspectives techniques, la faisabilité, ensuite les réflexions s'inscriront dans une approche urbaine plus globale.

A ce stade, les trois sujets techniques, dans l'ordre de priorité sont :

- La possibilité d'accompagner la réalisation du projet routier rive gauche et la mise en place de l'écoquartier par une desserte en transport collectif, ce qui pourrait justifier que l'on ajoute en rive droite une bretelle partant du pont. Un bus venant de la future gare Saint-Sever traverserait la rive gauche, le quartier, le pont, et rejoindrait le pôle d'échange multimodal du Mont Riboudet par une bretelle dédiée. C'est le premier sujet de cette ligne d'étude du Contrat de Plan dont la signature est imminente.
- Un deuxième sujet sera étudié également dans le programme d'études pluriannuel : l'aménagement choisi en 2008 fait que quand on vient du pont vers le Nord, la circulation se réduit à une voie, ce qui provoque parfois des encombrements et des accrochages ; par ailleurs, les trafics venant du pont prennent une part relative qui s'accroît progressivement, donc ne doit-on pas faire en sorte que venant du pont et allant vers le Nord on maintienne les deux files de circulation ? C'est à étudier. Il ne faut pas que cela engendre des difficultés de circulation dans le centre-ville de Rouen qui est proche.
- Enfin, en venant de Barentin, quand on sort pour aller à Rouen, pourrait-on élargir un peu la sortie immédiate pour avoir rapidement deux files (puis les trois files pour arriver au feu) ?

La rive droite n'est donc pas oubliée, ces réflexions techniques seront mises en commun en vue d'une concrétisation.

Concernant l'espace logistique (question de Guillaume BLAVETTE), c'est en ville, dans un écoquartier, près de l'infrastructure, et le Grand Port Maritime de Rouen souhaite améliorer le service rendu à ses clients en facilitant par cet espace les échanges entre les silos et l'activité économique ; c'est légitime.

Jean-Yves PEIGNÉ revient sur le calendrier général des travaux qui prend en compte un phasage très fin permettant un maintien des flux de circulation sur Sud III. La possibilité de recourir à des modes alternatifs pour accéder au centre-ville de Rouen par des véhicules légers est évoquée, en utilisant notamment la nouvelle ligne T4 à partir du Zénith ; toute décharge générée par l'utilisation des transports collectifs sera profitable à l'ensemble des usagers. Deux voies seront maintenues sur Sud III, dans chaque sens de circulation, pendant les travaux. L'accès des poids lourds à la zone industrialo-portuaire se fera par le boulevard maritime, il y aura un complément d'aménagement de ce réseau en prolongement du boulevard maritime : l'aménagement du boulevard des Docks rejoignant Sud III au niveau de Petit-Couronne. Cette opération sera sous la maîtrise d'ouvrage du Grand Port Maritime de Rouen, avec une contribution financière de la Métropole Rouen-Normandie et de l'Etat. Si l'on veut maintenir les deux sens de circulation on ne pourra pas construire en même temps les deux culées (positionnées sur les chaussées aujourd'hui Nord et Sud de Sud III). Ces culées seront réalisées dans un contexte difficile, deux viaducs étant construits l'un après l'autre. Début 2022, la circulation sera possible dans le sens Nord-Sud sur l'ensemble du nouvel ouvrage qui aura été aménagé au fil des mois. Il ne faudra pas attendre de 2017 à 2023 pour avoir les bénéfices de l'aménagement, ils arriveront au fil des années.

Concernant le mélange des trafics, il est présent aujourd'hui sur de grandes artères (Autoroute A150, Sud III, pont Guillaume Le Conquérant, avenue Jean Rondeaux), et difficilement séparable. Le trafic de transit n'a pas grand-chose à faire dans ce secteur, le trafic d'échange peut s'en écarter, notamment venant du Nord-est et pour desservir les zones portuaires du Grand Port Maritime de Rouen, la solution adaptée étant le contournement Est de Rouen. Les deux projets sont complémentaires, jamais concurrents. Le projet présenté aujourd'hui n'est en aucun cas un

contournement de l'agglomération rouennaise. Par ailleurs, le projet n'a pas vocation à être un « aspirateur à voitures », le trafic est là, il sera déplacé légèrement vers l'Ouest. Une certaine fluidité est recherchée entre les deux rives de la Seine, et demain il faudra chercher à faire des améliorations sur la rive droite.

David LAMIRAY, Maire de Maromme, fait part de la satisfaction des élus de l'Ouest quant à la réalisation attendue depuis longtemps de cet élément qui participe à la structuration urbaine de l'agglomération ; satisfaction aussi concernant les futures connexions de la rive gauche avec le Pôle du Mont Riboudet à travers le pont Flaubert, avec la ligne T5 que l'on imagine déjà alors que les travaux de la ligne T4 n'ont pas commencé. Il y a bien une cohérence de l'aménagement du territoire sur l'Ouest avec ce barreau nécessaire. Cependant, il alerte sur le fait que le grand absent est le chaînon manquant de la rive droite. Des études seront lancées, or, en 2008 des études sur la connexion du pont avaient sans doute été réalisées aussi, mais on relance une réflexion sur la connexion du pont Flaubert, notamment sur la rive droite. Les élus de la Vallée du Cailly et ceux de la Métropole sont attentifs aux difficultés de la Vallée du Cailly qui est traversée par l'A150. Il souhaite alerter sur la réflexion commune des élus sur cette autoroute qui a obtenu le barreau manquant Barentin-Yvetot, attendu depuis des dizaines d'années, qui permet de connecter Le Havre et Rouen, mais qui a aussi comme conséquence le déversement d'un trafic dense au cœur de l'agglomération. L'A150 est saturée matin et soir. La concession attribuée sur le barreau Barentin-Yvetot prévoit une augmentation du trafic sur l'A150 de + 20 000 véhicules/jour – une grande proportion ira sur l'ouvrage du pont Flaubert et dans l'entonnoir de la rive droite, où l'on passera toujours de trois à une file. A la sortie du Mont Riboudet, on passe de quatre à une file. Il a entendu la réflexion sur un « cédez le passage », du Mont Riboudet pour entrer sur l'A150 sur la tête Nord ; c'est sans commentaire aujourd'hui. Il faut mener des études effectivement.

Par ailleurs, des études seront lancées pour essayer de donner de la fluidité sur la tête Nord sur l'aménagement actuel, c'est-à-dire que telle que l'on conçoit cette grande chicane urbaine, c'est l'aménagement définitif, alors que l'on avait vu, lorsque le pont Flaubert a été réalisé, d'autres connexions au pont Flaubert et à l'A150, sans doute plus coûteuses et compliquées. On se donne les moyens sur la rive gauche, on pourrait le faire aussi sur la rive droite pour connecter d'une manière plus structurante la tête Nord du pont Flaubert à l'A150, car la chicane routière est un non-sens.

Les prévisions de trafics sont faites à partir des chiffres actuels mais l'Ouest de Rouen se développe beaucoup, c'est positif, c'est de la qualité urbaine et de la qualité de vie, mais cela s'harmonise aussi avec des choix cohérents qui donneront une fluidité et permettront de connecter les territoires. En 2025-2030 la Ligne à Grande Vitesse sortira quelque part entre le bassin Saint-Gervais et Bapeaume, et viendra se greffer en parallèle sur l'A150, ce qui compliquera fortement les aménagements que l'on pourrait imaginer pour donner une connexion cohérente à l'ensemble et à la multitude de réseaux de transport.

David LAMIRAY est donc très satisfait que cette connexion arrive enfin mais est très inquiet au sujet de la cohérence de l'ensemble car « on a beau rallonger un tuyau, s'il est pincé il n'y aura pas plus de débit ».

Patrick BERG réaffirme que la rive droite n'est pas oubliée. Lors de l'élaboration du prochain Contrat de Plan, il a échangé avec la Métropole et avec la Région sur les priorités, puisque les financements et la dimension des équipes de la DREAL ne permettent pas de tout faire en même temps. Il y a deux ans, la Métropole a indiqué que la priorité était la rive gauche. Rapidement ensuite, il avait reçu une délégation de maires de la Vallée du Cailly, à propos de la rive droite. Les ponts de Rouen supportent globalement un trafic dont une partie pourrait passer ailleurs s'il y avait un contournement, et le projet d'aménagement des accès Sud du pont Flaubert est complémentaire du projet de contournement autoroutier de Rouen, y compris pour les trafics venant du Nord-est et allant vers le port. Par ailleurs, la situation que connaît la Vallée du Cailly n'est pas forcément entièrement imputable au pont Flaubert et aux accès de sa rive droite. Il y a peut-être plusieurs causes, et donc plusieurs solutions. Dans le prochain Contrat de Plan il existe une ligne d'étude sur

trois sujets techniques ; des faisabilités techniques sont à regarder. Il y a aussi, sur l'immédiat accès sur la tête Nord du pont, des aménagements à faire dans le cadre d'un projet urbain. Il est possible que des solutions pour la circulation dans la Vallée du Cailly relèvent également d'autres initiatives, d'autres maîtrises d'ouvrage, étant donné que le pont Flaubert n'est pas le seul responsable de cette situation.

Daniel CORNET, Président du Club de chefs d'entreprise Elan, revient sur l'efficacité du projet : prix, délai, gêne. La présentation actuelle n'est peut-être pas la meilleure efficacité ; il serait peut-être préférable d'interrompre une circulation pendant deux ou trois mois, ce qui amènera de la gêne mais des délais en moins, des économies de coûts de fonctionnement de la maîtrise d'œuvre et la maîtrise d'ouvrage, peut-être pour pouvoir travailler sur d'autres études attendues sur d'autres zones géographiques. La planification mériterait donc d'être retravaillée en tenant compte de tous les critères, et pas seulement du fait de faire les choses l'une après l'autre. La solution d'aujourd'hui n'est pas optimum en matière de coût, de délai et de performance.

Patrick BERG répond que si l'on coupait la circulation sur Sud III et sur le pont Flaubert la gêne occasionnée serait colossale compte tenu des flux de 85 000 et 55 000 véhicules/jour. Il souligne à nouveau les éléments de coût (200 M€) : les travaux seront faits sous circulation routière et ferroviaire (il ne faut pas interrompre non plus la desserte des entreprises qui sont sur le port), ce qui coûte effectivement plus cher que si l'on interrompt tout – ce qui est impensable. Le coût du projet est proportionné aux enjeux urbains, aux enjeux de circulation, et tient compte de la situation (des sols particuliers, donc des ouvrages particuliers). C'est minuté, mais ce n'est pas long compte tenu de toutes les contraintes.

CONCLUSION

Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, Président du Conseil Régional de Haute-Normandie, salue le travail qui a été fait par les services de l'Etat, par les partenaires, et la société civile qui s'est impliquée, notamment les élus, les représentants associatifs et ceux du monde de l'entreprise. Le débat s'est tenu dans de bonnes conditions.

Sur le fond, il souligne le chemin parcouru depuis la visite de M. Cuvillier, Ministre des Transports à l'époque, qui avait annoncé l'engagement de l'Etat à hauteur de 100 M€, sur la base duquel les collectivités territoriales se sont engagées elles aussi pour financer cette infrastructure. Le CPER a bien été signé et les engagements ont donc été tenus.

Dans le débat, quelques éléments se dégagent :

- Le délai : concernant la rive Sud, le délai qui paraît très long aux citoyens, ce que l'on peut comprendre, comme on comprend la nécessaire continuité de la circulation ; c'est à mettre en balance et le calcul économique a dû être fait.
- Le bruit : il n'y aura pas d'impact significatif mais il y a tout de même une augmentation du trafic, une nouvelle infrastructure routière ; la volonté annoncée d'être exemplaire en matière acoustique est un élément important.
- La rive droite : un 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.
- L'impact économique du projet pour l'emploi : on donne de l'activité aux entreprises, lors de l'attribution des marchés il faudra porter une attention à l'emploi normand, dans ce projet normand.

Patrick BERG remercie le Président Nicolas MAYER-ROSSIGNOL pour ses propos vigilants et encourageants. Il résume les éléments qu'il proposera au Préfet de Seine-Maritime, Pierre-Henry Maccioni, de retenir, dans le compte rendu de la concertation et dans le compte rendu qu'il lui proposera de transmettre à Ségolène Royal, ministre de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, en charge des Transports, et à Alain Vidalies, secrétaire d'Etat en charge des Transports.

Plusieurs éléments qui ont été l'objet du débat de ce soir seront repris :

1. Le projet n'est pas un contournement Ouest de Rouen, il est complémentaire du contournement Est.
2. C'est un projet construit pour favoriser la transparence urbaine de l'écoquartier Flaubert, l'accès à la Seine depuis Le Petit-Quevilly, par la conception du projet et par son positionnement au sein du quartier, et par la requalification de l'extrémité de Sud III qui redeviendra une voirie urbaine du Petit-Quevilly.
3. Concernant la protection phonique, et donc de la qualité de l'air, le projet est très volontariste.
4. Le projet peut être qualifié d'intermodal.
5. La rive droite n'est pas oubliée, son programme d'étude sera lancé dans le cadre du Contrat de Plan et les travaux avec les élus de la Vallée du Cailly, la Métropole, la Ville de Rouen, la Région, les services techniques, se poursuivront pour voir comment intégrer les propositions techniques dans un projet urbain d'ensemble.
6. Le coût du projet est proportionné aux enjeux du projet, en termes de conception et d'ouvrage comme en termes de circulation, avec l'obligation de ne pas couper Sud III, ni le pont ; et proportionné à la situation du site, notamment l'état des sols.
7. Une grande attention sera portée au dialogue continu avec le territoire, jusqu'à l'enquête publique. S'il y a bien déclaration de projet, il y aura une vigilance sur la phase travaux, sur la transparence absolue concernant cette phase et sur la minoration des gênes occasionnées. On étudiera la possibilité non pas d'une certification ISO 14001 formelle (il n'y a pas d'engagement là-dessus car le projet est très complexe), mais de ce qui constituerait l'essentiel de cette norme. L'utilisateur aura une visibilité constante de la gêne mais aussi des améliorations progressives.
8. Dans ses marchés routiers, la DREAL formalise un certain nombre de clauses en matière d'emploi, avec l'aide des services de la Métropole.

Il faut retenir en particulier que le projet est attendu et partagé.

La concertation qui se termine le 31 mai 2015 sera prolongée par des réunions d'un format plus léger, avec les élus, les partenaires associatifs, les partenaires économiques – le monde du transport routier, le monde portuaire. On aura à cœur que ce projet soit porté par tous. C'est le projet du territoire.

Pascal BEAUMARD rappelle que jusqu'au 31 mai il est possible de poster des questions et commentaires sur le site Internet, ou en adressant les cartes T, etc. Il remercie tous les participants.