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

Enquête publique unique regroupant :

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

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

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

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

du 5 janvier au 9 février 2017

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

Arrêté préfectoral du 8 décembre 2016

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Le présent rapport, établi par la commission d'enquête, est divisé selon les sept parties distinctes suivantes :

1. **le rapport d'enquête proprement dit, commun à quatre enquêtes publiques ;**

2. **le procès-verbal de synthèse des observations recueillies au cours de l'enquête publique unique ;**

3. **le mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès-verbal de la commission d'enquête ;**

4. **les conclusions motivées et l'avis sur la déclaration de projet afférente à l'intérêt général des travaux à réaliser ;**

5. **les conclusions motivées et l'avis sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Rouen et du Petit-Quevilly ;**

6. **les conclusions motivées et l'avis sur l'attribution du statut de route express à la section de voie nouvelle construite ;**

7. **les conclusions motivées et l'avis sur le retrait du statut de route express conféré à certaines routes nationales et sections de routes nationales.**

Sommaire du rapport d'enquête

Page

1 - Objet de l'enquête publique unique……...…… : 4

2 - Cadre législatif et réglementaire.....……....……..… : 5

3 - Composition du dossier soumis à l'enquête publique unique.... : 6

4 - Présentation du projet……...…… : 9

5 - Étude d'impact et notice d'incidence Natura 2000……..…… : 16

6 - Évaluation socio-économique…….. : 25

7 - Mise en compatibilité des documents d'urbanisme..……... : 26

8 - Statut routier du projet……...…… : 31

9 - Concertation préalable et son bilan…… : 34

10 - Réunions et visites de la commission d'enquête……..... : 35

11 - Mesures de publicité…… : 39

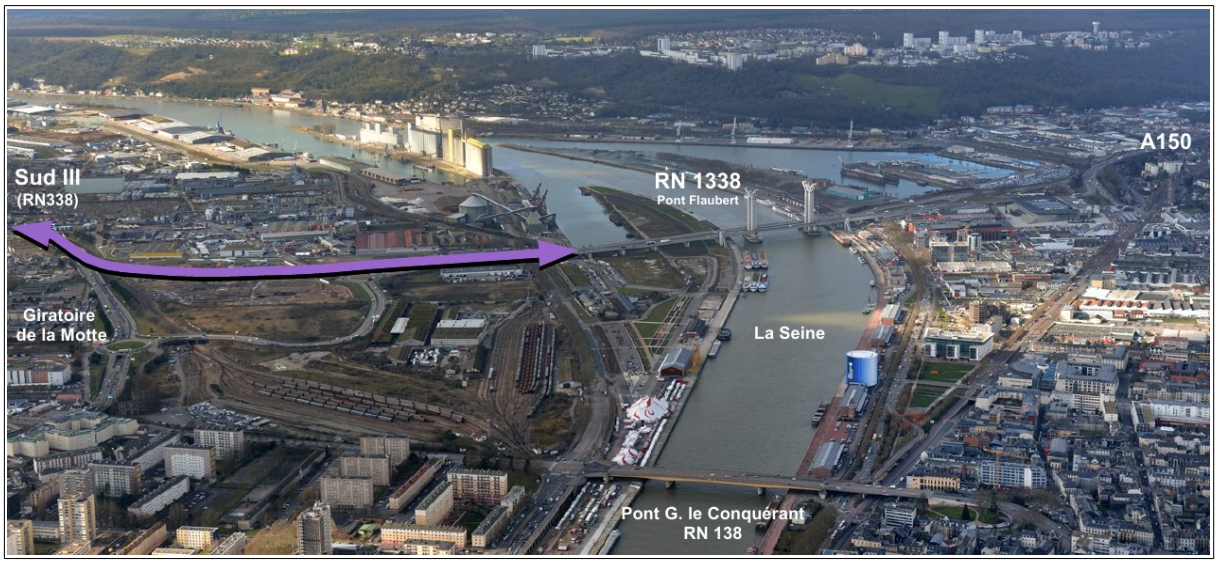
12 - Permanences des membres de la commission d'enquête..... : 42

13 - Bilan de l'enquête publique……..... : 42

14 - Procès-verbal de synthèse des observations du public…...….. : 44

15 - Mémoire en réponse du maître d'ouvrage……..……..... : 45

- Nota de la commission d'enquête…….…….. : 74



La liaison directe entre la voie rapide Sud III et la tête sud du pont Flaubert sur la rive gauche de la Seine

1 : Objet de l'enquête publique unique

L'État, représenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (la DRÉAL Normandie), a décidé, en coopération financière avec la Région Normandie (25%), la Métropole Rouen Normandie (15%) et le Département de la Seine-Maritime (10%), de réaliser l'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine sur le territoire des communes de Rouen et du Petit-Quevilly en Seine-Maritime.

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

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

Par souci de simplification administrative, les quatre procédures ont été menées concomitamment et ont fait par conséquent l'objet d'une enquête publique unique destinée à informer la population et à recueillir ses observations, propositions et contre-propositions éventuelles sur le projet présenté par l'État, maître d'ouvrage.

Sur saisine du directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement de

Normandie, en date du 30 août 2016, le président du tribunal administratif de Rouen, par décision du 5 octobre 2016, a désigné les membres d'une commission d'enquête composée des quatre commissaires enquêteurs suivants :

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

Les membres titulaire et le suppléant ont déclaré sur l'honneur *« ne pas être intéressé à l'opération à titre personnel ou en raison de [leurs] fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumis à enquête au sens des dispositions de l'article L. 123-5 du code de l'environnement »*.

Les modalités d'organisation de l'enquête (durée et dates de l'enquête, fixation des dates et horaires des permanences, mesures de publicité, etc.) ont été définies d'un commun accord entre les représentants de la préfecture, de la DRÉAL et les membres de la commission.

Par arrêté du 8 décembre 2016, la préfète de la Seine-Maritime a prescrit l'ouverture de cette enquête unique du jeudi 5 janvier 2016 à 9h00 au jeudi 9 février 2017 à 15h00, soit une durée de 36 jours consécutifs.

Cet arrêté préfectoral a fixé les 10 lieux d'enquête suivants :

- ✔ la préfecture de la Seine-Maritime, siège de l'enquête,
- ✔ la mairie de Rouen,
- ✔ la mairie annexe Pasteur,
- ✔ la mairie du Petit-Quevilly,
- ✔ la mairie du Grand-Quevilly,
- ✔ la mairie de Petit-Couronne,
- ✔ la mairie de Grand-Couronne,
- ✔ le siège de la Métropole Rouen Normandie,
- ✔ le siège rouennais du conseil régional de Normandie,
- ✔ le siège du conseil départemental de Seine-Maritime.

Les dates et heures des permanences, par un ou plusieurs membres de la commission d'enquête, qui ont été fixées dans l'arrêté préfectoral, sont mentionnées au chapitre 12 du présent rapport.

2 : Cadre législatif et réglementaire

Les caractéristiques du projet d'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine, nécessitaient l'organisation de plusieurs enquêtes. Ainsi que précisé précédemment, par souci de simplification administrative, les procédures d'enquêtes publiques qui relèvent de dispositions législatives et réglementaires distinctes, peuvent faire l'objet d'enquêtes conjointes dans le cadre d'une enquête publique unique. Telle est la procédure engagée au titre du présent projet.

Cette enquête publique unique portait sur les quatre objets suivants :

- ✔ **La déclaration de projet** afférente aux travaux nécessaires à la réalisation du projet des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine. La procédure a été menée au titre des articles L. 122-1 à L. 122-3.3, L. 123-1 à L. 123-19 et R. 123-1 à R. 123-27 du code de l'environnement. S'agissant d'un projet ayant un impact non négligeable sur l'environnement, il a été soumis à étude d'impact. L'autorité de l'État responsable du projet se prononcera, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.

- ✔ **La mise en compatibilité des documents d'urbanisme** des communes de Rouen et du Petit-Quevilly, menée au titre du code de l'urbanisme mais dans le cadre de la déclaration de projet, celle-ci emportant les deux mises en compatibilité. Cette enquête a été menée au titre des articles L. 153-54 à L. 153-59 et R. 153-17 du code de l'urbanisme et de l'article L. 126-1 du code de l'environnement relatif à la déclaration de projet pour la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de ces deux communes.

- ✔ **L'attribution du statut de route express** aux accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine, enquête régie au titre des articles L. 151-1 à L. 151-3 et R. 151-1 à R. 151-3 du code de la voirie routière.

- ✔ **Le retrait du statut de route express** conféré à certaines routes nationales et sections de routes nationales existantes, procédure menée au titre des articles L. 151-2 et R. 151-6 du code de la voirie routière.

L'ensemble des dispositions réglementaires relatives à l'enquête publique unique était régi par les articles R. 123-1 à R. 123-27 du code de l'environnement.

Il est à noter que le projet n'était pas soumis à une enquête publique au titre de la loi sur l'eau. L'opération fera toutefois l'objet d'une déclaration « loi sur l'eau ».

D'autre part, l'opération projetée ne nécessitant pas d'engager une procédure d'expropriation, elle n'était par conséquent pas soumise aux dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Enfin, il est précisé que l'enquête publique unique portant sur quatre objets, la commission d'enquête établira quatre documents distincts pour présenter ses conclusions motivées et avis au titre de chacune des quatre enquêtes.

A l'issue de cette enquête unique, l'autorité compétente pour prendre la déclaration de projet sera la préfète de la Seine-Maritime, en application de l'article L. 126-1 du code de l'environnement. Quant au statut de route express de l'opération projetée, le classement, d'une part, et le déclassement, d'autre part, seront pris par décret du ministre de l'environnement chargé des transports.

3 : Composition du dossier soumis à l'enquête publique unique

Conformément aux dispositions de l'article L. 123-6 du code de l'environnement, le dossier présenté au public durant l'enquête publique unique devait comporter les pièces et éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises, mais également une note de présentation non technique du projet.

Le dossier global était composé des pièces suivantes, toutes présentées au format A3 :

Un sommaire général du dossier organisé en 14 volumes (format A3 plastifié).

Volume 1 : Note de présentation non technique comportant une description sommaire du projet.

Volume 2 : Pièce A : Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives. Cette première pièce est divisée selon les quatre chapitres suivants :

1) Contexte du projet – Objet de l'enquête publique.
2) Insertion de l'enquête dans la procédure administrative.
3) Mention des textes régissant l'enquête publique.
4) Schéma récapitulatif du déroulement de la procédure.

Volume 3 : Pièce B : Plan de situation du projet.

Volume 4 : Pièce C : Notice explicative. Elle comprend les six chapitres suivants :

1) Contexte et objectif,
2) Historique du projet.
3) Justification du projet au regard des enjeux environnementaux.
4) Principales caractéristiques du projet.
5) Synthèse des impacts et des mesures en faveur de l'environnement.
6) Appréciation sommaire des dépenses.

Volume 5 : Pièce D : Plan général des travaux.

Volumes 6, 7, 8 et 9 : Pièce E : Étude d'impact et notice d'incidence Natura 2000. C'est la pièce la plus importante du dossier présentée en trois volumes (environ 2000 pages A3 avec les annexes). L'étude d'impact est divisée selon les 16 chapitres suivants :

1) Identité de la maîtrise d'ouvrage. Présentation générale de l'étude.
2) Résumé non technique du dossier d'évaluation environnementale.
3) Présentation du projet et des travaux. Classement au titre de la loi sur l'eau.
4) État initial de l'environnement du site et de la zone susceptible d'être affectée par le projet.
5) Solutions examinées et justification du projet au regard des enjeux environnementaux.
6) Incidences du projet sur l'environnement et mesures retenues par le Maître d'ouvrage.
7) Incidences du projet sur la santé humaine et évaluation des risques sanitaires.
8) Appréciation des incidences du programme de travaux.
9) Analyse des coûts collectifs. Bilan énergétique.
10) Analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus.
11) Notice d'incidence Natura 2000.
12) Synthèse des mesures et évaluation des dépenses associées. Programme de surveillance et d'entretien.
13) Compatibilité du projet avec les documents de planification urbaine et environnementale.
14) Auteurs de l'étude et analyse des méthode utilisées pour l'évaluation environnementale.

15) Sommaire détaillé de l'étude d'impact. Liste des illustrations.
16) Annexes, au nombre de 26, relatives aux études de conception du projet.

Volume 10 : Pièce F : Évaluation socio-économique comprenant les cinq parties suivantes :

1) Objet et contexte réglementaire de l'évaluation socio-économique.
2) Analyse stratégique.
3) Présentation du projet.
4) L'évaluation socio-économique.
5) Synthèse de l'évaluation socio-économique.

Volume 11 : Pièce G : Dossier de mise en compatibilité (MEC) des documents d'urbanisme : est divisé en deux parties, l'une au titre de la MEC du plan local d'urbanisme de Rouen et l'autre au titre de la MEC du plan local d'urbanisme du Petit-Quevilly.

Volume 12 : Pièce H : Dossier relatif au statut routier du projet (classement et déclassement de voirie). Il comprend les cinq chapitres suivants :

1) Objet du dossier et notice explicative.
2) Réseau routier national actuel.
3) Statut du projet (route express).
4) Réseau routier national existant – Retrait du statut de route express.
5) Domanialité du projet – Déclassement de voirie.

La pièce H comprend 5 annexes (1 arrêté préfectoral et 4 délibérations des collectivités territoriales concernées par la procédure du statut routier du projet).

Volume 13 : Pièce I : Bilan de la procédure de concertation préalable. Cette pièce comprend, outre l'avant-propos et la conclusion :

1) La préparation de la concertation.
2) Le déroulement de la concertation.
3) La synthèse thématique des avis exprimés et des réponses apportées au cours de la concertation.
4) Les enseignements de la concertation pour la maîtrise d'ouvrage.

Volume 14 : Pièce J : est divisée en deux parties :

- J1 : Avis délibéré n°2016-89 de l'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable, adopté lors de la séance du 7 décembre 2016.

- J2 : Mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale.

Commentaires de la commission sur le dossier d'enquête dans son ensemble : *Le dossier présenté au public était particulièrement volumineux (19 kg) comprenant un total d'environ 2 500 pages au format A3 dont 1 500 pages d'annexes venant compléter l'étude d'impact de 550 pages. Ce dossier très technique, élaboré depuis plusieurs années, a nécessité de nombreuses études compte tenu de la complexité du projet, de la configuration du site et de son articulation avec le projet d'écoquartier Flaubert. La lecture d'un tel dossier par les membres de la commission a donc nécessité plusieurs dizaines d'heures de travail*

pour parfaitement l'appréhender. La commission souligne la qualité de la rédaction pédagogique des différentes pièces du dossier lesquelles sont illustrées par de très nombreux schémas, cartes et figures. Outre le résumé non technique de l'étude d'impact très compréhensible, la notice explicative (pièce C) était accessible par les personnes non-initiées et elle constituait par conséquent une pièce maîtresse synthétique du dossier global à destination du public, un important glossaire venant compléter utilement son information. Naturellement, pour ce type de dossier comprenant plusieurs pièces distinctes les unes des autres mais réglementairement complémentaires (au sein même de l'étude d'impact et avec notamment l'évaluation socio-économique) des redondances ont pu être observées mais elles sont difficilement évitables. En conclusion, la commission souligne la grande qualité du dossier soumis à l'enquête publique unique. Il est bien rédigé, bien présenté, avec des analyses cohérentes et pertinentes qui n'appellent pas d'observations particulières, sur le fond. Toutefois, sur la forme, concernant l'étude d'impact, il aurait été plus judicieux de placer le sommaire détaillé aux premières pages plutôt qu'à partir de la page 477, ce qui en aurait facilité la consultation.

Toutes les pièces du dossier étaient rassemblées à l'intérieur d'un grand carton spécialement conçu à cet effet, évitant ainsi de disperser les 14 volumes du dossier. Celui-ci était mis à disposition du public dans les 10 lieux d'enquête indiqués au chapitre 1er (objet de l'enquête publique unique). Par ailleurs, le dossier était consultable sur le site Internet de la préfecture <www.seine-maritime.gouv.fr.> et à partir de quatre bornes interactives qui avaient été installées dans les lieux suivants : l'hôtel de ville de Rouen, la mairie annexe Pasteur à Rouen, la mairie du Petit-Quevilly et dans le hall d'accueil de la cité administrative, 2 rue Saint-Sever à Rouen. A partir de ces quatre bornes, le public avait également la possibilité d'accéder au registre électronique pour y déposer ses observations.

4 : Présentation du projet

4.1 : Historique du projet du 6ème franchissement de la Seine

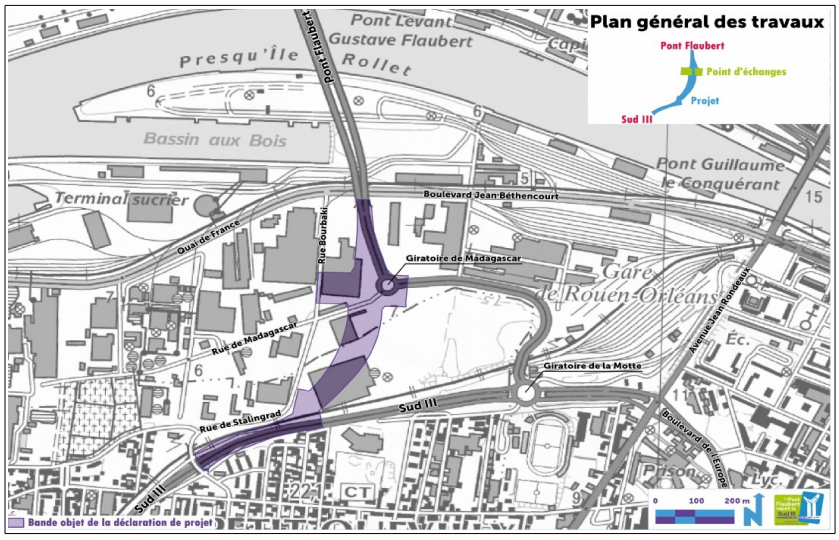
Rouen, ville de 113 500 habitants environ, est la préfecture du département de la Seine-Maritime et désormais la préfecture de la région Normandie. La ville est traversée par la Seine, les deux rives étant reliées par 6 ponts routiers et un pont ferroviaire.

Rouen et l'agglomération rouennaise ont toujours connu, et connaissent hélas encore, des problèmes de circulation notamment accrus par un fort trafic poids-lourds dû à la présence d'un important secteur industrialo-portuaire (Rouen est un port fluvial mais également maritime, le premier port céréalier européen). La traversée de la Seine a donc toujours été problématique et c'est ce qui avait conduit l'État et les collectivités territoriales à envisager, dans les années 1970-1980, la construction d'un 6ème franchissement de la Seine. L'ouvrage projeté (pont ou tunnel) serait situé dans le secteur ouest de la ville au débouché de l'autoroute A 150 en rive droite de la Seine pour permettre un accès direct à la rive gauche sans passer par le pont Guillaume-le-Conquérant (construit en 1970) situé plus en amont de la Seine vers le centre-ville et totalement saturé en heures de pointe.Le projet a mûri au fil des années mais il aura fallu attendre en définitive le début des années 2000 pour que ce projet ambitieux se concrétise véritablement. Le 6ème franchissement de la Seine - le pont Gustave Flaubert - fut mis en service en septembre 2008 mais les raccordements aux voiries existantes, notamment sur la rive gauche, ont été réalisés de manière fonctionnelle mais non définitive compte tenu, d'une part de la présence de l'usine « Grande Paroisse – Rouen B » et, d'autre part, du coût global de l'opération qui ne pouvait pas être supporté à l'époque par les cofinanceurs.

Vue aérienne de la rive gauche de la Seine montrant le projet de liaison directe entre le pont Flaubert et la voie Sud III (sur la droite, la liaison actuelle passant par les giratoires de Madagascar et de La Motte)

4.2 : Le projet arrêté, objet de l'enquête publique

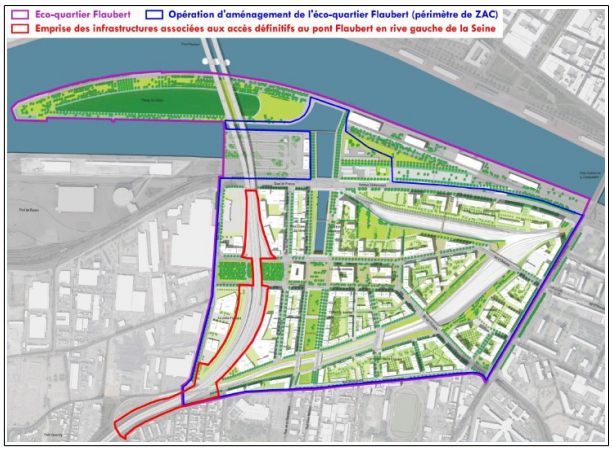
L'opération projetée consiste à réaliser, sur la rive gauche de la Seine, une liaison directe à deux fois deux voies, limitées à 70 km/h, entre le pont Flaubert et la voie rapide Sud III, en supprimant le tracé actuel provisoire et « tortueux » reliant le pont au giratoire de La Motte en passant par celui de Madagascar (voir plan ci-dessous).



L'objectif est de simplifier le réseau viaire et d'en accroître la fonctionnalité contribuant ainsi à l'amélioration, d'une part, de la desserte des installations industrielles, portuaires et logistiques et, d'autre part, de la desserte du futur écoquartier Flaubert.

4.2.1 : La ZAC de l'écoquartier Flaubert

Emprise de l'écoquartier Flaubert



Le réseau routier de l'écoquartier Flaubert

Le projet de liaison directe entre le pont Flaubert et la voie Sud III s'articule avec le projet de zone d'aménagement concerté (ZAC) de l'écoquartier Flaubert sur le territoire des communes de Rouen et du Petit-Quevilly. Les deux projets constituent un même programme de travaux. L'arrêté préfectoral du 3 mai 2016 a déclaré d'utilité publique le projet d'aménagement de la ZAC communautaire de l'écoquartier Flaubert. Ce projet est porté par la SPL[1] Rouen Normandie Aménagement, pour le compte de la Métropole Rouen Normandie.

Cette opération se développe au sein d'un périmètre de 90 hectares : d'une part, 22 hectares pour des aménagements en bord de Seine et sur la presqu'île Rollet et, d'autre part, 68 hectares pour la ZAC proprement dite dont 54 hectares au titre du projet urbain. La constructibilité est estimée à 450 000 m² de surfaces de plancher et la ZAC devrait accueillir environ 6 000 habitants et 9 000 emplois.

La réalisation de cette opération est prévue en six séquences étalées sur les vingt prochaines années. La première séquence concerne la construction d'immeubles à l'est de la ZAC entre le faisceau de voies ferrées et l'avenue Jean Rondeaux.

4.2.2 : La rive droite de la Seine

Le projet ne prévoit aucun aménagement sur la rive droite de la Seine. Cependant, un montant de 2,38 M€ est inscrit au contrat de plan État-Région 2015-2020 au titre des études d'opportunité, de faisabilité et des réflexions préliminaires afférentes à des aménagements en rive droite de la Seine (tête nord du pont Flaubert). Ces études seront menées en concertation avec les collectivités, notamment la Métropole, pour que soient définies au préalable les orientations du projet de développement urbain sur la rive droite.
Les études devront également être coordonnées avec celles du projet de ligne ferroviaire Paris-Normandie. En tout état de cause, les aménagements routiers sur la rive droite ne pourraient être entrepris qu'après la réalisation de ceux de la rive gauche et en fonction du financement qui sera à définir dans le cadre d'un contrat de plan futur.

1 SPL : société publique locale

4.3 : Les caractéristiques des principaux ouvrages en rive gauche de la Seine

Les différentes composantes du projet

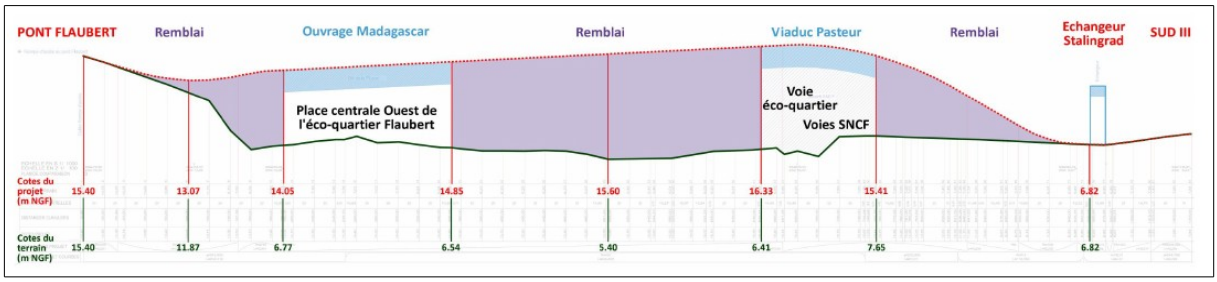
Le projet en rive gauche de la Seine comprend les trois ouvrages d'art suivants (voir schéma ci-dessus) :

1. **Le viaduc Pasteur :** d'une longueur de 120 m environ et de 6 m de gabarit, il permettra le franchissement, d'une part, des deux voies ferrées électrifiées utilisées pour le fret industrialo-portuaire et, d'autre part, d'une rue qui sera créée dans le cadre du projet d'écoquartier Flaubert le long du faisceau ferroviaire.

2. **L'ouvrage Madagascar :** d'une longueur d'environ 160 m et de 4,85 m de gabarit, il assurera le franchissement de l'espace public central de l'écoquartier et autour duquel les échanges routiers entre les deux projets s'organiseront grâce à quatre bretelles.

3. **Un ouvrage d'art en remblai :** il comprendra trois tronçons dont les remblais en sol renforcé seront enserrés entre des parois verticales en béton pour limiter l'emprise au sol. Ces trois remblais permettront de relier entre-eux le pont Flaubert, l'ouvrage Madagascar, le viaduc Pasteur et la voie Sud III.

Le profil en long ci-dessous illustre la configuration du projet entre le pont Flaubert et le raccordement de la nouvelle infrastructure routière sur la voie Sud III. Il faut noter que pour accentuer les déclivités du profil en long, les échelles abscisse/ordonnée (longueur/hauteur) sont dans un rapport de 1 à 10 (et non de 1/1) ce qui donne, et c'est le but recherché, une image déformée par rapport à la pente réelle qui sera, en fait, de 6 % seulement.



Le profil en long du projet depuis la rampe d'accès au pont Flaubert jusqu'à la voie Sud III

Par ailleurs, le projet prévoit un système d'assainissement pluvial qui sera composé d'un bassin au pied du remblai intermédiaire (rive ouest) et d'un second ouvrage enterré à proximité du viaduc Pasteur. Pour ne pas dégrader la qualité des eaux souterraines, un dispositif de géotextile renforcé permettra d'étanchéifier les deux ouvrages et ainsi de décanter les eaux de ruissellement avant leur rejet, par débit de fuite approprié, dans le réseau pluvial existant.

En complément des choix architecturaux et des matériaux retenus pour la construction des ouvrages en remblai, il est recherché une bonne intégration à l'échelle du quartier passant par les aménagements paysagers suivants :

- ✔ végétalisation des délaissés et des dépendances du projet routier ;
- ✔ création d'un alignement d'arbres de hautes tiges (> 20 m) accompagnant la courbe de l'infrastructure à l'ouest ;
- ✔ délimitation des emprises du projet par la mise en place de clôtures barreaudées, doublées d'une végétalisation arbustive (< 15 m).

Par ailleurs, les équipements routiers comprendront notamment :

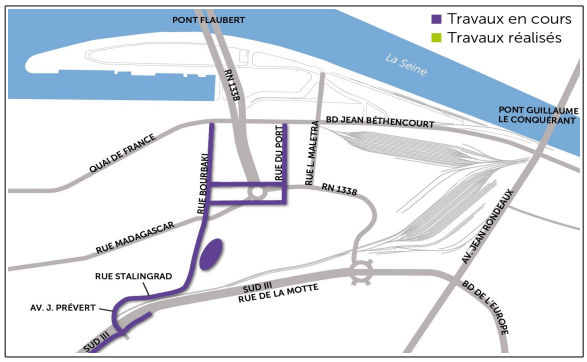
- ✔ les dispositifs de sécurité ;
- ✔ les dispositifs d'intervention et de gestion du trafic ;
- ✔ des écrans acoustiques afin de diminuer le niveau des émissions sonores liées au trafic routier.

4.4 : Le phasage des travaux

Les difficultés techniques du projet reposent, d'une part, sur le maintien des fonctionnalités des accès actuels du pont Flaubert pendant le chantier et, d'autre part, sur les contraintes d'exploitation à minimiser pendant les travaux pour occasionner le moins de gêne possible à la circulation routière.

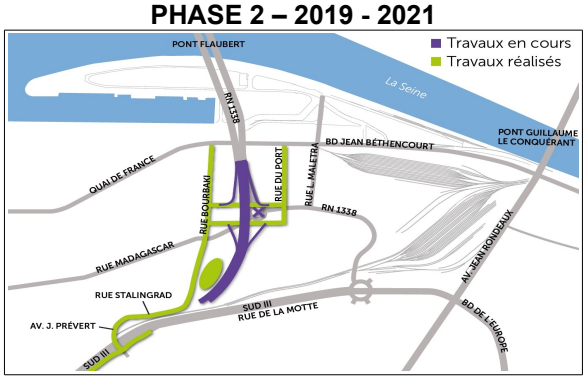
De telles contraintes nécessiteront des travaux importants. Leur phasage devra donc se dérouler en quatre grandes étapes articulées en coordination avec les travaux de l'écoquartier Flaubert. Voir à la page suivante les quatre schémas qui illustrent les différentes phases de chantier, lesquelles nécessiteront des travaux qui s'étaleront sur une durée d'environ 7 ans.

PHASE 1 – 2017 - 2018



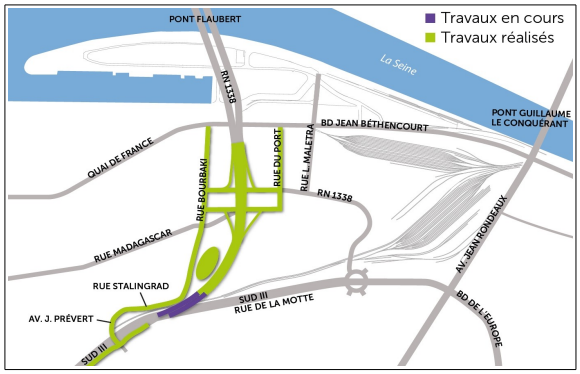
<u>Anticipation de voiries</u> : Création et aménagement de voies prévues dans le cadre de l'écoquartier Flaubert pour préparer les itinéraires de déviation pendant les travaux des accès définitifs : place centrale, rue du Port, rue Bourbaki, rue de Stalingrad, quais de France et Jean de Béthencourt. D'autre part, adaptation des bretelles de l'échangeur de Stalingrad de la voie Sud III.

PHASE 2 – 2019 - 2021



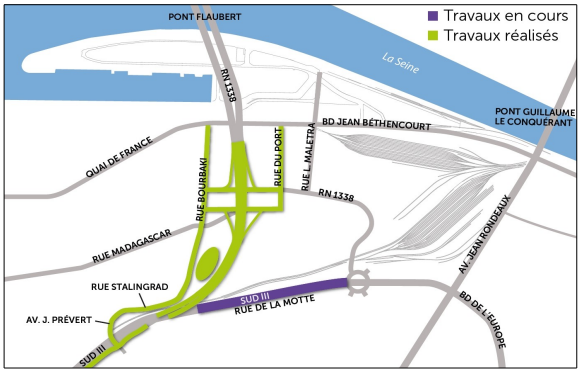
<u>Construction de l'ouvrage Madagascar</u> : Cette 2ème phase comprendra, outre l'ouvrage Madagascar, la construction des quatre bretelles de raccordement et des ouvrages d'art en remblai.

PHASE 3 – 2022 - 2023



<u>Raccordement à Sud III</u> : cette 3ème phase sera consacrée à la construction du viaduc Pasteur au-dessus des voies ferrées longeant la voie rapide Sud III. Afin de limiter les perturbations de circulation, le raccordement à Sud III sera réalisé en deux étapes : d'abord dans le sens nord > sud puis dans le sens sud > nord. La nouvelle infrastructure, devenue opérationnelle sera mise en service.

LA PHASE 4 – 2024



<u>Finitions</u> : la 4ème et dernière phase de travaux sera consacrée à la requalification de la partie de Sud III située entre le raccordement définitif et le giratoire de La Motte. En outre, les derniers travaux de finitions seront réalisés.

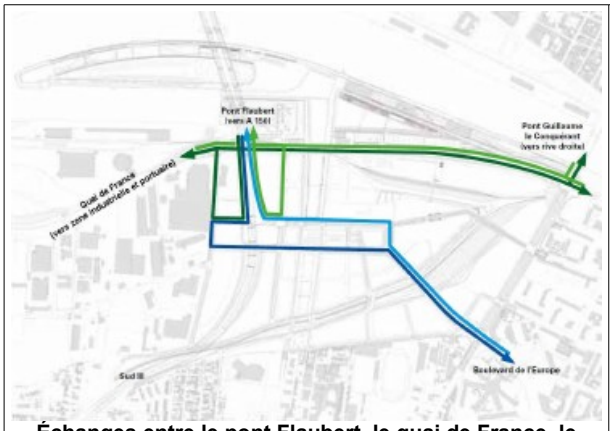
4.5 : Les enjeux liés à la circulation

L'objectif du projet est d'assurer, en rive gauche de la Seine, une liaison directe entre le pont Flaubert et la voie rapide Sud III sans passer par les giratoires de Madagascar et de La Motte. Ce raccordement va donc considérablement améliorer les conditions de circulation entre les deux rives de la Seine. Mais qu'en sera-t-il pour les autres sens de circulation est > ouest et ouest > est ?

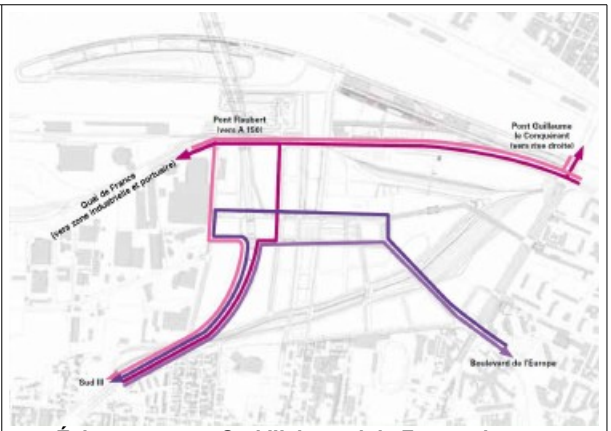
Au préalable, il est important de rappeler que le projet d'écoquartier Flaubert est venu se greffer sur celui des accès définitifs du pont Flaubert, et non l'inverse. Ainsi, les deux projets qui s'inscrivent dans le cadre d'un programme de travaux, sont devenus interdépendants. L'un et l'autre formant un tout, il convient de les examiner ensemble en portant une attention toute particulière sur la problématique « déplacements » et la gestion des flux de circulation.

Le projet d'écoquartier Flaubert prévoit, à terme, la suppression de l'actuelle voie Sud III entre le raccordement définitif du pont Flaubert sur cette voie et la rue Jean Rondeaux, avec suppression du giratoire de La Motte. L'emprise ainsi libérée permettra dans les prochaines années le développement, vers le sud, de l'écoquartier avec la réalisation de nouvelles voies urbaines.

Les deux schémas ci-dessous indiquent la distribution des différents trafics d'échanges avec l'écoquartier, la zone industrialo-portuaire et le cœur d'agglomération.



Échanges entre le pont Flaubert, le quai de France, le pont Guillaume-le-Conquérant et le boulevard de l'Europe



Échanges entre Sud III, le quai de France, le pont Guillaume-le-Conquérant et le boulevard de l'Europe

La commission d'enquête reviendra sur ce point très important dans le cadre, d'une part, du chapitre 15 du présent rapport consacré au mémoire en réponse du maître d'ouvrage et, d'autre part, des conclusions relatives à la déclaration de projet.

4.6 : Le montant des travaux

Le tableau de la page suivante présente une décomposition sommaire du coût du projet. L'opération sera financée de la manière suivante :

- ✔ État : 50 %
- ✔ Région Normandie : 25 %
- ✔ Métropole Rouen Normandie : 15 %
- ✔ Département de la Seine-Maritime : 10 %

La décomposition sommaire du coût du projet

Poste de dépense	Montant en M€ HT (valeur 2024)
Études et suivi des travaux	11,1
Travaux	127,8
Mesures environnementales	27,0
Total HT	**165,9**
TVA	33,2
Total TTC	**199,1**
Acquisitions foncières	5,0
Total général arrondi à :	**205 millions d'euros**

4.7 : La compatibilité du projet

Le projet des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine est compatible avec les documents suivants de planification urbaine et environnementale.

- ✔ directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Seine,
- ✔ schéma régional d'aménagement et de développement du territoire de la région Haute-Normandie à l'horizon 2015,
- ✔ schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux 2016-2021,
- ✔ schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie aux horizons 2020-2050,
- ✔ plan de protection de l'atmosphère de la région Haute-Normandie à l'horizon 2020,
- ✔ schéma régional des infrastructures et des transports,
- ✔ schéma régional de cohérence écologique de Haute-Normandie,
- ✔ schéma régional et plans départementaux de gestion des déchets du BTP,
- ✔ plan de prévention du bruit dans l'environnement de la Métropole Rouen Normandie,
- ✔ schéma de cohérence territoriale de la Métropole Rouen Normandie,
- ✔ plan de déplacements urbains.

En revanche, le projet n'est pas compatible avec les documents d'urbanisme de Rouen et du Petit-Quevilly. Le chapitre 7 du présent rapport est consacré à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de ces deux communes.

5 : Étude d'impact et notice d'incidence Natura 2000

Le projet des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine tel que défini au chapitre précédent est visé par trois procédures spécifiques relevant du code de l'environnement :

- ✔ une étude d'impact (article R. 122-2) ;
- ✔ une notice d'incidence déclarative au titre de la loi sur l'eau (article R. 124-1) ;
- ✔ une notice d'incidence Natura 2000 (article R. 414-19).

Au regard des dispositions du code de l'environnement, la DREAL a retenu la stratégie suivante :

- ✔ Réaliser, en application de l'article R. 414-22 du code de l'environnement, une étude d'impact valant notice d'incidence Natura 2000 qui est intégrée au présent dossier d'enquête publique préalable à la procédure de déclaration de projet conformément à l'article L. 126-1 du code de l'environnement.

- ✔ Réaliser en parallèle, une notice de déclaration au titre de la loi sur l'eau, instruite par le service de la Police de l'Eau de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer, qui ne nécessite pas d'enquête publique. Toutefois certains éléments comme la présentation détaillée du système d'assainissement du projet sont présentés dans le dossier.

5.1 : État initial de l'environnement

Les principaux enjeux environnementaux associés au secteur d'étude du projet des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine sont liés à :

- ✔ L'état des conditions de circulation dégradées consécutives à la saturation du réseau aux heures de pointe et à la nécessité d'améliorer les liaisons entre les deux rives de la Seine et la desserte de la zone industrialo-portuaire. Il convient par conséquent de restituer les continuités d'itinéraires actuelles en lien avec le centre de l'agglomération rouennaise et la zone industrialo-portuaire tout en intégrant les projets structurants de transports collectifs projetés par la Métropole Rouen Normandie dans ce secteur.

- ✔ La préservation du cadre de vie de la population riveraine vis-à-vis des nuisances sonores et de la qualité de l'air qui sont aujourd'hui impactés par le trafic routier local.

- ✔ La prise en compte des sensibilités écologiques en lien avec la présence sur le site de certaines espèces protégées ou sensibles (le lézard des murailles et l'avifaune) ou encore les milieux favorables à ces espèces. D'autre part la présence sur ce même terrain d'espèces floristiques invasives constitue aussi un enjeu important.

- ✔ La prise en compte des contraintes souterraines dès la conception du projet, notamment en ce qui concerne l'état des sols fortement dégradés par les activités passées sur le site de l'ancienne usine « Grande Paroisse - Rouen B », ainsi que le caractère agressif des sols et des eaux souterraines vis-à-vis des bétons, les caractéristiques mécaniques médiocre des terrains ou encore la faible profondeur de la nappe phréatique de la Seine.

5.2 : Incidences du projet sur l'environnement et mesures retenues

Concernant l'impact et les incidences du projet sur l'environnement on peut noter que :

- ✔ Le projet ne permet pas de résoudre le problème de saturation du trafic aux heures de pointe mais les aménagements projetés contribuent à restaurer les continuités d'itinéraires vers l'agglomération à l'est et la zone industrialo-portuaire à l'ouest. Il permet aussi d'optimiser les mouvements nord-sud par l'amélioration des temps de parcours et le confort des usagers grâce à la liaison directe entre la Sud 3 et le pont Flaubert.

D'autre part l'échangeur de Stalingrad développé au niveau du futur écoquartier Flaubert en liaison directe avec la Sud 3 et le pont Flaubert, favorise la cohabitation entre les activités portuaires à l'ouest et les espaces urbains en devenir à l'est, en organisant et en optimisant les flux de poids-lourds.

- ✔ Le projet va permettre à la fois une amélioration de la qualité de l'air par une diminution des pollutions atmosphériques et une diminution des nuisances sonores notamment pour les quartiers existants situés à l'ouest comme le quartier de La Motte, qui verront leur situation générale s'améliorer.
- ✔ Le projet, par l'intégration de protections phoniques sur tout son parcours, va permettre une meilleure intégration de ce dernier dans son environnement et une réduction significative des nuisances pour le secteur où va se développer le projet d'écoquartier Flaubert.
- ✔ Le démantèlement de la section de la Sud 3 entre l'échangeur de Stalingrad et le giratoire de la Motte constitue une opportunité d'ouverture offerte à la commune du Petit-Quevilly vers la Seine, ainsi qu'une reconquête des espaces en friche pour une valorisation urbaine et une amélioration de l'image de ce secteur qui contribuant ainsi à améliorer le cadre de vie des habitants des quartiers limitrophes.
- ✔ Parmi les principales dispositions retenues en phase chantier pour éviter les incidences négatives sur certaines espèces protégées, comme le lézard des murailles ou sensibles comme l'avifaune, on peut noter, d'une part, la réalisation d'habitats de substitution temporaires en dehors du chantier et, d'autre part, l'adaptation du phasage des travaux et surtout la mise en place d'un suivi écologique du chantier.
- ✔ La réalisation du projet intègre les contraintes géotechniques et de pollution par une adaptation des conditions de terrassement et de gestion des remblais, mais aussi par des dispositions constructives particulières pour les fondations comme :
    - la limitation des pompages dans la nappe,
    - le traitement des effluents,
    - une formulation des bétons adaptée,
    - une protection physique particulière des fondations
    - et enfin une mise en œuvre de fondations spécifiques au niveau du remblai nord et des ouvrages d'art pour intégrer les caractéristiques géotechniques des sols.

5.3 : Incidences du projet sur la santé et évaluation des risques sanitaires

Les incidences du projet sur la santé sont évaluées selon deux aspects :

- ✔ Les risques par inhalation : les études mettent en évidence que pendant les phases de travaux et en situation aménagée du projet, les risques d'exposition par inhalation de la population locale n'augmenteront pas. Les habitants qui viendront s'installer au sein de l'écoquartier Flaubert seront exposés à un niveau équivalent à ceux déjà implantés dans l'aire d'étude.
- ✔ Les risques par ingestion : l'étude des deux facteurs d'exposition calculés QD (Quotient de Danger) et ERI (Excès de Risque Individuel) mettent en évidence que l'incidence du projet routier est nulle.

5.4 : Analyse des effets cumulés avec d'autres projets

L'analyse de la nature et des caractéristiques des six projets retenus parmi lesquels l'aménagement de la ligne BHNS[1] T4 et le projet d'aménagement urbain « Petit-Quevilly Village », montrent que les effets cumulés possibles avec le projet des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine sont limités.

Cette étude permet de prendre en compte les calendriers des opérations pour éviter un cumul d'impacts trop important en phase travaux sur les déplacements, les milieux naturels, le paysage mais aussi les nuisances et notamment celles au regard des pollutions de l'air, de l'eau, des sols et des risques face au bruit.

5.5 : Notice d'incidence Natura 2000

Un seul site Natura 2000 est présent sur l'aire d'étude éloignée du projet. Il s'agit d'une Zone Spéciale de Conservation (ZSC) située en limite à 4,4 km de l'aire immédiate d'étude intitulée « Boucles de la Seine Aval ». Cette ZSC ainsi que les habitats et espèces ayant été à l'origine de son classement ne sont concernés par aucune incidence car la potentialité d'accueil de l'aire d'étude immédiate pour ces espèces n'existe pas. Le projet ne porte donc pas atteinte à l'intégrité de la ZSC « Boucles de la Seine Aval » ni à ses objectifs de conservation.

5.6 : Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de suivi

Les mesures retenues par la DRÉAL Normandie sont au nombre de 105 et concernent :

- ✔ 32 mesures d'évitement ;
- ✔ 39 mesures de réduction ;
- ✔ 12 mesures d'accompagnement ;
- ✔ 22 mesures de suivi.

Elles visent essentiellement à assurer l'intégration environnementale du projet dont la mise en œuvre repose sur :

- ✔ Les principes de gouvernance, de contrôle et de suivi du projet par le maître d'ouvrage dans le but de contrôler et de suivre l'atteinte de certains objectifs environnementaux tout au long du projet, d'assurer la concertation et prendre en compte les enjeux externes au projet comme les travaux de l'écoquartier Flaubert.

- ✔ Les principes de conception du projet qui concernent les mesures d'accompagnement de la conception du projet et qui concourent à la prise en compte des enjeux environnementaux tels que :

  - les caractéristiques mécaniques des sols ;
  - la qualité des sols et des eaux souterraines ;
  - le phasage des travaux au regard des conditions de circulation locale ;
  - la gestion des eaux pluviales.

1 BHNS : bus à haut niveau de service

- ✔ Le principe d'organisation des travaux dont les mesures visent essentiellement à :

    - éviter ou réduire les risques d'atteinte aux milieux en phase chantier ;
    - assurer la sécurité des ouvriers et/ou des riverains ;
    - prendre en compte les incidences du chantier sur la circulation locale et sur le fonctionnement des activités environnantes ou des réseaux.

Au total toutes ces actions en faveur de l'insertion environnementale représentent un coût estimé à 27 M€ soit environ 16 % du montant global du projet.

Concernant plus particulièrement le lézard des murailles, sa protection fait l'objet de la mesure d'évitement n° 17 qui intègre avant les travaux, la réalisation de différents types d'aménagement qui lui sont favorables comme la création de micro-habitats avec les matériaux présents sur le site (tas de branchages, de pierres, de bois), construction d'un muret de pierres sèches et mise en place de gabions.

Dans le cadre de la mesure de suivi n° 15, la réalisation et le suivi écologique de ces aménagements seront assurés par un écologue sur une période de 5 ans après la mise en service du projet. L'objectif recherché est d'apprécier l'efficacité de ces mesures et de faire un bilan de l'impact du projet sur la faune sensible, mais aussi sur la gestion de la flore et, notamment, des espèces invasives.

5.7 : Situation de la dépollution des sols et des eaux souterraines en 2016

Dans le cadre de la fermeture en 2006 du site de l'usine Grande Paroisse, des campagnes d'investigations ont été réalisées par le CETE[1] Nord-Picardie en 2010 et 2011 pour rendre compte de la contamination du site. Cet état des lieux a conduit le propriétaire[2] à engager des travaux de réhabilitation en concertation avec les services de la préfecture, conformément au code de l'environnement :

- ✔ en 2011, c'est un volume de 2 500 m^3 de terre contaminée représentant 80 % de la pollution radiologique qui a été évacué en centre de traitement de déchets dangereux ;

- ✔ de 2014 à juin 2016 :

    - 9 000 tonnes de terres polluées aux hydrocarbures ont été traitées par landfarming[3], réduisant la concentration en hydrocarbures de 10 000 mg/kg à 2 500 mg/kg.

    - 2 km de réseaux d'égout ont été démontés et évacués du site (acide phosphorique dans le réseau) et 3 000 tonnes de terres acides ont été traitées par ajout de calcaire fin et de soude pour redresser le pH.

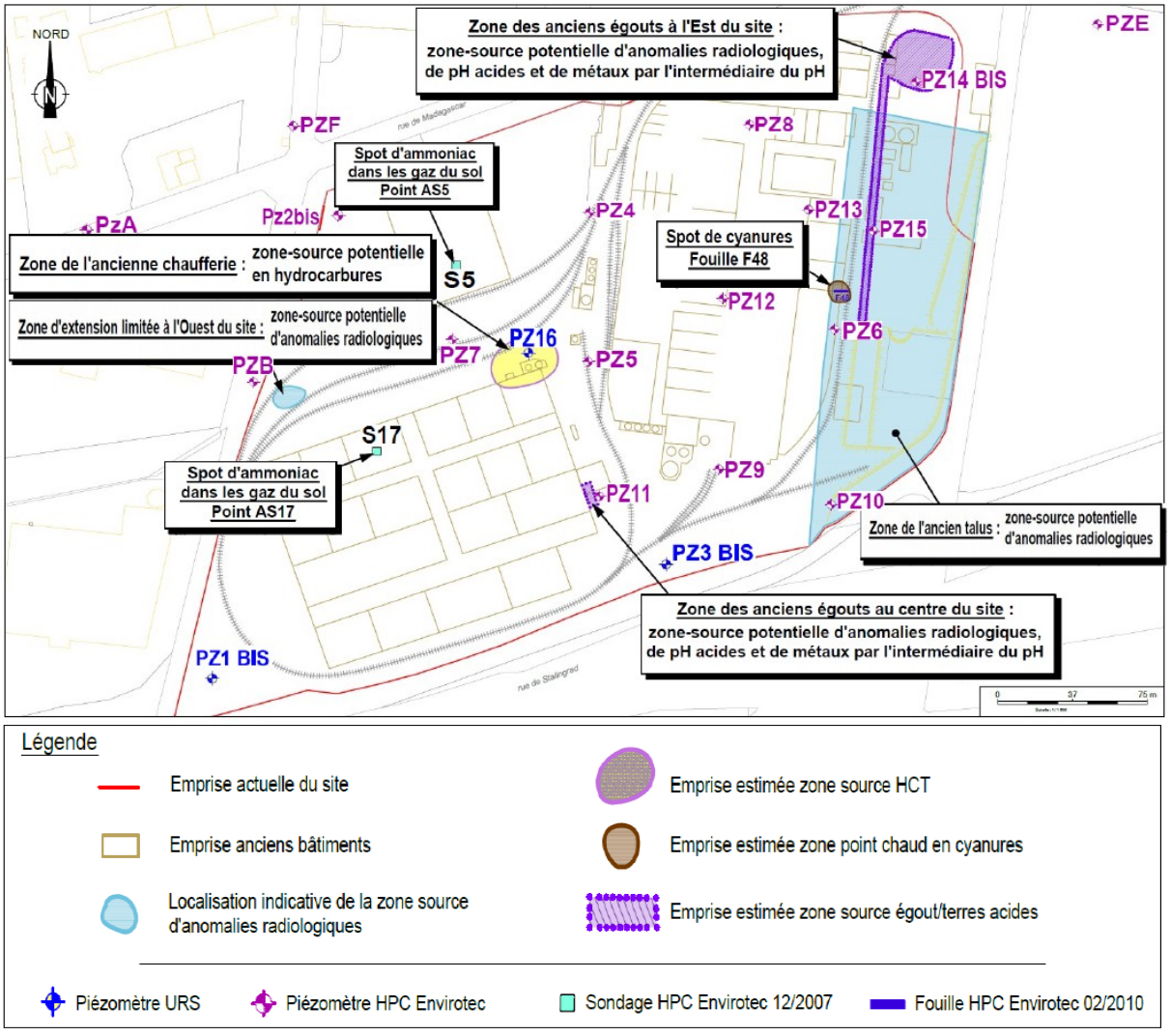
    - 14 000 tonnes de terres polluées aux ferrocyanures ont été évacuées du site vers des centres de traitement adaptés (Villeparisis, Noyelles-Godault, Cauvicourt).

1 CETE : centre d'études techniques de l'Équipement.
2 Le propriétaire du site est la SA Grande Paroisse qui est une filiale du groupe Total.
3 Landfarming : technique qui consiste, notamment, à labourer régulièrement les sols pollués pour favoriser l'aération et la biodégradation aérobie.

- 5 000 tonnes de terres radiologiquement contaminées ont été évacuées vers un centre de traitement adapté (Villeparisis). Aucune radiologie n'a été observée dans les eaux souterraines.

- Les bétons issus de la déconstruction du site industriel (dallages des hangars et entrepôts) ont été concassés, déferraillés et régalés sur site (10 000 m^3) pour, d'une part, compenser les volumes de terres évacuées du site et, d'autre part, ne pas générer de sujétions de démolition pour les aménageurs ultérieurs.

Ci-dessous la répartition des terres contaminées sur l'ancien site exploité par la société « Grande Paroisse - Rouen B ».



Situation des zones polluées et implantation des piézomètres pour le suivi de la nappe

Par ailleurs, au regard de la situation des milieux au droit du site (sols et eaux souterraines) et afin de garantir l'information des différents porteurs de projets sur les mesures de maîtrise des risques sanitaires, l'arrêté préfectoral du 30 janvier 2014 comporte 11 servitudes d'utilité publique sur ce site.

D'autre part, les arrêtés préfectoraux du 10 décembre 2012, du 21 juillet 2014 et du 30 août

2016 ont prévu un programme de surveillance établi par le service de l'inspection des installations classées. Cette surveillance est basée sur un accès aux piézomètres installés sur le site et dont l'implantation figure sur le plan ci-dessus. Elle est garantie par la servitude N° 10 des arrêtés cités au paragraphe précédent.

Enfin, lors de la visite du site le 1er décembre 2016 par les membres de la commission d'enquête, la DREAL a fait un point sur la pollution résiduelle du site :

- la pollution radiologique des terres après traitement serait inférieure à 1bq/g de radium 226 ce qui correspond à la radioactivité d'un massif granitique comme le massif armoricain ;
- l'amélioration du pH des eaux souterraines ne pouvant se mesurer que sur une période assez longue (d'où l'utilité du programme de surveillance cité ci-dessus), il a été constaté un signe encourageant sur un des piézomètres car le pH est passé de 2 pour se rapprocher de 6 après traitement.

Ces données, conformément à l'article 3.6 de l'arrêté du 10 décembre 2012 et de l'arrêté du 21 juillet 2014 apparaîtront dans le rapport final de réhabilitation qui sera fourni au service Risques de la DREAL par le propriétaire du site pollué[1].

Après analyse et expertise de ce document, les services de l'État seront en mesure de délivrer le quitus de cessation d'activité qui sera annexé à l'acte de vente des terrains du site Grande Paroisse Rouen B au profit de l'État.

Ces travaux de réhabilitation du site représentent un coût estimé à 10 M€ totalement pris en charge par la SA Grande Paroisse.

5.8 : Avis de l'autorité environnementale

L'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 7 décembre 2016 pour donner un avis sur l'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert à Rouen en rive gauche de la Seine et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec cet aménagement.

Après avoir rappelé que cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de son étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet, l'Autorité environnementale (Ae) souligne les points suivants :

« *Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux et sanitaires du projet portent sur :*

- *la pollution des sols et de la nappe, ainsi que la gestion des eaux de surface et des eaux souterraines,*
- *la maîtrise du risque inondation,*
- *la qualité de l'air,*
- *la gestion du bruit lié à la circulation routière,*
- *la qualité de l'insertion paysagère des ouvrages.*

Le dossier est bien présenté et l'analyse bien menée. Ils n'appellent que peu d'observations de l'Ae. Les recommandations s'adressent principalement au maître d'ouvrage de la ZAC

1 La société Rétia agissant pour le compte du Groupe Total a remis, le 8 février 2017, à la préfète de la Seine-Maritime, son rapport de fin travaux de réhabilitation du site « Grande Paroisse - Rouen B ». La commission d'enquête n'a pas été destinataire de ce document avant la fin de la rédaction du présent rapport d'enquête (document en cours d'expertise).

Flaubert qui constitue, avec les accès au pont, un seul programme au sens du code de l'environnement.

Les niveaux de pollution des sols sont tels que le préfet a pris un arrêté à titre conservatoire, qui instaure des servitudes d'interdiction d'un certain nombre d'usages ou d'activités sur le site. Une opération a été engagée. L'Ae recommande à l'Etat de ne lever ces servitudes qu'après la réalisation de la mise à jour de l'étude air et santé, et seulement si celle-ci montre que les risques liés à l'exposition du public sont revenus à des niveaux acceptables.

L'Ae émet également des recommandations au maître d'ouvrage de la la ZAC Flaubert, afin qu'il prenne en compte les données mises à jour après dépollution pour l'estimation de l'exposition des nouvelles populations aux différentes pollutions. »

Enfin, parmi les autres recommandations de l'Ae il faut :

- compléter la caractérisation des sols pollués et préciser les travaux en cours de mise en sécurité ou de remise en état,
- justifier au regard des effets sur l'environnement et la santé humaine les choix portant sur les caractéristiques des remblais et des bassins,
- actualiser l'étude air et santé pour prendre en compte les niveaux de pollution des sols après dépollution et avant apport des remblais.

5.9 : Réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale

L'État, dans son mémoire, s'attache à apporter des réponses appropriées aux recommandations de l'autorité environnementale, dans les domaines suivants :

- ✔ La pollution des sols : la DREAL rappelle la nécessité de procéder à des expertises complémentaires, afin d'approfondir la connaissance des milieux, dans le but de consolider le projet au fur et à mesure de son évolution. C'est le cas de la mesure d'évitement d'impact n° 9, qui s'appliquera pendant la phase des travaux de terrassement et de réalisation des fondations.

  Enfin, avec le rapport de la fin des travaux de réhabilitation du site industriel prévu en janvier 2017, la DREAL va disposer d'indications complémentaires sur les niveaux de pollutions résiduelles, afin d'élaborer son plan de gestion pour caractériser les conditions de réalisation des travaux, dont le suivi est assuré par la mesure n° 7, concernant la traçabilité des terres évacuées du site.

- ✔ La pollution de l'air : un suivi est prévu au titre de la mesure MS n° 2. Un premier état des lieux sera effectué en 2017 pour actualiser l'état initial, l'étude Air-Santé et mesurer l'incidence de la fermeture de Pétroplus sur la pollution de l'air. Un suivi de tous ces éléments sera assuré pendant les travaux et cinq ans après.

  Les résultats de ces études seront communiqués à la Métropole Rouen Normandie et à la SPL[1] Rouen Normandie Aménagement pour une prise en compte dans la conception du projet de l'écoquartier Flaubert. Enfin, ils seront rendus publics sur le site internet du projet.

- ✔ La gestion des eaux pluviales : la DREAL rappelle, d'une part, que la concertation a été continue entre ses services, le service de police de l'eau de la Direction

1 SPL : société publique locale

Départementale des Territoires et de la Mer de la Seine-Maritime, le service d'assainissement de la Métropole Rouen Normandie et la SPL Rouen Normandie Aménagement, maître d'ouvrage de l'écoquartier Flaubert, et, d'autre part, que la solution retenue s'appuie sur l'hypothèse dimensionnant de gestion d'une pluie d'occurrence centennale et que le débit de fuite fixé à 10l/s/ha au lieu de 2,5l/s/ha permet la création d'ouvrage de stockage de 2 500 m² au lieu de 25 000 m² dans un contexte urbain densifié sans nuire à son efficacité.

Enfin, la conception avec volume mort du bassin à ciel ouvert de Madagascar et du bassin fermé de Pasteur permet de :

- diminuer la vitesse de propagation d'un polluant grâce à l'inertie,
- empêcher l'évacuation d'un polluant non miscible,
- favoriser le développement de la végétation pour accroître l'inertie de l'ouvrage,
- piéger un polluant non miscible et plus dense que l'eau,
- favoriser l'abattement des pollutions chroniques en suspension,
- diluer les pollutions saisonnières (sels de déverglaçage).

✔ La présentation et la justification des variantes du projet :

- concernant l'implantation et les caractéristiques des bassins, la DRÉAL précise que les choix résultent des engagements du maître d'ouvrage de minimiser les impacts du projet sur le foncier et sur le paysage ;
- concernant les remblais de sols renforcés en lieu et place de simple talus, la solution retenue résulte d'une volonté forte du maître d'ouvrage d'assurer une intégration optimale de la nouvelle infrastructure dans un contexte urbain dense, et de permettre une intégration architecturale et paysagère réussie et cohérente avec l'écoquartier Flaubert.

5.10 : Avis de la commission d'enquête

Dans son avis délibéré rendu le 7 décembre 2017, l'autorité environnementale note la qualité du dossier et souligne que *« l'étude d'impact est proportionnée au projet, complète, claire et bien argumentée ». (…) les études détaillées engagées pour le projet et de nombreux documents utiles* [contribuent] *à la complète information du public ».*

La commission partage cette analyse. Quant à l'avis proprement dit de l'autorité environnementale il est de grande qualité et très complet n'appelant, somme toute, que peu d'observations de cette autorité. D'ailleurs, il faut souligner que certaines des recommandations formulées, s'adressent plus particulièrement au maître d'ouvrage de l'écoquartier Flaubert plutôt qu'à celui du projet routier du pont Flaubert.

Le mémoire en réponse de la DRÉAL, à l'avis délibéré de l'autorité environnementale, apporte des arguments étayés et complets avec la volonté affirmée de travailler en toute transparence avec, d'une part, les parties prenantes (les services de l'État et des collectivités, ainsi que l'aménageur de l'écoquartier) et, d'autre part, le public qui pourra prendre connaissance des résultats des contrôles mis en ligne sur le site du maître d'ouvrage.

6 : Évaluation socio-économique

Conformément aux dispositions de l'article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques, le projet d'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert sur la rive gauche de la Seine, a fait l'objet d'une évaluation socio-économique préalable.

Pour ce projet d'investissement, dont le financement public sera supérieur à 20 millions d'euros hors taxe[1], le dossier devait obligatoirement comporter, notamment, les éléments d'appréciation suivants :

- ✔ l'exposé détaillé du projet d'investissement, les variantes et alternatives au projet ;
- ✔ des indicateurs socio-économiques pertinents ;
- ✔ des indicateurs de performance au regard des politiques publiques :
- ✔ une analyse comparée des modes de financement ;
- ✔ les avis requis par la loi et les règlements ;
- ✔ une cartographie des risques.

Une évaluation socio-économique a pour objectif de déterminer les coûts et bénéfices attendus d'un projet d'investissement. Cette étude a par conséquent pour but d'estimer la rentabilité d'un projet et l'intérêt que sa réalisation représenterait pour la collectivité. Pour cela, deux situations sont comparées dans un contexte futur : l'une dans laquelle le projet n'est pas réalisé (l'option de référence), et l'autre, dans laquelle le projet est réalisé (l'option de projet), en définissant le contexte général macro-économique futur (le scénario de référence).

Sans entrer dans le détail très complexe de l'évaluation socio-économique, l'approche monétarisée a été conduite à partir des éléments chiffrés du projet, de la modélisation des déplacements en incluant des indicateurs tels que les gains de temps, la sécurité, l'effet de serre, la pollution de l'air, le bruit, etc., et avec une prévision de mise en service de l'opération en 2024.

Conformément aux dispositions des instructions ministérielles de juin 2014, les calculs socio-économiques ont été effectués en « valeur euro 2010 », les principaux indicateurs socio-économiques ayant été établis sur des bases 2010. Le coût de l'opération (205 M€$_{2024}$) doit par conséquent être converti en valeur 2010 ce qui correspond à 138,88 M€$_{2010}$. Le taux d'actualisation est fixé à 4 % puisque le projet est non exposé aux risques macro-économiques (selon le test de sensibilité aux variations du PIB).

Il ressort des calculs que la valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) est de 326,6 M€$_{2010}$ et que le coût d'investissement est de 93,6 M€$_{2010}$. La VAN-SE par euro investi est par conséquent de : 326,6 / 93,6 = 3,5. Ainsi, un euro investi rapporte 3,5 euros d'avantages à la collectivité (effet de levier de l'investissement sur l'économie).

Ces résultats, qui prennent en compte le risque macro-économique, expriment par conséquent la rentabilité du projet. Sur la durée de l'évaluation (jusqu'en 2070), les avantages actualisés cumulés se traduisent avec un taux de rentabilité interne (TRI) de 12,6 %, supérieur au taux d'actualisation de 4 %. Le TRI est le seuil d'équilibre entre le montant de l'investissement et les flux monétarisés actualisés.

Le principal poste des avantages correspond aux gains de temps pour les usagers de la

1 cf. l'article 2 du décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation socio-économique

route (environ 83 % du total des « coûts avantages »). Les gains sur l'environnement sont moindres (environ 12 %), de même que ceux sur la sécurité et le confort, qui sont relativement marginaux mais positifs.

Par ailleurs, d'un point de vue socio-économique, il ressort des études que le projet resterait justifié avec une augmentation de son coût de 15 % et d'un allongement de la durée des travaux de trois ans. Ce report de la mise en service aurait bien sûr pour conséquence d'attendre plus longtemps avant de bénéficier des avantages du projet.

D'une manière générale, les différents résultats obtenus montrent que la pertinence du projet n'est pas remise en cause par une variation des hypothèses retenues. Cependant, la densification de l'urbanisation autour du projet (l'écoquartier Flaubert), aura pour conséquence d'exposer un plus grand nombre de personnes aux effets de la pollution et du bruit.

Si l'évaluation socio-économique met en exergue la rentabilité du projet à partir des différents indicateurs retenus, elle met également en relief les autres effets attendus du projet et dont les principaux sont les suivants :

- ✔ **Effets sur les emplois et compétences :** D'un montant de 200 M€ de travaux étalés sur une période de 6 à 7 ans, le chantier aura des effets bénéfiques sur l'emploi et les activités du BTP. Le chantier générera, en effet, 1 000 emplois directs.an et 840 emplois indirects.an.
- ✔ **Effets sur l'urbanisme :** La disparition des accès existants permettra de dégager des emprises pour le projet de développement d'un nouveau quartier, l'écoquartier Flaubert, renforçant ainsi le poids de la rive gauche en termes de résidents et d'emploi, mais aussi, en valorisant l'image du territoire et du cadre de vie de ce secteur, notamment l'entrée de ville aujourd'hui plutôt disgracieuse ainsi que l'aménagement des quais qui permettra une réappropriation de la Seine par les habitants.

  La réalisation des accès définitifs du pont Flaubert participe par conséquent au développement de l'écoquartier Flaubert avec la construction de 2 500 à 2 900 logements, accompagnée de la réalisation d'équipements publics. À terme, c'est un quartier qui accueillera 6 000 habitants ainsi que 9 000 « actifs » qui travailleront sur les lieux (bureaux, commerces, etc. avec 237 000 m² environ de surfaces d'activités économiques).
- ✔ **Effets sur la desserte du grand port maritime de Rouen :** La connexion directe du pont Flaubert à la voie rapide Sud III facilitera les échanges de l'agglomération dans sa partie ouest et assurera une meilleure desserte des activités industrialo-portuaires en rive gauche de la Seine.

La commission reviendra sur tous ces points importants dans le cadre de ses conclusions sur le projet routier des accès définitifs du pont Flaubert.

7 : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

L'emprise du projet des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine étant située sur les communes de Rouen et du Petit-Quevilly, les documents applicables en matière d'urbanisme au droit de cette zone sont les plans locaux d'urbanisme (PLU).

Dans la mesure où les communes de Rouen et du Petit-Quevilly disposent d'un plan local d'urbanisme, la procédure de mise en compatibilité est élaborée conformément aux articles L. 153-54 à L. 153-59 et R. 153-15 à R. 153-17 du code de l'urbanisme.

Afin de permettre la mise en œuvre du projet des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine, une procédure de mise en compatibilité s'avère nécessaire. Celle-ci porte sur la modification des documents écrits et sur la mise en cohérence des documents graphiques des PLU de Rouen et du Petit-Quevilly avec la réalisation du projet.

7.1 : Contenu du dossier de mise en compatibilité

Le dossier de mise en compatibilité du projet comprenait notamment les éléments suivants :

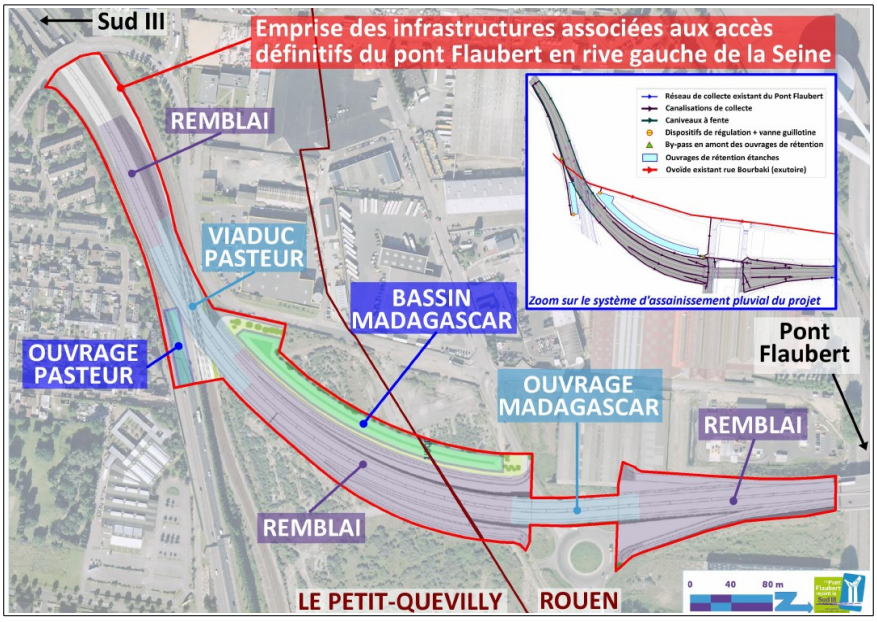
1. Une note de présentation.

2. Les extraits de la pièce écrite du PLU portant sur les zones concernées par le projet dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet.

3. Deux extraits du document graphique concerné par le projet, portant sur les zones concernées par le projet dans la version initiale du document en vigueur, et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet.

7.2 : Mise en compatibilité des PLU de Rouen et du Petit-Quevilly

Le schéma suivant permet de situer les principaux ouvrages du projet et de les localiser par rapport aux emprises communales de Rouen et du Petit-Quevilly.



Les différentes composantes du projet des accès définitifs du pont Flaubert

7.3 : Mise en compatibilité du PLU de Rouen

Le plan local d'urbanisme de Rouen a été approuvé le 24 septembre 2004 puis révisé le 27 janvier 2012 et modifié à plusieurs reprises, la dernière mise en compatibilité résultant de l'arrêté préfectoral de DUP de la ZAC écoquartier Flaubert du 3 mai 2016, avec une dernière modification le 10 octobre 2016.

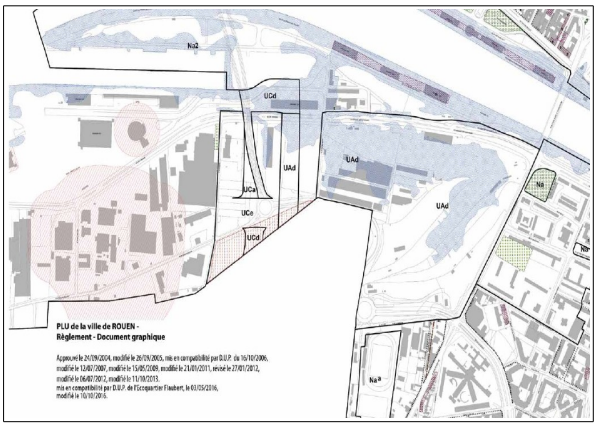
Le territoire de Rouen est concerné par les composantes suivantes du projet :

- ✔ le remblai intermédiaire (pour partie entre le viaduc Pasteur et l'ouvrage Madagascar)
- ✔ l'ouvrage Madagascar
- ✔ le remblai nord
- ✔ le bassin Madagascar (rétention des eaux pluviales)

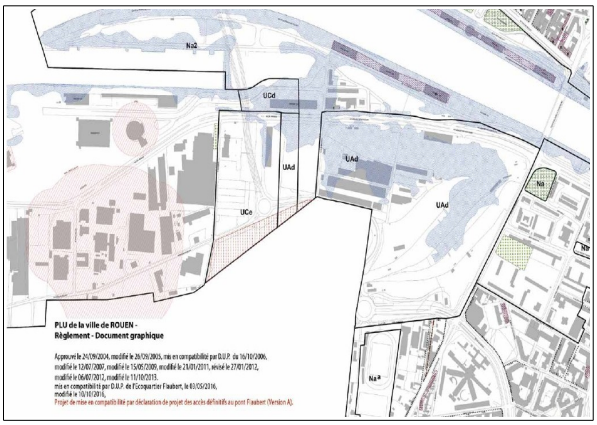
Le PLU en vigueur à la date de l'enquête publique est en partie incompatible avec le projet d'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine. Il conviendra donc de mettre les documents d'urbanisme de la commune en compatibilité.

Le tableau ci-dessous synthétise les changements à apporter au PLU de Rouen pour mise en compatibilité avec le projet.

	Motif du changement	Pages concernées
Rapport de présentation	Le projet des accès définitifs du pont Flaubert est décrit comme ne semblant pas figurer parmi les priorités de l'État	Chapitre 5 – Déplacements Partie B - Enjeux (page 118) Préciser que le projet est désormais engagé par l'État avec une mise en service prévue pour 2024
PADD	Aucun	Aucune
Règlement écrit	Aucun	Aucune
Règlement graphique	Suppression des secteurs réglementaires résiduels au droit de l'infrastructure routière, non inclus dans la mise en compatibilité par DUP de la ZAC écoquartier Flaubert (cohérence graphique du zonage)	Remplacement sur le plan de zonage des zones UCa et UCd au droit du projet par la zone UCe



Extrait du plan de zonage du PLU de Rouen avant mise en compatibilité



Extrait du plan de zonage du PLU de Rouen après mise en compatibilité

7.4 : Mise en compatibilité du PLU du Petit-Quevilly

Le plan local d'urbanisme du Petit-Quevilly a été approuvé le 15 décembre 2006 puis modifié à plusieurs reprises (la dernière mise en compatibilité résultant de l'arrêté préfectoral de DUP de la ZAC écoquartier Flaubert du 3 mai 2016).

Le territoire du Petit-Quevilly est concerné par les composantes suivantes du projet :

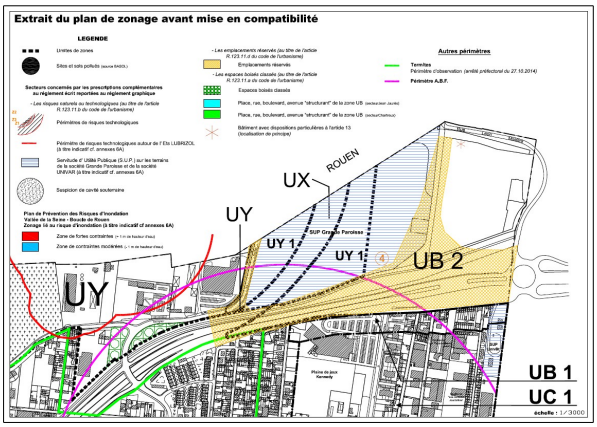
- ✔ le remblai intermédiaire (entre l'ouvrage Madagascar et le viaduc Pasteur)
- ✔ le viaduc Pasteur
- ✔ le remblai sud
- ✔ le bassin Madagascar (rétention des eaux pluviales)
- ✔ l'ouvrage Pasteur enterré (rétention des eaux pluviales)

Le PLU en vigueur à la date de l'enquête publique est en partie incompatible avec le projet d'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine. Il conviendra donc de mettre les documents d'urbanisme suivants de la commune en compatibilité.

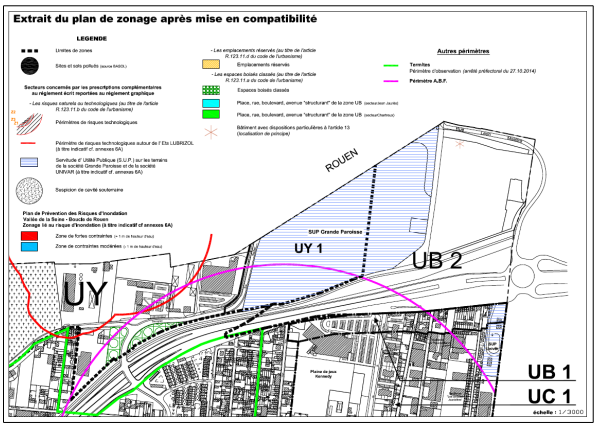
Le tableau ci-dessous synthétise les changements à apporter au PLU du Petit-Quevilly pour mise en compatibilité avec le projet.

	Motif de changement	Pages ou parties concernées
Rapport de présentation	Actualisation des données obsolètes relatives à la présentation du projet	Pages 26, 27 (les références au projet en page 53, 76, 78, 82 et 88 ne sont pas de nature à être modifiées)
	Suppression de la zone UX	Pages 89, 91, 92, 93 et 95
	Suppression de l'emplacement réservé ER4	Pages 97, 98 et 110
	Tableau de superficie des zones	Page 108
PADD	Aucun	Aucune
Règlement écrit	Plafonnement des exhaussements et affouillements des sols en zone urbaine résidentielle (UC) interdisant la réalisation de l'infrastructure routière	Modification de l'article 1.6 (chapitre 3, section 1) Création de l'article 2.5 (chapitre 3, section 1)
Règlement graphique	Suppression des secteurs réglementaires résiduels au droit de l'infrastructure routière, non inclus dans la mise en compatibilité par DUP de la ZAC écoquartier Flaubert (reclassement de la zone UX en UY1) (cohérence graphique du zonage)	Suppression de la zone UX sur le plan de zonage Suppression du chapitre 7 dans le règlement écrit
Annexes	Emplacement réservé ne correspondant plus aux emprises du projet des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine	Suppression de l'emplacement réservé ER4 sur le plan de zonage et dans le règlement (chapitre 3, titre 3)

Les deux schémas de la page suivante indiquent le plan de zonage dans le secteur du projet, avant et après mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune du Petit-Quevilly.



Extrait du plan de zonage du Petit-Quevilly avant mise en compatibilité



Extrait du plan de zonage du Petit-Quevilly après mise en compatibilité

7.5 : Avis des personnes publiques associées

Conformément à l'article L. 153-54 du code de l'urbanisme, les personnes publiques associées (PPA) ont été sollicitées et conviées à la réunion d'examen conjoint le mercredi 5 octobre 2016, qui porte sur la compatibilité des PLU de Rouen et du Petit-Quevilly, dans le cadre de l'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert. Le procès-verbal de cette examen, prévu dans le cadre de la procédure, sera annexé au dossier d'enquête publique.

Lors de l'examen des propositions de mise en compatibilité du PLU de Rouen (cf. tableau et extrait du plan de zonage ci-dessus) la mairie de Rouen n'a émis aucune objection sur les éléments présentés lors de la réunion, et le projet de mise en compatibilité du PLU qui lui a été remis au préalable.

Lors de l'examen des propositions de mise en compatibilité du PLU du Petit-Quevilly (cf. tableau et extrait du plan de zonage ci-dessus), exceptions faites de quelques observations de forme, la mairie du Petit-Quevilly n'a émis aucune objection sur les éléments présentés lors de la réunion et le projet de mise en compatibilité du PLU qui lui a été remis au préalable.

Concernant les servitudes liées à l'ancienne usine « Grande Paroisse – Rouen B » il a été convenu d'annexer, à chacun des PLU, l'arrêté préfectoral du 30 août 2016 instituant les servitudes d'utilités publiques liées à la pollution de la nappe souterraine au droit des terrains situés à proximité de cette ancienne.

7.6 : Avis de l'autorité environnementale

En application des dispositions de l'article R. 104-21du code de l'urbanisme, la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae-CGEDD[1]) s'est saisi le 5 octobre 2016 de l'avis relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Rouen et du Petit-Quevilly liée à la création des accès définitifs du pont Flaubert. L'Ae-CGEDD a rendu son avis le 7 décembre 2016.

L'Autorité environnementale confirme que le projet d'aménagement des accès définitifs du

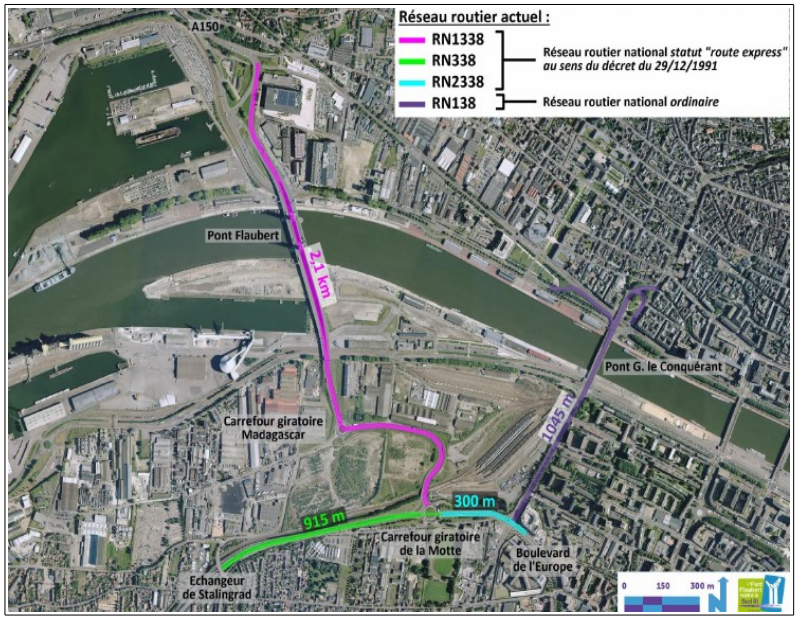
1 Le CGEDD dépend du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargé des relations internationales sur le climat.

pont Flaubert en rive gauche de la Seine situé sur les communes de Rouen et du Petit-Quevilly, nécessite la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de ces deux communes, comme décrit dans la pièce G du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration de projet. L'Ae n'a pas fait d'observation ni de recommandation sur cette partie. Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage en a pris acte. Il en est de même pour la commission qui n'a pas de remarques particulières à formuler sur ce point.

8 : Statut routier du projet

8.1 : La situation actuelle du statut routier

Voici comment se présente le statut routier national existant relatif à la voirie des accès « fonctionnels » du pont Flaubert sur la rive gauche de la Seine.



- ✔ La **RN 1338** depuis la rive droite de la Seine (jonction avec l'autoroute A 150) jusqu'au carrefour giratoire de La Motte, soit un linéaire de voirie de 2,1 km.

- ✔ La **RN 2338** depuis le giratoire de La Motte jusqu'à l'avenue Jean Rondeaux (trémie sous cette avenue incluse), soit un linéaire de voirie de 300 m.

- ✔ La **RN 338** (voie Sud III) depuis le giratoire de La Motte (trémie sous le giratoire incluse) jusqu'à l'échangeur de Stalingrad, soit un linéaire de voirie de 915 m.

- ✔ La **RN 138** comprenant, d'une part, la section de l'avenue Jean Rondeaux comprise entre le boulevard de l'Europe et le pont Guillaume-le-Conquérant et, d'autre part, le pont Guillaume-le-Conquérant et ses accès en rive droite de la Seine jusqu'au boulevard des Belges et le quai Gaston Boulet, soit un linéaire total de 1 045 m.

Par décret du 26 décembre 1991, le caractère de route express a été conféré à la liaison entre l'autoroute A15 (devenue A150), l'avenue Jean Rondeaux et la RN 338 (la voie rapide Sud III), ainsi qu'à une partie de la RN 138 jusqu'à l'autoroute A13.

8.2 : Le classement en route express

Le projet prévoit que le statut de route express sera conféré, sur la rive gauche de la Seine, depuis la culée sud du viaduc d'accès au pont Flaubert jusqu'au raccordement de la voirie définitive sur la voie Sud III, comprenant les quatre bretelles de raccordement à l'ouvrage Madagascar, au droit de l'écoquartier Flaubert (voir le schéma n° 1 ci-dessous).

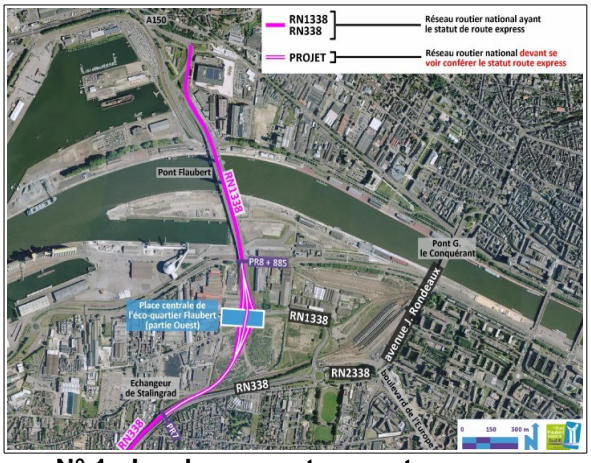
8.3 : Le retrait du statut de route express

Le statut de route express sera retiré aux routes nationales ou sections de routes nationales suivantes (voir le schéma n° 2 ci-dessous) :

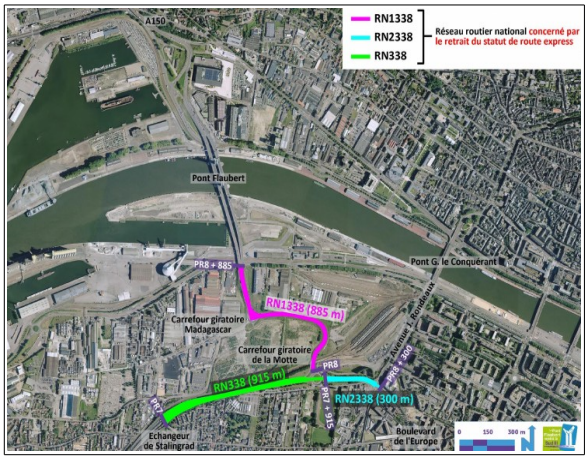
- ✔ La **RN 338** (voie Sud III) entre l'ouvrage d'art surplombant la RN 338 de l'échangeur de Stalingrad, jusqu'au carrefour giratoire de La Motte, y compris la trémie sous ce giratoire (915 m de longueur).

- ✔ La **RN 2338**, dans son intégralité, entre le giratoire de La Motte et la RN 138, à l'intersection avec l'avenue Jean Rondeaux, y compris la trémie sous cette avenue (300 m de longueur).

- ✔ La **RN 1338** entre le giratoire de La Motte et la culée sud du viaduc d'accès au pont Flaubert (885 m de longueur).



N° 1 - Le classement en route express



N° 2 - Le retrait du statut de route express

8.4 : Domanialité du projet

Outre les routes et sections de routes nationales existantes mentionnées précédemment au titre du retrait du statut de route express (RN 338 en partie, la RN 2338 en intégralité et la RN 1338 en partie), la RN 138 fera également l'objet, dans son intégralité, d'un déclassement de la voirie nationale comprenant, d'une part, la section de l'avenue Jean Rondeaux, comprise entre le boulevard de l'Europe et le pont Guillaume-le-Conquérant et, d'autre part, le pont Guillaume-le-Conquérant et ses accès en rive droite de la Seine jusqu'au boulevard des Belges et le quai Gaston Boulet, soit un linéaire total de 1 045 m.

L'infrastructure créée sera numérotée RN 338, de même que la section de la RN 1338, comprise entre la culée sud du viaduc d'accès au pont Flaubert et l'autoroute A150 (voir schéma à la page suivante).

8.5 : Avis des collectivités sur la domanialité

Les collectivités suivantes se sont prononcées sur le statut routier du projet et sur le reclassement des routes nationales ou sections de routes nationales :

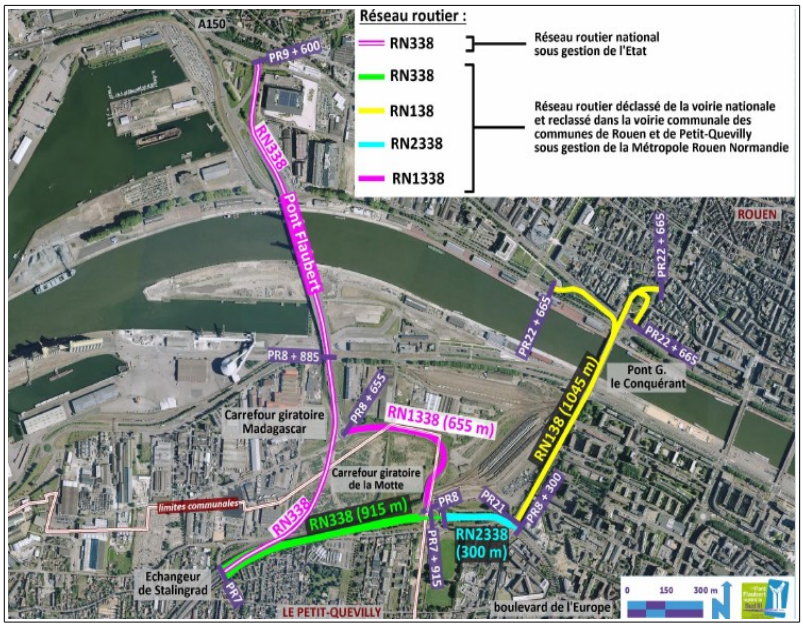
- ✔ **Le conseil départemental de Seine-Maritime :** par délibération du 16 septembre 2016, le conseil départemental a donné un avis favorable, considérant l'intérêt du projet en termes de fluidité et de sécurité.

- ✔ **La ville de Rouen :** par délibération du 3 octobre 2016, le conseil municipal de Rouen a donné un avis favorable aux statuts routiers proposés par le maître d'ouvrage, et sur le reclassement dans la voirie communale de Rouen des routes et sections de routes nationales déclassées de la voirie nationale, tel que défini sur le schéma ci-dessous. Il est précisé que le reclassement dans le domaine communal entraînera *de facto* le transfert de ce patrimoine dans le domaine métropolitain géré par la Métropole Rouen Normandie dans le cadre de sa compétence « voirie ».

- ✔ **La ville de Petit-Quevilly :** pour ce qui concerne son territoire, le conseil municipal a donné également un avis favorable en date du 4 octobre 2016, et son dispositif de délibération est identique à celui de la ville de Rouen.

- ✔ **La Métropole Rouen Normandie :** par délibération du 12 décembre 2016, le conseil métropolitain a, de même, émis un avis favorable aux propositions de classement et de déclassement des statuts routiers du projet présentées par la préfète. Les routes et sections de routes nationales reclassées dans la voirie communale de Rouen et du Petit-Quevilly seront, de fait, transférées dans le domaine routier métropolitain, à l'exception de la RN 138 (section de l'avenue Jean Rondeaux, le pont Guillaume-le-Conquérant et ses deux bretelles en rive droite) déjà déclassée par arrêté préfectoral du 16 septembre 2016 (parties en jaune ci-dessous).

Domanialité du projet et voiries déclassées



9 : Concertation préalable et bilan

9.1 : La concertation réglementaire

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, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.

9.2 : La préparation à la concertation

Cette préparation a pris plusieurs formes :

- ✔ Des entretiens préalables ont été menés de novembre 2014 à janvier 2015 auprès des responsables socio-économiques et politiques de l'agglomération.
- ✔ Des réunions de travail ont été organisées avec les services des collectivités partenaires du projet (janvier 2015).
- ✔ Un comité de pilotage réunissant les partenaires du projet s'est réuni le 28 janvier 2015. Il a donné lieu à la présentation des modalités de concertation.
- ✔ Des comités de concertation et plusieurs réunions de travail ont été organisés avec les partenaires socio-économiques, les associations, les transporteurs et opérateurs portuaires, le Club d'entreprises Alliance Seine-Ouest, les gestionnaires de voirie et réseaux de transports de voyageurs, les services de sécurité (Police, Service Départemental d'Incendie et de Secours) et les services déconcentrés de l'État en région et dans le département de Seine-Maritime (février-mars 2015).

9.3 : La phase de concertation

Elle s'est déroulée du 13 avril au 31 mai 2015.

Le dispositif d'annonce de la concertation s'est principalement articulé autour :

- ✔ d'affichages (affichage urbain, affichage sur bus, affichage dans les lieux publics), de 43 000 dépliants d'information, de panneaux d'exposition dans 13 lieux publics de la Métropole ;
- ✔ d'un site Internet spécifique détaillant les moyens pour participer à la concertation ;
- ✔ d'annonces dans la presse papier et en ligne, de 170 spots TV et 148 spots radios.

Le dispositif d'information sur le projet s'est quant à lui principalement axé autour :

- ✔ de supports d'information sur le projet (dossier de présentation du projet et de concertation, plaquette synthétique, dépliant d'information, panneaux d'expositions, vidéos 3D) ;

- ✔ de quatre réunions publiques permettant au public de s'informer sur le projet, d'aborder une thématique spécifique et de s'exprimer – par oral et par écrit. Ces réunions publiques ont eu lieu le 16 avril 2015 au Petit-Quevilly, le 23 avril 2015 au Grand-Quevilly ainsi que les 22 avril et 27 mai 2015 à Rouen. Elles ont attiré 200 personnes environ ;

- ✔ d'un site Internet dédié au projet et incluant la possibilité d'apporter une contribution ;

- ✔ de coupons T inclus dans le dépliant et le dossier de présentation du projet et de concertation afin de permettre au public d'apporter une contribution.

9.4 : Bilan de la concertation

Pour finir, le bilan de la concertation a listé les principales thématiques qui ont été abordées par les contributeurs notamment : la dimension multimodale du projet, les accès définitifs du pont Flaubert rive droite, l'intégration du projet dans son environnement urbain, les nuisances acoustiques, la durée et le coût du projet. D'autre part, le bilan a cité les avis et commentaires qui ont été le plus souvent formulés.

Il a également rappelé les réponses apportées par l'État, maître d'ouvrage du projet, et les grands enseignements qui ont été tirés, notamment que *« le projet est attendu et partagé, qu'il participe à la réalisation d'un grand projet urbain (l'Eco-quartier Flaubert), qu'il est volontariste sur le plan environnemental, qu'il est à dimension multimodale et que les accès du pont rive droite ne sont pas oubliés »*.

La concertation sur l'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert a fait ressortir un large consensus autour du projet et la réalisation de la nouvelle infrastructure est vue comme essentielle pour la métropole rouennaise.

Le bilan s'est conclu par l'annonce de la poursuite du projet par l'État avec comme objectif de maintenir le dialogue avec tous les partenaires afin que celui-ci soit partagé et porté par tous dans la durée.

10 : Réunions et visites de la commission d'enquête

Dans le cadre des modalités d'organisation de l'enquête, et au cours de la procédure, la commission a participé aux réunions suivantes avec les représentants de la préfecture et/ou de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (la DRÉAL Normandie).

- ✔ **Réunion du 7 novembre 2016 :** La réunion s'est tenue de 16h30 à 19h00, à la cité administrative Saint-Sever à Rouen. Les personnes suivantes y ont participé :

- M. Bernard Cousin, directeur de la coordination des politiques publiques à la préfecture ;
- Mme Dominique de Heinzelin, bureau des procédures publiques à la préfecture ;
- Mme Tatiania Castello, bureau des procédures publiques à la préfecture ;
- M. Jean-Yves Peigné, chef du service mobilités et infrastructures à la DRÉAL ;
- M. Jean-Luc Rolland, responsable du pôle projets routiers à la DRÉAL ;
- Mme Laure Morandina de la société CDV Événements[1] ;
- Mme Anne-Laure Mosler de la société CDV Événements ;
- Mme Hélène Herzog-Stasi de la société État d'Esprit-Stratis[2] ;
- Mme Anne Thiercelin de la société État d'Esprit-Stratis ;
- M. Gaylor Barré de la société État d'Esprit-Stratis.
- Les quatre membres de la commission (les 3 titulaires et le suppléant).

Cette réunion avait pour but de présenter aux participants, à l'aide d'une projection sur écran, le projet soumis à enquête comprenant notamment : la genèse du projet, ses objectifs, la description des ouvrages, les enjeux environnementaux, le calendrier prévisionnel des travaux, l'imbrication du projet avec celui du futur écoquartier Flaubert, etc.

Après cette présentation intéressante, la discussion s'est engagée sur les modalités d'organisation de l'enquête (les permanences, les mesures de publicité, l'affichage, etc.). Un projet d'arrêté préfectoral avait été préparé par la préfecture en amont de cette réunion, en liaison avec la DRÉAL et les membres de la commission. D'un commun accord, les dates d'enquête avaient été fixées ainsi que les lieux et les dates et heures des 12 permanences proposées par la commission. Des ajustements ont toutefois été opérés lors de la réunion concernant les permanences, et une modification a été apportée sur l'une des pièces visées dans l'arrêté.

En fin de réunion, un total de 20 registres d'enquête a été remis aux trois membres titulaires de la commission pour qu'ils soient paraphés par l'un d'entre-eux.

✔ **Réunions du 23 novembre et du 1er décembre 2016 :** Organisées par la DRÉAL, dans ses locaux à la cité administrative Saint-Sever à Rouen, ces deux réunions étaient destinées, d'une part le 23 novembre, de 9h00 à12h30, à présenter aux membres de la commission le dispositif qui sera mis en place pendant l'enquête pour la gestion du registre électronique et, d'autre part, le 1er décembre, de 14h30 à 17h30, à mettre les membres de la commission en situation d'utiliser et d'exploiter toutes les fonctionnalités de ce registre. Les participants à ces deux réunions de travail étaient les suivants :

- M. Jean-Yves Peigné, chef du service mobilités et infrastructures à la DRÉAL ;
- M. Jean-Luc Rolland, responsable du pôle projets routiers à la DRÉAL ;
- M. Loïc Margollé, assistant au chef de projet à la DRÉAL ;
- Mme Laure Morandina de la société CDV Événements ;
- M. Nicolas Simplot de la société CDV Événements ;
- Les quatre membres de la commission (les 3 titulaires et le suppléant).

Lors de ces deux réunions, M. Simplot et Mme Morandina ont répondu à toutes les

1 La société CDV Événements est chargée du dispositif d'information légale.
2 La société État d'Esprit-Stratis est chargée du dispositif de communication complémentaire.

demandes de précisions des membres de la commission d'enquête. Des ajustements ont été opérés à la lumière des discussions que nous avons eues. De même, les thèmes et sous-thèmes des observations, propositions et contre-propositions du public, potentiellement envisagées durant l'enquête, ont été arrêtés en concertation avec le maître d'ouvrage. Des évolutions seront toutefois possibles lors de la procédure en fonction des thèmes abordés par le public.

✔ **Visite du 1er décembre 2016 :** Les quatre membres de la commission d'enquête ont souhaité effectuer une visite du site sur lequel le raccordement définitif serait réalisé pour relier directement le pont Flaubert à la voie Sud III. Cette visite a eu lieu le 1er décembre 2016 de 10h00 à 11h30 en présence des personnes suivantes :

- M. Bernard Cousin, directeur de la coordination des politiques publiques à la préfecture ;
- Mme Brigitte Bahri, direction de la coordination des politiques publiques à la préfecture ;
- M. Jean-Yves Peigné, chef du service mobilités et infrastructures à la DRÉAL ;
- M. Jean-Luc Rolland, responsable du pôle projets routiers à la DRÉAL ;
- M. Loïc Margollé, assistant au chef de projet à la DRÉAL ;
- Mme Cyrielle Grosjean, chef de projet (maîtrise d'œuvre) à la direction inter-régionale des routes nord-ouest, service d'ingénierie routière ;
- Les quatre membres de la commission (les 3 titulaires et le suppléant).

Cette visite a permis de visualiser, notamment sur le terrain de l'ancienne usine « Grande Paroisse », les emprises de l'opération routière et de localiser l'emplacement du tracé du projet entre le giratoire de Madagascar et la voie Sud III près de l'échangeur de Stalingrad. Des informations intéressantes ont été fournies par M. Rolland sur la dépollution des sols du site industriel et sur les pollutions résiduelles dont le suivi est assuré par des piézomètres qui ont été posés dans l'enceinte de l'ancienne usine (cf. chapitre 4 du présent rapport sur l'étude d'impact). Cette visite a également permis de situer les emprises du futur écoquartier Flaubert dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la Métropole Rouen Normandie.

✔ **Réunion du 3 janvier 2017 :** Au cours de cette réunion organisée à la cité administrative à Rouen, MM. Rolland et Margollé de la DRÉAL ont remis aux membres de la commission d'enquête les documents suivants :

- Le dossier définitif (19 kg dans un grand carton).
- Plusieurs exemplaires de la plaquette « Le projet en bref » et du dépliant « Informez-vous / Exprimez-vous ! ». Ces documents ont été mis à disposition du public dans les dix lieux d'enquête et dans toutes les mairies des communes de la Métropole.
- Deux exemplaires aux formats A3 et A2 des schémas de répartition des flux de circulation sur les principes de déplacements.
- Deux exemplaires d'un grand plan comprenant le tracé du projet et la voirie de l'écoquartier Flaubert.

Ces documents avaient été demandés par la commission d'enquête pour tenir les permanences et faciliter ainsi la discussion avec les personnes reçues. Cette réunion a permis de faire un dernier point avec les représentants du maître d'ouvrage avant l'ouverture de l'enquête publique, notamment sur la question des trafics de véhicules après réalisation des différentes voiries (échanges pont Flaubert / écoquartier Flaubert).

- ✔ **Visite de sites :** Les trois membres de la commission d'enquête ont souhaité effectuer le 26 janvier 2017 une visite de plusieurs sites dans le secteur du projet, en fonction des observations recueillies du public. Ils se sont notamment rendus sur les lieux suivants :
  - le débouché de la rue du Général Sarrail sur la rue de La Motte,
  - l'échangeur Stalingrad, les rues Stalingrad et Bourbaki,
  - le secteur où serait réalisé le pôle multi-services du grand port maritime de Rouen,
  - la presqu'île Rollet et sur le pont Flaubert à partir de l'ascenseur (ou de l'escalier) permettant d'accéder au trottoir du tablier amont conduisant à la rive droite. Nous avons constaté la présence de piétons qui traversaient le pont. Nous avons également constaté qu'il était possible d'emprunter l'étroit trottoir de service du viaduc d'accès au pont. Le portillon était ouvert, au lieu d'être fermé, et nous avons ainsi pu suivre ce trottoir puis une bande enherbée, ce qui nous a permis d'aller jusqu'au giratoire de Madagascar. Sur cette bande enherbée une trace bien marquée au sol indique le passage de piétons et même de vélos. Ce trottoir de service sur le viaduc d'accès au pont est par conséquent accessible à partir de ses parties basse et haute (les deux portillons étant ouverts) et aucun panneau n'indique qu'il s'agit d'un trottoir de service et que le passage est interdit aux piétons et cyclistes.

- ✔ **Réunion du 30 janvier 2017 :** La commission d'enquête a souhaité l'organisation d'une réunion avec le maître d'ouvrage mais également avec la Métropole afin de faire un point sur les observations recueillies depuis l'ouverture de l'enquête, notamment sur celles de la contribution de l'association « Effet de serre toi-même ! ». Cette réunion s'est tenue le lundi 30 janvier de 16h45 à 18h30 à la cité administrative de Rouen. Étaient présents :

  - MM. Jean-Yves Peigné, Jean-Luc Rolland et Loïc Margollé de la DREAL,
  - M. Bertrand Masson, responsable des grands projets de la Métropole,
  - Mme Émilie Rambout de la SPL Rouen Normandie Aménagement,
  - M. Gaëtan Levistre du bureau d'études Ingétec,
  - Les trois membres de la commission.

  La discussion a notamment porté sur les imbrications du projet d'écoquartier avec celui du raccordement définitif du pont Flaubert sur la voie Sud III. Les deux projets constituent un même programme de travaux en interface avec le secteur portuaire. Les interactions entre les projets portent notamment sur les problématiques de circulation (automobile et poids-lourds), et de répartition des flux au sein du futur écoquartier (bruit, pollution de l'air et cadre de vie en général). Nos interlocuteurs ont répondu avec clarté et compétence à nos questions, et nos échanges ont été de nature à compléter utilement nos réflexions sur le dossier.

En dehors des réunions de travail avec l'autorité organisatrice de l'enquête publique et avec le maître d'ouvrage, la commission d'enquête a souhaité consulter M. Frédéric Sanchez, président de la Métropole Rouen Normandie et maire du Petit-Quevilly, compte tenu des interférences du projet de la ZAC de l'écoquartier Flaubert avec celui du projet routier porté par l'État. La réunion a eu lieu au siège de la Métropole le 31 janvier 2017 de 15 à 16 heures. M. Sanchez était accompagné de M. Olivier Rusch, directeur général adjoint chargé des espaces publics et de la mobilité durable, et de M. Bertrand Masson, responsable des grands projets métropolitains.

Ont notamment été abordées au cours de cette réunion les questions qui se posent sur la fonctionnalité entre les deux projets (accès du pont et écoquartier) et les inquiétudes exprimées par des personnes, et une association, qui sont intervenues depuis le 5 janvier, date d'ouverture de l'enquête publique. Tous ces points seront repris au chapitre 13 du présent rapport consacré aux observations et propositions du public. La commission y reviendra dans ses conclusions.

Les échanges, constructifs et intéressants, ont été menés en toute transparence avec M. Sanchez, lequel a particulièrement insisté sur la cohérence et les aspects positifs des deux projets qui se complètent. C'est la raison pour laquelle la Métropole soutient le projet de l'État car il répond à une impatience de la population, dont celle du Petit-Quevilly, et des automobilistes. Selon M. Sanchez, c'est un projet qui permettra le développement et le fonctionnement de l'agglomération.

11 : Mesures de publicité

11.1 : Les mesures de publicité réglementaires

Conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral du 8 décembre 2016 prescrivant l'enquête publique, un avis a été affiché au moins quinze jours avant la date d'ouverture de l'enquête, et pendant toute sa durée, dans chacun des dix lieux d'enquête suivants :

- ✔ la préfecture de la Seine-Maritime, siège de l'enquête,
- ✔ la mairie de Rouen,
- ✔ la mairie annexe Pasteur,
- ✔ la mairie du Petit-Quevilly,
- ✔ la mairie du Grand-Quevilly,
- ✔ la mairie de Petit-Couronne,
- ✔ la mairie de Grand-Couronne,
- ✔ le siège de la Métropole Rouen Normandie,
- ✔ le siège rouennais du conseil régional de Normandie,
- ✔ le siège du conseil départemental de Seine-Maritime.

Dans les mêmes conditions de délai et de durée, le maître d'ouvrage a procédé à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet. En outre, il a souhaité étendre le dispositif légal d'affichage. Au total, 82 points d'affichage ont été retenus par le responsable du projet, en concertation avec la commission d'enquête.

11.2 : Les constats d'huissiers

Plusieurs constats d'huissiers ont été établis par la société civile professionnelle CG2M (huissiers de Justice associés), 28 rue Camille Saint-Saëns à Rouen, qui a contrôlé les 82 points d'affichage arrêtés par le maître d'ouvrage. A chaque fois, il a été procédé à trois constats distincts par M^{es} Georges Golliot, Hélène Morin et Karinne Madelain, en fonction de la localisation des 82 points d'affichage. Les constats ont été dressés aux dates suivantes :

- ✔ Le vendredi 16 décembre 2016, soit 20 jours avant l'ouverture de l'enquête fixée au 5 janvier 2017.
- ✔ Le jeudi 5 janvier 2017, dans la matinée, à l'ouverture de l'enquête publique.

- ✔ Le mardi 24 janvier 2017,
- ✔ Le vendredi 3 févier 2017,
- ✔ Le jeudi 9 février 2017, jour de clôture de l'enquête publique.

Les différents constats d'huissier sont annexés au dossier d'enquête déposé à la préfecture de la Seine-Maritime.

Dans le cadre des mesures de publicité réglementaire, ce même avis d'enquête a été publié dans la rubrique des annonces légales de deux journaux régionaux (Paris-Normandie et Liberté Dimanche), au moins quinze jours avant la date d'ouverture de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celles-ci.

Concernant la publication de l'avis dans Liberté Dimanche, le dimanche 11 décembre 2017, la maquette fournie par le maître d'ouvrage, n'a pas été respectée par le journal, le tableau des permanences des commissaires enquêteurs étant mal positionné dans le texte. Cet avis n'étant pas, stricto sensu, conforme à l'avis officiel, le maître d'ouvrage, pour ne pas prendre de risques de recours, a décidé de publier l'avis d'enquête dans un autre hebdomadaire (Les Affiches de Normandie), ce qui a été fait le mercredi 14 décembre 2016. Une nouvelle insertion, conforme à la maquette, est toutefois parue dans Liberté Dimanche le dimanche 18 décembre 2016.

Le tableau suivant résume les publications de l'avis d'enquête dans la presse régionale :

Journal	1er avis	2ème avis	Diffusion
Liberté Dimanche	Dimanche 11 décembre 2016[1]	Dimanche 8 janvier 2017	11 600ex
Liberté Dimanche	Dimanche 18 décembre 2016[2]	-	-
Paris-Normandie	Vendredi 16 décembre 2016	Vendredi 6 janvier 2017	100 000ex (3 éditions)
Les Affiches de Normandie	Mercredi 14 décembre 2016	Mercredi 11 janvier 2017	6 000ex

Le projet étant d'importance nationale, l'avis d'enquête a également été publié dans les deux journaux suivants à diffusion nationale quinze jours au moins avant le début de l'enquête (la réglementation n'impose pas la publication d'un second avis) :

Journal	Date de publication de l'avis	Diffusion
Le Figaro	Vendredi 16 décembre 2016	311 000ex
Le Monde	Vendredi 16 décembre 2016	286 000ex

Par ailleurs, l'avis d'enquête a été mis en ligne sur le site Internet de la préfecture <www.seine-maritime.gouv.fr>.

Toutes les mesures de publicité légale ont par conséquent été respectées et bien au-delà des dispositions réglementaires de l'article R. 123-11 du code de l'environnement pour ce qui est de l'affichage *in situ* de l'avis d'enquête. La commission s'en félicite.

1 Présentation de l'avis non conforme à la maquette fournie au journal par le maître d'ouvrage.
2 Nouvelle insertion dans Liberté Dimanche à la suite de l'anomalie constatée le dimanche précédent.

11.3 : Les mesures de publicité supplémentaires

L'information du public a été utilement complétée à l'initiative du maître d'ouvrage, et en concertation avec la commission d'enquête. En effet, il a été mis en place un dispositif de communication remarquable en supplément des dispositions légales imposées par le code de l'environnement. Ce dispositif a consisté à mettre en œuvre les mesures suivantes :

Les 71 communes de la Métropole, les conseils de quartiers de Rouen, et six[1] communes limitrophes de l'autoroute A150, sur la rive droite de la Seine, mais situées hors du territoire de la Métropole, ont été destinataires des documents suivants :

- ✔ Affiche de l'avis d'enquête au format A2 (tirage de 360 affiches).
- ✔ Dépliant de 6 pages au format A5 (tirage de 600 dépliants).
- ✔ Document de synthèse de 8 pages au format A4 (tirage de 3 000 documents).

Quatre panneaux d'exposition ont été installés dans les 13 lieux publics suivants : la préfecture de la Seine-Maritime, la DRÉAL Normandie (5 sites), l'hôtel de ville de Rouen, les trois mairies annexes de Rouen, la mairie du Petit-Quevilly, la Métropole Rouen Normandie et la Région Normandie (à Rouen).

Une campagne d'affichage urbain a été mise en place :

- ✔ sur le réseau JC Decaux (6 panneaux déroulants style vitrine de 8 m²),
- ✔ sur l'arrière de 6 bus de la ligne T3 et 6 bus de la ligne F1.

L'ensemble du dispositif de communication comprenait également **la diffusion d'articles et d'annonces dans les médias** :

- ✔ Envoi d'un communiqué de presse à l'attention de la presse régionale et locale ainsi qu'aux magazines d'information des collectivités telles que : Métropole, Région et diverses mairies de l'agglomération.

- ✔ Achat d'espaces dans la presse écrite : Paris-Normandie, Liberté Dimanche, Côté Rouen, Tendance Ouest, Journal des entreprises 76.

- ✔ Achat d'espaces dans la presse en ligne : Paris-Normandie.fr, Ouest-France.fr (pages de Rouen), Normandie-actu.fr, 76actu.fr, Normandinamik.cci.fr, Filfax et Filfax.com.

- ✔ Annonces publicitaires dans la presse radio : France Bleu Normandie et NRJ-antenne de Seine-Maritime.

L'ensemble du dispositif de communication est annexé au dossier d'enquête déposé à la préfecture de la Seine-Maritime.

La commission d'enquête tient ici à souligner le travail considérable en matière de communication mis en place par le maître d'ouvrage, bien au-delà, des mesures réglementaires, afin d'assurer la plus large publicité à destination des habitants de la métropole rouennaise pour les informer de l'organisation de l'enquête publique. Ces mesures de publicité, en terme de communication, auront été exemplaires.

1 - La Vaupalière, Roumare, Pissy-Pôville, Barentin, Pavilly et Saint-Jean-du-Cardonnay

12 : Permanences des membres de la commission d'enquête

L'arrêté préfectoral du 8 décembre 2016, prescrivant l'enquête publique unique, a défini les 12 permanences à tenir par un ou plusieurs membres de la commission d'enquête. Le tableau suivant précise les lieux des permanences, les dates et horaires de celles-ci ainsi que le nombre de personnes reçues.

Lieu des permanences	Date des permanences	Horaire des permanences	Nombre de personnes reçues
Mairie du Petit-Quevilly	jeu. 5 janvier 2017	9h00-12h00	1
Mairie de Petit-Couronne	sam. 7 janvier 2017	9h00-12h00	1
Mairie annexe Rouen Pasteur	mer. 11 janvier 2017	9h00-12h00	0
Siège de la Métropole	ven. 13 janvier 2017	15h00-18h00	0
Mairie de Rouen	lun. 16 janvier 2017	13h45-16h45	1
Mairie de Rouen	sam. 21 janvier 2017	9h00-12h00	1
Mairie du Petit-Quevilly	jeu. 26 janvier 2017	10h00-13h00	1
Mairie du Grand-Quevilly	sam. 28 janvier 2017	9h00-12h00	2
Mairie de Grand-Couronne	mer. 1 février 2017	14h00-17h00	0
Mairie du Petit-Quevilly	ven. 3 février 2017	13h00-16h00	0
Mairie annexe Rouen Pasteur	lun. 6 février 2017	13h45-16h45	2
Mairie de Rouen	jeu. 9 février 2017	12h00-15h00	3
Nombre total de personnes reçues			**12**

Les trois membres titulaires de la commission d'enquête ont tenu ensemble les permanences suivantes :

- ✔ à l'ouverture de l'enquête, le jeudi 5 janvier 2017, à la mairie du Petit-Quevilly ;
- ✔ environ au milieu de la durée d'enquête, le 26 janvier 2017, à la mairie du Petit-Quevilly ;
- ✔ à la clôture de l'enquête, le jeudi 9 février 2017, à l'hôtel de ville de Rouen.

En dehors de ces 3 permanences, les 9 autres ont été tenues par un seul membre de la commission d'enquête.

Le procès-verbal de synthèse, annexé au présent rapport, recense l'identité des personnes, des associations et personnes publiques qui sont intervenues pendant l'enquête.

13 : Bilan de l'enquête publique

Au terme de l'enquête publique, la commission a dressé le constat suivant :

13.1 : Consultation du dossier d'enquête par voie dématérialisée

Outre la possibilité offerte au public de consulter le dossier « papier » dans chacun des dix lieux d'enquête, les personnes intéressées pouvaient également visualiser les différentes pièces et/ou les télécharger à partir du registre électronique.

La société CDV Événements Publics, prestataire du maître d'ouvrage pour la gestion de ce registre, a fourni les statistiques suivantes à l'issue de l'enquête :

- ✔ 461 personnes ont consulté le registre mais le nombre de visites est en fait de 544, certaines personnes ayant visité le support plusieurs fois durant l'enquête.

- ✔ Sur les 544 visites :

    - 60 % proviennent d'un site internet, dont 78 % à partir du site de la préfecture de la Seine-Maritime.

    - 21 % proviennent des 4 bornes interactives installées dans les 4 lieux suivants, ce qui correspond à 114 visites se répartissant comme suit :

        1. mairie de Rouen : 71,
        2. mairie du Petit-Quevilly : 19,
        3. le hall d'accueil de la cité administrative Saint-Sever à Rouen : 19,
        4. mairie annexe Pasteur à Rouen : 5.

    - 16 % sont issues d'une saisie directe de l'adresse dans le navigateur,

    - 3 % ne sont pas définis.

- ✔ Les documents du dossier d'enquête ont fait l'objet de 498 visites du public et le nombre de téléchargement s'est élevé à 754. Les pièces du dossier les plus téléchargées (plus de 50 fois) sont les suivantes : le plan général des travaux, le plan de situation, la note de présentation, la notice explicative. Quant à l'étude d'impact, elle aura été téléchargée 35 fois et ses annexes une dizaine de fois seulement.

13.2 : Contribution du public durant l'enquête

Conformément aux dispositions de l'article 5 de l'arrêté préfectoral du 8 décembre 2016, le public avait la possibilité de présenter ses observations, propositions et contre-propositions selon les modes d'expression suivants :

- ✔ En les consignant sur les registres d'enquête mis à sa disposition dans les dix lieux d'enquête mentionnés au chapitre 1er du présent rapport, aux jours et heures habituels d'ouverture au public et lors des permanences des commissaires enquêteurs. La commission a relevé seulement 8 contributions du public sur les registres « papier » (cf. le procès-verbal des observations annexé au présent rapport).

- ✔ En les adressant par correspondance au président de la commission d'enquête à l'adresse du siège de l'enquête (préfecture de la Seine-Maritime, DCPE/BPP, 7 place de la Madeleine – 76036 Rouen Cédex).

Trois courriers ont été annexés au registre de la préfecture (Métropole Rouen Normandie, Chambre de commerce et d'industrie Seine Mer Normandie, la Région Normandie). Deux autres lettres ont été déposées sur le registre électronique (Fédération des travaux publics de Normandie et l'association APAQ[1] de Normandie) et une autre annexée au registre « papier » de la mairie du Grand-Quevilly (M. Jean-Louis Normand).

- ✔ En les formulant sur le registre électronique accessible 24 heures sur 24 à l'adresse <www.seine-maritime.gouv.fr>. Ainsi, 40 contributions ont pu être déposées sur le registre dématérialisé dont deux à partir des bornes interactives installées dans les lieux indiqués précédemment. Ces contributions ont été annexées au registre « papier », déposé à la préfecture de la Seine-Maritime, au fur et à mesure de leur publication sur le registre électronique.

  Les deux associations suivantes ont déposé leur contribution sur le registre électronique : l'association « Effet de serre toi-même ! » et l'association « Rouen-Demain la Métropole ». Cette association avait également remis sa contribution au commissaire enquêteur qui assurait une permanence le 6 février 2017 à la mairie annexe Pasteur à Rouen, contribution annexée au registre d'enquête.

  Au terme de l'enquête publique, la commission a constaté avoir reçu 53 contributions comprenant un total de 273 observations.

Selon les informations recueillies par les membres de la commission d'enquête lors de leurs permanences, le public a très peu consulté le dossier d'enquête « papier » dans les dix lieux d'enquête et les observations consignées sur les registres « papier » auront été très peu nombreuses. Cependant, la commission observe avec intérêt que la voie dématérialisée aura permis une plus large consultation par le public des différentes pièces du dossier avec environ 500 visites et 750 téléchargements, durant l'enquête.

D'autre part, la commission note que 40 contributions ont été déposées sur le registre électronique contre 8 seulement sur les registres mis à disposition du public dans les lieux d'enquête. On peut d'ailleurs constater que les contributions numériques ne proviennent pas seulement des habitants de Rouen et du Petit-Quevilly, les deux communes concernées par le projet, mais également d'habitants plus éloignés de l'agglomération rouennaise, dont certaines personnes du département de l'Eure qui sont amenées à circuler sur l'axe sud <=> nord passant par le pont Flaubert.

Sans remettre en cause l'information et la participation du public selon la forme traditionnelle de mise à disposition de documents « papier » dans les lieux d'enquête, la commission constate que la voie dématérialisée constitue un « outil » moderne de communication devenu incontournable, permettant ainsi au public de s'exprimer sans avoir à se déplacer. Cette possibilité ne peut que contribuer à favoriser et à développer la démocratie participative. A contrario, l'inconvénient d'un tel système est, pour le commissaire enquêteur, d'avoir beaucoup moins de contacts directs avec les personnes lors de ses permanences. C'est également un inconvénient pour les gens qui pourraient ainsi recueillir des précisions sur le projet soumis à enquête publique. On peut d'ailleurs le constater à travers les contributions écrites qui sont présentées.

14 – Procès-verbal de synthèse des observations du public

La commission d'enquête a dressé le 16 février 2017 le procès-verbal de synthèse des observations et propositions émises durant l'enquête publique. Ce document a été adressé

1 Association pour la promotion et l'amélioration de la qualité des infrastructures en Normandie.

ce même jour par courriel du président de la commission au maître d'ouvrage (DRÉAL Normandie), puis les trois membres de la commission d'enquête ont remis au cours d'une réunion le vendredi 17 février 2017 à 14h15 ce procès-verbal de synthèse au maître d'ouvrage représenté par M. Jean-Yves Peigné, chef du service mobilités et infrastructures, et M. Loïc Margollé, l'assistant du responsable du pôle projets routiers. La réunion s'est tenue dans les locaux de la DRÉAL à la cité administrative Saint-Sever à Rouen.

Les douze thèmes suivants du procès-verbal ont été commentés et discutés avec les représentants du maître d'ouvrage :

1. Observations favorables au projet
2. Observations défavorables au projet
3. Observations sur les interactions avec le projet d'écoquartier Flaubert
4. Observations relatives aux piétons et cyclistes
5. Observations relatives à la rive droite de la Seine
6. Observations sur les trafics de circulation
7. Observations diverses appelant une réponse du maître d'ouvrage
8. Observations dont les réponses sont déjà apportées dans le dossier
9. Observations sortant du cadre de l'enquête publique
10. Les propositions recueillies sur le projet au cours de l'enquête
11. Observations sur les mises en compatibilité des plans locaux d'urbanisme
12. Questions de la commission d'enquête

A l'issue de la réunion, le président de la commission d'enquête a invité le maître d'ouvrage à présenter son mémoire en réponse dans le délai de 15 jours. La remise de ce mémoire aura lieu lors d'une réunion fixée d'un commun accord au lundi 6 mars 2017 à 14h15 dans les locaux de la DRÉAL à la cité administrative Saint-Sever à Rouen.

15 : Mémoire en réponse du maître d'ouvrage

La remise du mémoire en réponse aux membres de la commission d'enquête par le maître d'ouvrage a eu lieu au cours d'une réunion le lundi 6 mars 2017 à 14h15 dans les locaux de la DRÉAL. Le maître d'ouvrage était représenté par MM. Peigné, Rolland et Margollé.

Afin d'éviter les redondances dans le développement de ses réponses, le maître d'ouvrage a pris l'option de ne pas apporter systématiquement une réponse spécifique à chacune des contributions recueillies au cours de l'enquête considérant, à juste titre, qu'elles soulevaient des questionnements semblables. Le maître d'ouvrage a repris par conséquent les thèmes qui ont fait l'objet du procès-verbal de synthèse des observations.

Dans son préambule, le maître d'ouvrage a relevé que la *« majorité des questionnements soulevés par les contributions trouvent a priori leur réponse dans le contenu du dossier d'enquête publique. Ce dossier volumineux comportait un contenu dense, mais était toutefois structuré d'une manière jugée particulièrement claire et accessible par l'Autorité Environnementale, et un guide de lecture permettait d'appréhender facilement ce contenu ». (…)* Il est également signalé que *« toutes les études « techniques » détaillées qui ont permis*

l'élaboration de l'étude d'impact étaient jointes au dossier d'enquête publique en annexe à l'étude d'impact. Cette disposition permet donc une information très complète du public et des associations, même si en contrepartie elle alourdit quelque peu le dossier. L'Autorité environnementale a reconnu cette décision du maître d'ouvrage ».

La commission d'enquête ne reprend pas ici la totalité de la partie introductive du mémoire en réponse du maître d'ouvrage et renvoie le lecteur aux pages 4 à 6 de ce document annexé au présent rapport d'enquête. En revanche, toutes les réponses apportées aux différents thèmes traités dans le mémoire sont reprises ci-après *in extenso,* à l'exception des cartes et schémas. Il est toutefois fait référence aux pages concernées du mémoire afin de pouvoir s'y reporter facilement.

A chacune des réponses du maître d'ouvrage aux différents thèmes abordés, la commission donne son avis et fait part de ses éventuelles remarques.

15.1 : Réponse du maître d'ouvrage sur les interactions du projet avec celui de l'éco-quartier Flaubert

15.1.1 : Sur la pollution de l'air et la santé humaine (cf. § 1.1.a. page 7 du mémoire en réponse)

Les études de circulation, l'étude de circulation statique réalisée par l'aménageur de la ZAC écoquartier Flaubert et la simulation dynamique de trafic pilotée par le maître d'ouvrage du projet routier, ont conclu sur la nécessité de ne pas concentrer l'ensemble des flux de circulation en provenance du projet routier sur une seule intersection avec le réseau structurant métropolitain (soit le carrefour Tête Sud du pont Guillaume le Conquérant / Quai Cavelier de la Salle / Avenue Jean Rondeaux / Boulevard de Béthencourt soit le carrefour avenue Jean Rondeaux / Boulevard de l'Europe comme actuellement avec les phénomènes récurrents de saturation que cela engendre aux heures de pointe, au risque d'une thrombose de l'accès Sud de la métropole.

Cette nécessaire répartition des flux de circulation a mené à s'interroger sur la hiérarchisation des voiries de l'écoquartier Flaubert entre le projet routier des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine et le réseau structurant métropolitain (Boulevard de l'Europe, Avenue Jean Rondeaux, pont Guillaume le Conquérant, …).

Nota de la commission : Se reporter à la carte de la page 7 du mémoire en réponse sur la structure du réseau routier du programme de travaux (réseau hyperstructurant, réseau structurant et réseau secondaire)

Cette réflexion a conduit à adopter un plan de circulation privilégiant :

- *l'affectation des usagers en provenance du point d'échanges (Pont Flaubert ou RN 338) et à destination de la tête du Sud du pont Guillaume le conquérant et les quais de Seine (ou inversement) sur le quai de France et le Boulevard de Béthencourt ;*
- *l'affectation des usagers en provenance du point d'échanges (Pont Flaubert ou RN 338) et à destination du Boulevard de l'Europe (ou inversement) sur la place centrale de l'écoquartier Flaubert et le lien entre la place centrale de l'écoquartier et le Boulevard de l'Europe.*

Nota de la commission : Se reporter aux deux schémas de la page 8 du mémoire en réponse sur les flux de circulation.

Cette disposition conduit à préserver les principaux cœurs d'îlots de l'écoquartier Flaubert (entre la place centrale et la rue de la Motte / entre la place centrale et le boulevard de Béthencourt) de flux importants de circulation.

L'appréciation des incidences du projet routier et du programme de travaux (projet routier + ZAC écoquartier Flaubert) sur la qualité de l'air et la santé humaine et l'évaluation des risques sanitaires ont été menées sur ces bases.

L'étude d'impact (pièce E du dossier d'enquête publique) présente, de manière synthétique, aux pages 225 et suivantes, 318 et suivantes, 344 et suivantes, et 450 et suivantes la méthodologie, les hypothèses et les résultats des études hydrauliques menées pour le projet routier et le programme de travaux.

Les études correspondantes sont communiquées dans leur intégralité en annexes de l'étude d'impact (cf. annexes n° 1, 2 et 18).

La liste des polluants étudiés dans le cadre de l'étude Air et dans le cadre de l'évaluation des risques sanitaires sont présentés respectivement en pages 226 / 227 et 318 de l'étude d'impact.

L'aire d'étude de l'expertise qualité de l'air et les bandes d'étude des polluants gazeux et particulaires sont définis respectivement en pages 226 et 318 de l'étude d'impact.

Les résultats de ces études mettent en exergue les points suivants :

- *la réalisation du projet routier entraîne une baisse des émissions des polluants d'origine routière. Cette diminution s'explique d'une part, par l'amélioration technologique du parc automobile et d'autre part, par la diminution des kilomètres parcourus sur l'aire d'étude, et notamment sur la liaison Sud III – pont Flaubert ;*

  PM : Le linéaire total actuellement parcouru entre l'amont du passage supérieur de l'échangeur de Stalingrad et l'extrémité Sud du viaduc d'accès rive gauche du pont Flaubert s'élève à 1 800 m.

  Le linéaire du projet d'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche entre l'amont du passage supérieur de l'échangeur de Stalingrad et l'extrémité Sud du viaduc d'accès rive gauche du pont Flaubert est de 1 010 m.

  La réduction du linéaire parcouru entre la situation actuelle et la situation future avec le projet d'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche est donc de 790 m (soit une diminution de l'ordre de 44 % du linéaire parcouru) ;

- *le bilan des émissions du programme de travaux est plus contrasté, soit à la hausse soit à la baisse en fonction des polluants (les baisses comme les hausses s'échelonnent de 0 à 13%) ;*
- *grâce à l'effet de masques des protections acoustiques d'une part et des bâtiments développés aux abords du projet routier, la modification du lien entre la RN 338 et le pont Flaubert entre la situation actuelle et la situation aménagée engendre une amélioration de la qualité de l'air au niveau des emprises du projet urbain ;*
- *la construction de fronts bâtis en alignement des futures voiries entraîne une concentration des flux de diffusion des polluants gazeux et particulaires le long des artères principales de l'écoquartier orientées dans le sens des vents dominants. Cet effet canyon pénalise les façades des constructions donnant sur ces artères principales mais préserve les cœurs d'îlots et les espaces plus reculés ;*
- *l'évaluation de risques sanitaires met en évidence que :*
  - *les risques d'exposition de la population aux polluants étudiés n'augmentent pas tant pour le projet routier que pour le programme de travaux ;*
  - *le projet des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine n'est pas de nature à accentuer le risque existant ;*

- *la population qui viendra s'installer au sein de l'écoquartier Flaubert sera exposée à un niveau de risque équivalent à la population déjà implantée dans l'aire d'étude.*

Le projet routier et le programme de travaux ne sont pas en conséquence de nature à aggraver la qualité de l'air ni les risques sur la santé humaine.

Avis de la commission d'enquête : La réponse est argumentée et satisfaisante. La commission note que par rapport à la situation existante le projet, d'une part, ne conduira pas à augmenter les flux de circulation et, d'autre part, aura pour effet positif de diminuer le linéaire parcouru sur l'axe nord <=> sud (1 010 m au lieu de 1 800 m soit une diminution de l'ordre de 44 %) entraînant ainsi une baisse sensible des émissions de polluants d'origine routière. En revanche, la commission considère que prendre en compte également l'amélioration technologique du parc automobile n'est pas un critère recevable dans la mesure où il ne présente aucun lien avec le projet et le programme de travaux. En effet, ce critère concerne, d'une manière générale, les avancées technologiques automobiles en matière de réduction des émissions de pollution atmosphérique.

15.1.2 : Sur la ligne de transport collectif T5 (cf. § 1.1.b. page 10 du mémoire en réponse)

La ligne de transport collectif T5 a été pensée avec un passage sur les voies latérales (voies de droite) du pont levant Gustave Flaubert (sans affectation dédiée). Son débouché en rive droite de la Seine sera intégré aux réflexions menées sur l'aménagement des accès du pont Flaubert en rive droite de la Seine. L'aménageur de l'écoquartier Flaubert a réservé dans le cadre du projet urbain les emprises nécessaires à la réalisation en site propre de la ligne T5 depuis le point d'échanges jusqu'à l'avenue Jean Rondeaux.

Avis de la commission d'enquête : Pas de commentaires particuliers car le programme de travaux intègre bien le projet de ligne de bus T5 à haut niveau de service en site propre.

15.1.3 : Sur le pôle multi-services (cf. § 1.1.c. page 10 du mémoire en réponse)

Le projet de pôle multi-services porté par le Grand Port Maritime de Rouen, qui n'est pas inclus dans le périmètre de la ZAC écoquartier Flaubert, ne constitue pas une fonctionnalité nouvelle mais une ré-organisation et un compactage des zones de stationnement des PL en attente de la desserte des installations portuaires (silos sucriers et céréaliers). Il ne saurait donc constituer un « aspirateur à camions » mais a seulement vocation à continuer à accueillir dans de meilleures conditions les flux PL afférents à ces activités économiques stratégiques.

Avis de la commission d'enquête : Le projet de pôle multi-services est sans lien direct avec le projet routier et relève de la compétence du grand port maritime de Rouen. L'aménagement de ce pôle aura pour effet d'améliorer considérablement les conditions actuelles du stationnement désordonné des camions desservant les silos sucriers et céréaliers. L'implantation de ce pôle à proximité des silos est par conséquent justifiée et permettra d'organiser et de réguler en un seul point le stationnement « en attente » des poids-lourds desservant les équipements portuaires du secteur. Repousser le pôle multi-services vers l'ouest de l'agglomération, loin des silos, n'aurait pas de sens.

15.1.4 : <u>Sur le risque d'inondation par débordement de la Seine</u> (cf. § 1.1.d. page 10 du mémoire en réponse)

Concernant les effets du projet routier et du programme de travaux (projet routier + ZAC écoquartier Flaubert) sur le risque d'inondation par débordement de la Seine, l'étude d'impact (pièce E du dossier d'enquête publique) présente, de manière synthétique, aux pages 248 et suivantes, 357 et suivantes, et 456 la méthodologie, les hypothèses et les résultats des études hydrauliques menées pour le projet routier et le programme de travaux.

Les études correspondantes sont communiquées dans leur intégralité en annexe de l'étude d'impact (cf. annexe n° 3).

Le maître d'ouvrage souhaite rappeler que cinq modélisations différentes ont été conduites.

Elles ont été réalisées à partir des données bathymétriques de la Seine, des données LIDAR (données topographiques des berges et digues de la Seine-Aval, levé couvrant le lit majeur de la Seine), des levés topographiques du secteur Flaubert, des plans du pont Flaubert et de ses viaducs d'accès et des plans du projet d'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine.

Ces modélisations ont été bâties notamment à partir des hypothèses suivantes :

- *soit une crue de la Seine avec un débit compris entre 2 600 et 2 900 m³ / s soit une cote de la Seine au niveau du projet routier de 10,05 CMH soit 6,57 NGF (crue de janvier 1910) ;*
- *soit une crue de sécurité correspondant à la crue de la Seine de janvier 1910 accompagnée d'une surcote de 1 m (hypothèse extrême) des niveaux marins moyens au Havre (Cette surcote de 1 m du niveau marin se répercute par une surcote du niveau de la Seine de 0,70 m au droit du projet routier).*
- *PM : la crue de sécurité retenue par l'aménageur de l'écoquartier Flaubert correspondait à la crue de la Seine de janvier 1910 accompagnée d'une surcote de 0,60 m (hypothèse médiane) des niveaux marins moyens au Havre (Cette surcote de 0,60 m du niveau marin se répercute par une surcote du niveau de la Seine de 0,32 m au droit du projet d'écoquartier Flaubert). La modélisation correspondante est présentée en page 356 de l'étude d'impact. Ainsi, le public a pu apprécier les résultats d'une modélisation intermédiaire.*

Ces cinq modélisations sont :

- *la première relative à la situation actuelle ;*
- *la deuxième évaluant les incidences de l'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine en cas de crue de la Seine (comparaison entre situation aménagée et situation actuelle) ;*
- *la troisième évaluant les incidences de l'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine en cas de crue de sécurité (comparaison entre situation aménagée et situation actuelle) ;*
- *la quatrième évaluant les incidences du programme de travaux en cas de crue de la Seine (comparaison entre programme de travaux réalisé et situation actuelle) ;*
- *la cinquième évaluant les incidences du programme de travaux en cas de crue de sécurité (comparaison entre programme de travaux réalisé et situation actuelle).*

Les résultats de ces modélisations permettent d'établir :

- *une absence d'impact du projet routier sur la dynamique de crue de la Seine tant en terme d'expansion de champ de crue ou de hauteur de la ligne d'eau ;*

- *une absence d'impact du projet routier sur la dynamique de crue en cas de rehaussement du niveau marin ;*
- *dans le cadre du programme de travaux en cas de crue de la Seine, des modifications millimétriques (inférieures ou égales à 5 mm) de la hauteur de la ligne d'eau de la Seine au droit du projet d'écoquartier Flaubert, étant précisé qu'aucun impact n'est observé sur la dynamique de crue de la Seine à l'aval du programme de travaux ni sur le champ d'expansion de crue de la Seine à l'extérieur de la ZAC écoquartier Flaubert ;*
- *dans le cadre du programme de travaux en cas de crue de sécurité, des modifications millimétriques (inférieures ou égales à 1 mm) de la hauteur de la ligne d'eau de la Seine, étant précisé qu'aucun impact n'est observé sur le champ d'expansion de crue de la Seine à l'extérieur de la ZAC écoquartier Flaubert.*

Les mesures correctrices mises en place dans le cadre du projet urbain, notamment le canal, compensent les modifications observées. L'étude d'impact rappelle en page 357 que l'aménageur de la ZAC écoquartier Flaubert a dûment pris des dispositions spécifiques pour les constructions implantées en zone inondable afin d'assurer la protection des biens et des personnes.

Ni le projet routier, ni le programme de travaux ne sont par conséquent sources d'aggravation du risque d'inondation.

Le maître d'ouvrage confirme en outre que l'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine est situé en dehors des zonages du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de la vallée de la Seine – boucle de Rouen (dernière modification approuvée par arrêté préfectoral du 3 avril 2013).

Nota de la commission : Se reporter au schéma de la page 12 du mémoire en réponse sur la zone inondable définie par le PPRI.

Par conséquent, ni le règlement du PPRI ni les dispositions édictées pour les zonages du PPRI ne sont applicables au projet routier.

Avis de la commission d'enquête : Le maître d'ouvrage a pleinement répondu au point soulevé sur le risque inondation. La commission partage en effet l'analyse présentée au regard des études très poussées qui ont été menées sur ce thème. En outre, le projet est situé en dehors des zonages du plan de prévention des risques d'inondation relatif à la vallée de la Seine sur la boucle de Rouen (arrêté préfectoral du 3 avril 2013).

15.1.5 : Sur le risque de remontées de nappe (cf. § 1.1.e. page 12 du mémoire en réponse)

A l'instar des études hydrauliques réalisées pour analyser les effets du projet routier et du programme de travaux sur l'écoulement des eaux superficielles, des études hydrogéologiques ont également été conduites.

L'étude d'impact (pièce E du dossier d'enquête publique) en présente, de manière synthétique, aux pages 239 et 455 la méthodologie, les hypothèses et les résultats pour le projet routier.

Les études correspondantes sont communiquées dans leur intégralité en annexe de l'étude d'impact (cf. annexes n° 4).

Une modélisation a été réalisée :

- *en prenant comme hypothèse majorante une perméabilité réduite des sols (phénomène de compaction) résultant de la charge de remblais sur les sols pour l'ensemble des terrains situés sous le projet routier ;*

- *à partir des données géologiques du BRGM, des études géotechniques menées par le maître d'ouvrage, de la piézométrie générale locale et des données piézométriques recueillies dans le cadre de ces études.*

Les résultats de cette modélisation montrent que les phénomènes de compaction des sols sous le poids des remblais du projet routier n'ont pas d'incidences significatives sur le fonctionnement hydrogéologique local. Des variations ponctuelles de la piézométrie inférieure à 10 cm sont observées. Ces variations sont à mettre en regard des variations décimétriques (30 à 40 cm au droit du projet) liées au marnage de la Seine et de la nappe alluviale d'accompagnement.

Le projet routier n'a pas d'effet significatif sur l'écoulement des eaux souterraines et ne sera en conséquence pas source d'aggravation des remontées de nappe.

Avis de la commission d'enquête : La réponse est argumentée et satisfaisante n'appelant pas de commentaire particulier.

15.1.6 : Sur la pollution des sols (cf. § 1.1.f. page 13 du mémoire en réponse)

Les arrêtés préfectoraux du 10 décembre 2012, 21 juillet 2014 et 1er juillet 2016 ont défini les objectifs de réhabilitation de l'ancien site industriel Grande Paroisse Rouen B (usage futur du site comparable à celui de la dernière période d'exploitation du site industriel soit un usage de type industriel, tertiaire (de type bureaux ou équivalents) ou de type voirie) et prescrit les objectifs de dépollution, les mesures de suivi (notamment de la qualité des eaux souterraines) et de contrôles et les objectifs calendaires pour conduire les travaux de réhabilitation.

Les travaux de réhabilitation du site Grande Paroisse Rouen B ont été réalisés par l'exploitant industriel de juin 2014 à juillet 2016 en application des prescriptions édictées par les arrêtés préfectoraux susmentionnés.

L'exploitant a transmis le 8 février 2017 le rapport de fin de travaux de réhabilitation à Madame la Préfète de Seine-Maritime.

Le dossier est en cours d'instruction par le service de la DREAL Normandie en charge des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Après analyse, expertise par le service précédemment cité, complété et amendé en regard des observations, questions et / ou demandes de précision du service instructeur, ce dossier servira de fondement à la délivrance du quitus quant à la mise en œuvre complète des mesures de réhabilitation prescrites par les arrêtés préfectoraux cités supra.

Parallèlement, les arrêtés préfectoraux du 30 janvier 2014 et du 30 août 2016 ont instauré des servitudes d'utilité publique respectivement sur l'ancien site industriel Grande Paroisse Rouen B et en périphérie. Ces deux arrêtés sont annexés à l'étude d'impact du présent dossier d'enquête publique (cf. annexe n° 24).

Il est important de préciser que ces deux arrêtés ont été pris après avis du conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST) et, pour le second, après enquête publique.

La servitude n° 3, prescrite par l'arrêté préfectoral du 30 janvier 2014, prévoit que l'absence de contacts directs des personnes avec les sols en place doit être maintenue et qu'à cet effet, le recouvrement complet du site par une couche de matériaux propres d'au moins 30 cm d'épaisseur ou des dispositions équivalentes (mises en œuvre de voies routières et / ou de bâtiments) doivent être mises en œuvre.

Les dispositions prévues dans le cadre du projet routier et du projet d'aménagement de la ZAC de l'écoquartier Flaubert respecteront cette servitude et contribueront à limiter la migration des pollutions résiduelles vers les eaux souterraines.

Avis de la commission d'enquête : La réponse est justifiée au regard des servitudes prescrites par arrêtés préfectoraux. Sur ce point de la dépollution des sols, la commission complète son avis au paragraphe 15.11.1 (page 71 du présent rapport) sur les travaux de réhabilitation du site « Grande Paroisse - Rouen B ».

15.2 : Réponse du maître d'ouvrage sur l'aménagement de l'accès du pont Gustave Flaubert en rive droite de la Seine (cf. § 1.2. page 14 du mémoire en réponse)

Le projet soumis à l'enquête publique ne concerne exclusivement que l'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine.

Toutes les pénétrantes routières (y compris les voies rapides urbaines) et autoroutières convergent vers le cœur de la métropole rouennaise. Au débouché de ces infrastructures, l'usager entre ainsi au cœur de l'urbain sur des voies classiques (avenues, boulevards) avec de multiples intersections réglées par des feux tricolores et des traversées piétonnes, notamment bordées par des zones d'habitation et commerciales en développement et par les quais de Seine qu'il est important que la ville se réapproprie dans un objectif d'amélioration du cadre de vie.

À l'interface entre ces voies rapides et le réseau viaire urbain, il est tout à fait logique de rencontrer des phénomènes de ralentissements, voire de congestion.

La situation de Rouen n'est pas singulière. Ce contexte se retrouve quasi systématiquement dans des villes plus importantes, celles de mème importance et même des villes moyennes (Paris, Nantes, Rennes, Le Havre, Caen, Évreux…)

Des réflexions sont engagées entre les services de la Métropole Rouen Normandie et ceux de l'État pour envisager toutes les solutions appropriées permettant d'améliorer le fonctionnement actuel.

Ces réflexions doivent intégrer :

- *les perspectives de développement urbain dans le secteur concerné ;*
- *l'accroissement de l'offre des transports collectifs et des mobilités durables ;*
- *les conséquences d'autres aménagements tel le passage de la ligne ferroviaire LNPN (Ligne nouvelle Paris – Normandie) dont le passage sous-fluvial envisagé en amont du pont levant Gustave Flaubert ;*

afin de pouvoir définir un plan de circulation adapté pour le réseau urbain.

Pour assurer la réalisation de ces études, un cofinancement Etat – Région Normandie – Métropole Rouen Normandie à hauteur de 2,38 M€ a été inscrit à cet effet dans le contrat de plan État-Région 2015-2020 volet mobilité multimodale signé le 26 mai 2015.

En tout état de cause, la réduction des difficultés en tête nord du pont Flaubert ne saurait garantir l'absence de ralentissements, voire de bouchons sur l'autoroute A150 entre Barentin et Rouen, ceux-ci étant générés par l'importance des flux de véhicules qui empruntent cet itinéraire (limite de capacité atteinte).

Il faut d'ailleurs ajouter que dans le sens sortant Rouen-Barentin, des phénomènes récurrents de ralentissements sont également constatés. Le fonctionnement de la tête nord du pont Flaubert ne saurait en être la seule explication.

Par ailleurs, la mise en œuvre d'un traitement sur la rive droite comparable aux aménagements définitifs en rive gauche ne saurait constituer une réponse absolue dès lors qu'il apparaît explicitement et de manière incontestable que les axes RN 338, dite voie rapide Sud III, et l'autoroute A150 sont saturés matin et soir dans les 2 sens de circulation.

Quand bien même les solutions auraient été d'ores et déjà identifiées, la réalisation concomitante de travaux en rive droite et en rive gauche sur les accès du pont Flaubert ne manquerait pas de créer de très sérieuses difficultés de circulation pouvant aller jusqu'à la thrombose à l'ouest de la cité.

Avis de la commission d'enquête : La commission partage les éléments de réponse présentés par le maître d'ouvrage et elle reviendra sur ce point important dans ses conclusions. Il faut souligner les nombreuses préoccupations parfaitement légitimes soulevées lors de l'enquête sur les conditions très difficiles de circulation en rive droite de la Seine en heures de pointe. C'est par conséquent un point très important qu'il conviendra de traiter dans le cadre des études qui seront engagées.

15.3 : Réponse du maître d'ouvrage sur l'absence d'un véritable contournement (cf. § 1.3. page 15 du mémoire en réponse)

L'agglomération rouennaise souffre de l'absence d'un véritable contournement à l'inverse d'autres métropoles ou agglomérations de même importance (Le Havre, Caen, Rennes, Nantes, Amiens, Dijon, Reims…).

Les constatations faites par M. Jean-Louis Brière sur les conditions générales de circulation à l'échelle de la métropole rouennaise ne peuvent être contestées.

L'itinéraire Ouest constitué par la route nationale n° 338 (dite « voie rapide Sud III ») depuis l'autoroute A13 via l'autoroute A139 et la route nationale n° 138, le pont Flaubert et ses viaducs d'accès (route nationale n° 1338) et l'autoroute A150 Rouen-Barentin ne saurait en aucun cas constituer un contournement ; chacun peut fréquemment constater que la fréquentation sur certaines sections de cet itinéraire Ouest est aux limites de la saturation, voire de la congestion.

De nombreuses contributions l'ont exposé sur le fondement des réalités quotidiennes. La route nationale n° 338 (« dite voie rapide Sud III ») autant que l'autoroute A150 sont saturées matin et soir. Ces axes ne sont donc pas en capacité de recevoir des flux supplémentaires sans dégrader très substantiellement le niveau de service.

On peut également observer qu'un tel itinéraire traverse globalement un ensemble de secteurs déjà fortement urbanisés (La Vaupalière, Canteleu – secteur de Bapeaume, Déville-lès-Rouen, Rouen – quartier du palais des sports et des docks, Petit-Quevilly, Grand-Quevilly, Petit Couronne…).

Le projet d'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine ne peut et ne saurait en aucun cas se substituer au projet de contournement Est de Rouen dont l'impérieuse nécessité est pleinement avérée.

Le seul contournement efficace de l'agglomération et qui apporte en outre les réponses sur le département de l'Eure est l'infrastructure autoroutière projetée « Contournement Est de Rouen – Liaison A28 – A13 ».

Ce dernier projet a fait aux portes de l'été 2016 l'objet d'une enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique. La commission d'enquête publique a émis un avis favorable assorti de 4 réserves et 9 recommandations.

L'État, maître d'ouvrage a formulé des réponses ; le dossier correspondant transmis par le ministre chargé des transports sera examiné par le conseil d'État dont l'avis préalable est requis avant la prise par le gouvernement d'un décret déclarant le projet d'utilité publique.

Les 2 projets ne sont donc nullement antinomiques, le projet des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine est pleinement complémentaire du projet de contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13.

La réalisation de ce contournement Est de Rouen permettra également de favoriser le développement des transports collectifs urbains.

La circulation embouteillée sur les plages horaires de pointe est une réalité incontestable et porte atteinte à l'attractivité du territoire et à son économie.

Avis de la commission d'enquête : La commission rejoint l'argumentation développée par le maître d'ouvrage et considère que le contournement est de l'agglomération rouennaise est d'une impérieuse nécessité afin de la désengorger. Le projet des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine ne constitue nullement, ainsi que cela a pu être affirmé durant l'enquête, un contournement ouest de l'agglomération. Selon les informations portées à sa connaissance, la commission précise qu'un grand contournement à l'ouest de Rouen avait été envisagé il y a déjà plusieurs décennies. Ce projet n'a pas abouti car les autorités (État et collectivités territoriales) ont considéré, à l'époque, que le contournement à l'est de l'agglomération était une priorité par rapport à son contournement par l'ouest.

15.4 : Réponse du maître d'ouvrage sur la circulation

15.4.1 : En rive gauche (cf. § 1.4.a. page 16 du mémoire en réponse)

La fluidité de la circulation est très souvent affectée sur les plages horaires de pointe au niveau du carrefour avenue Jean Rondeaux / Boulevard de l'Europe / débouché de Sud III, au niveau du giratoire de la Motte malgré la présence de la trémie qui est utilisée à pleine capacité, et sur la route nationale n° 338 (dite « voie rapide Sud III ») sur le territoire du Grand-Quevilly, au droit du centre commercial du Bois Cany.

Ces phénomènes affectent les 2 sens de circulation.

Les objectifs du projet, sous maîtrise d'ouvrage de l'État, sont de :

- *finaliser les raccordements du pont Flaubert à la voie rapide Sud III (RN 338) ;*
- *permettre une liaison directe entre la voie rapide Sud III (RN 338) et le pont Flaubert en substitution de la liaison actuelle ;*
- *simplifier le réseau viaire et d'en accroître la fonctionnalité ;*
- *contribuer à l'amélioration de la desserte des installations industrielles, portuaires et logistiques ;*
- *contribuer à l'amélioration des liens entre les 2 rives de la Seine et au développement de l'écoquartier Flaubert positionné au pied du pont Flaubert.*

Le projet n'a absolument pas vocation à constituer un appel d'air pour l'accès de nouveaux flux dans l'agglomération.

Le maître d'ouvrage s'inscrit totalement dans une politique de mobilité durable avec notamment l'incitation à l'emprunt de transports collectifs là où ils existent, ou ils sont prévus.

Il n'est absolument pas pertinent d'imaginer des infrastructures structurantes plus capacitaires (à 2 × 3 voies par exemple) qui pénétreraient directement au coeur de

l'agglomération. Les difficultés de circulation observées en seraient multipliées de manière exponentielle.

L'exigence absolue de sécurité oblige au maintien des bandes d'arrêt d'urgence là où elles existent. Chacun peut constater que là où elles sont absentes (notamment sur le viaduc des barrières du Havre), l'accidentologie est plus marquée et l'accessibilité pour les services de secours considérés s'en trouve très sérieusement affectée. En cas d'accident ou d'incident, le temps de retour à une situation normale s'avère beaucoup plus important.

La référence au viaduc de Calix sur le boulevard périphérique de Caen faite par l'association « Rouen Demain la Métropole » pour justifier la suppression de bandes d'arrêt d'urgence au profit d'une voie de circulation ne paraît guère appropriée. Le viaduc de Calix ne dispose pas de telles bandes. Là aussi, sur le périphérique de Caen, c'est l'une des sections les plus délicates et chaque jour, matin et soir, des ralentissements importants sont présents.

Avis de la commission d'enquête : Avis conforme à la position défendue par le maître d'ouvrage.

15.4.2 : En rive droite (cf. § 1.4.b. page 16 du mémoire en réponse)

Dans sa contribution, l'association pour la promotion et l'amélioration de la qualité des infrastructures (APAQ) en Normandie soulève la question des mesures prises pour éviter un phénomène de remontée de files de voitures sur la section courante à l'occasion d'événements particuliers tels que la foire Saint Romain.

Une infrastructure routière ne peut et ne saurait être dimensionnée pour faire face à un ou des événements particuliers ; une telle option conduirait à une infrastructure surdimensionnée pour les temps ordinaires. En raison du surcoût financier subséquent l'utilité publique de l'ouvrage ne pourrait être établie.

Il appartiendra à l'ensemble des gestionnaires de voiries et des autorités organisatrices de transport de prendre et de mettre en œuvre les dispositions appropriées pour répondre à des situations occasionnelles particulières. Au cours des deux dernières décennies à l'occasion des manifestations de l'Armada, les gestionnaires de voiries et autorités organisatrices de transport ont pu démontrer qu'ils savaient faire face de manière efficace à de tels événements.

Il n'est en outre pas pertinent d'imaginer des infrastructures structurantes plus capacitaires (à 2 × 3 voies par exemple) qui pénétreraient directement au cœur de l'agglomération. Les difficultés de circulation observées en seraient multipliées de manière exponentielle.

Si entre Rouen et Barentin, l'idée d'une 3ème voie a parfois été évoquée, elle ne concernerait que le sens Rouen – Barentin et serait réalisée sur la partie du tronçon en rampe pour remédier à l'insécurité générée par les différentiels de vitesse entre véhicules (entre VL et PL).

Avis de la commission d'enquête : La commission partage l'analyse du maître d'ouvrage. En effet, le projet n'a pas à prendre en compte les contraintes de circulation liées à des événements ponctuels tels la Foire Saint-Romain (une fois par an) ou l'Armada de Rouen (tous les 4, 5 ou 6 ans).

15.4.3 : Les incidences du projet sur la circulation à l'Ouest de l'agglomération (cf. § 1.4.c. page 17 du mémoire en réponse)

Le maître d'ouvrage n'a en aucun cas avancé que la réalisation de l'aménagement des

accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine serait de nature à améliorer significativement les conditions de circulation sur la partie Ouest de l'agglomération, ni sur l'ensemble de la métropole.

Avis de la commission d'enquête : Voir commentaires supra au paragraphe 15.3.

15.4.4 : L'étude de simulation dynamique de trafic (cf. § 1.4.d. page 17 du mémoire en réponse)

L'étude simulation dynamique de trafic élaborée par le CEREMA a été annexée dans son intégralité (annexe n° 16) à l'étude d'impact du dossier soumis à l'enquête publique.

Outre une prise en compte fine et détaillée des flux de circulation générée par l'aménagement de la ZAC de l'écoquartier Flaubert, cette étude de simulation dynamique de trafic (scénario 2 dit Trémies et TCSP) intègre le développement des transports collectifs (projet Arc Nord Sud T4, projet transports en commun T5) et les incidences de leurs réalisations sur le fonctionnement des principales intersections du secteur Flaubert (réduction des capacités viaires, modifications des cycles de fonctionnement des carrefours gérés par feux tricolores).

L'affectation de la demande de trafic sur le réseau viaire modélisé dans la simulation dynamique comprend une part statique et une part dynamique.

L'hypothèse d'une réduction de la demande de déplacements de 10 % aux heures de pointe uniquement pour les trafics d'échanges et intra-métropolitains utilisant la RN 338 (dite « voie rapide Sud III) repose sur le fait que les phénomènes de congestion récurrents conduisent à une adaptation de la demande de trafic à l'offre proposée et induisent soit une adaptation du comportement des usagers utilisant ces infrastructures (étalement des heures de pointe, reports de trafic sur d'autres itinéraires) soit un changement de pratique de déplacements (report modal notamment vers les transports collectifs).

La mise en place du service de transport en commun en site propre Arc Nord Sud T4 (notamment, la section comprise entre le Zénith – Parc des Expositions et la tête Sud du pont Guillaume le conquérant) constitue un mode de déplacement alternatif à l'usage de la RN 338 (dite « voie rapide Sud III) et crédibilise l'hypothèse développée supra.

Il est fait mention dans ce document d'une étude de trafic réalisée par la société TRANSITEC. Cette étude de circulation réalisée sur la base d'un modèle statique a été menée par le maître d'ouvrage de l'écoquartier Flaubert (SPL Rouen Normandie Aménagement).

Les résultats en ont été partagés avec l'État, maître d'ouvrage du projet d'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine, compte tenu de l'imbrication des deux opérations d'aménagement et en ont été portés à la connaissance du public lors de la phase de mise à disposition de l'étude d'impact de création du projet d'aménagement de la ZAC de l'écoquartier Flaubert et, plus récemment, lors de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique afférente à ce projet.

L'étude de simulation dynamique menée par le CEREMA a permis d'en affiner les conclusions.

Les carrefours tête Sud du pont Guillaume le Conquérant / quai Cavelier de la Salle / Avenue Jean Rondeaux / boulevard de Béthencourt et avenue Jean Rondeaux / boulevard de l'Europe resteront, comme actuellement, des points névralgiques du réseau structurant métropolitain. Il en sera de même pour les intersections de la partie Ouest de la place centrale de l'écoquartier Flaubert en interface avec les bretelles du point d'échanges du projet d'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine.

Seule, une gestion fine et coordonnée des carrefours à feux tricolores permettra une utilisation efficiente et optimisée du réseau viaire et une minimisation des phénomènes de ralentissements et de congestion.

Il est à noter que l'ensemble des intersections citées supra seront intégrées au centre de régulation de trafic métropolitain.

Avis de la commission d'enquête : La commission ne remet pas en cause les études de trafics qui ont été validées par le maître d'ouvrage. Toutefois, il s'agit d'études de simulation qui reposent obligatoirement sur des hypothèses de trafics avec ses impondérables. Il en résulte toujours une part d'incertitudes lesquelles reposent notamment sur les effets potentiels du report modal (transport en commun) et sur la réalité quotidienne de circulation qui dépendra, en grande partie, de la gestion fine des carrefours à feux tricolores au niveau de la place centrale de l'écoquartier Flaubert. La commission a conscience qu'il s'agit-là d'un point sensible qui méritera une attention toute particulière de la part du maître d'ouvrage en liaison étroite avec la Métropole Rouen Normandie.

15.5 : Réponse du maître d'ouvrage sur les modes actifs (piétons et cyclistes) (cf. § 1.5. page 19 du mémoire en réponse)

Le maître d'ouvrage souhaite attirer l'attention sur le fait que le projet s'inscrit en continuité directe d'une part, de la route nationale n° 338 (dite « voie rapide Sud III ») et d'autre part, de la route nationale n° 1338 (pont levant Gustave Flaubert et ses accès) qui bénéficient toutes deux du statut de route express en application du Code de la voirie routière (article L.151-2). En conséquence, la circulation notamment des cyclistes et des piétons, n'est pas autorisée sur ces voies.

Dans un souci de cohérence et de lisibilité, le même statut sera attribué à la nouvelle infrastructure sur ses 1 100 mètres. La présence sur les chaussées et sur ses dépendances de piétons et de cyclistes n'y sera pas autorisée.

Le maître d'ouvrage souhaite rappeler que les piétons et les cyclistes peuvent actuellement emprunter les trottoirs sur les tabliers du pont levant Gustave Flaubert via les ascenseurs ou escaliers existants, en amont ou en aval de l'ouvrage, sur chacune des deux rives de la Seine depuis les quais.

Dans le cadre du projet, pour les besoins du déroulement des travaux (notamment l'organisation des circulations pendant les travaux), il est prévu que le maître d'ouvrage (l'État) réalise par anticipation certaines voiries de l'écoquartier Flaubert, à savoir :

- *le réaménagement de la rue Bourbaki et de la rue de Stalingrad ;*
- *la partie Ouest de la place centrale de l'écoquartier Flaubert (entre la rue Bourbaki et la rue du Port) ;*
- *la rue du Port.*

Ces voiries ont été conçues par l'aménageur de la ZAC écoquartier Flaubert (SPL Rouen Normandie Aménagement), à l'exception de la rue de Stalingrad entre la rue Bourbaki et l'avenue Jacques Prévert. Eles comportent des aménagements pour les modes actifs.

Une description de ces aménagements est explicitée ci-après :

- *Concernant la rue Bourbaki entre le quai de France et la place centrale de l'écoquartier Flaubert : Cette partie de la rue Bourbaki est équipée de deux trottoirs, le trottoir côté Est étant un espace partagé piétons / vélos.*

L'aménageur de la ZAC écoquartier Flaubert a préféré privilégier les continuités cyclables via la rue du Port et les cours de Seine en lien avec les équipements présents sur les bords de Seine (hangar 106, promenade sur les quais et la presqu'île Rollet, siège de la Métropole Rouen Normandie, locaux du GPMR, ...) et en pleine cohérence avec les accès aux cheminements piétons du pont Flaubert, le projet de passerelle modes actifs de la Métropole Rouen Normandie et les aménagements cyclables existants ou projetés sur le boulevard de Béthencourt, ceux de l'avenue Jean Rondeaux et du pont Guillaume le Conquérant avec le projet Arc Nord Sud T4 et du quai Cavelier de la Salle.

- *Concernant la rue Bourbaki entre la place centrale de l'écoquartier Flaubert et la rue Stalingrad : Cette partie de la rue Bourbaki est équipée d'un trottoir de chaque côté et d'une bande cyclable pour chacun des sens de circulation.*
- *Concernant la place centrale de l'écoquartier Flaubert (en continuité de la rue Bourbaki) : Cette partie de la place centrale comprend sur sa partie Ouest un trottoir et une bande cyclable monodirectionnelle (sens Nord => Sud).*
- *Concernant la rue de Stalingrad : Dans le cadre des travaux d'amélioration de la rue de Stalingrad réalisés par l'Etat entre l'échangeur de Stalingrad et la rue de Bourbaki, la rue de Stalingrad sera dotée d'un trottoir au Nord et d'une bande cyclable pour chacun des sens de circulation jusqu'à l'intersection Avenue Jacques Prévert / Rue de Stalingrad. Au delà sur les ouvrages de franchissement des voies ferrées et de la voie rapide Sud III et au droit des bretelles de l'échangeur de Stalingrad, hormis les trottoirs déjà existants, il n'y aura pas ponctuellement d'aménagements spécifiques pour les vélos.*

Les aménagements décrits ci-dessus constituent des fonctionnalités effectives à l'horizon de la réalisation des voiries anticipées de l'écoquartier Flaubert et de la mise en service des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine. Il est donc probable (voire certain) que pendant la réalisation des différentes phases de travaux des voiries anticipées de l'écoquartier Flaubert et de l'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche :

- *d'une part, les continuités piétonnes existantes seront modifiées ou partiellement interrompues ;*
- *d'autre part, les continuités piétonnes et / ou cyclables réalisées dans le cadre des voiries anticipées ne seront pas en permanence pleinement opérationnelles.*

Il est également important de noter que l'avenue Jacques Prévert fait actuellement l'objet de travaux de requalification entre l'échangeur de Stalingrad et la rue du Président Kennedy sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole Rouen Normandie. A l'occasion de ces travaux des aménagements cyclables sont réalisés et seront pleinement cohérents avec ceux prévus sur la rue de Stalingrad et dans l'écoquartier Flaubert, notamment la rue Bourbaki.

Avis de la commission d'enquête : Les réponses apportées sont très claires et complètes. La commission note avec satisfaction que le projet intègre bien les modes doux (désormais qualifiés « actifs ») concernant les piétons et cyclistes, à l'exception, bien sûr, de la section directe « Sud III - pont Flaubert » classée en route express, excluant ainsi les piétons et les cyclistes. L'écoquartier Flaubert intégrera également très largement les déplacements des piétons et des cyclistes.

15.6 : <u>Réponse du maître d'ouvrage sur les caractéristiques du projet</u>

15.6.1 : <u>La solution aérienne préférable à la solution enterrée</u> (cf. § 1.6.a. page 21 du mémoire en réponse)

Le choix opéré de remblais de sols renforcés (parois verticales avec habillage) en lieu et place de simple talus résulte de la volonté marquée du maître d'ouvrage de l'aménagement routier d'assurer une insertion optimale de la nouvelle infrastructure dans un contexte urbain dense (minimisation de l'impact foncier) et d'en permettre une intégration architecturale et paysagère réussie et cohérente avec les partis d'aménagement retenus pour l'écoquartier Flaubert.

La solution adoptée constitue également une solution pleinement rationnelle au regard des forts enjeux attachés à la pollution des sols.

Toute solution enterrée, consistant à passer sous les voies ferrées électrifiées existantes et parallèles à la voie rapide Sud III, conduirait d'une part, à extraire d'importants volumes de matériaux présentant des pollutions les classant comme déchets dangereux et nécessitant leur évacuation vers des filières de traitement adaptées et d'autre part, à créer un ouvrage d'art enterré adapté aux sujétions de pollution des sols et des eaux souterraines en présence de la nappe alluviale (sujétions de surpression et d'étanchéité).

Outre le fait que cette solution s'avérerait plus onéreuse que la solution aérienne proposée par le maître d'ouvrage, elle limiterait les possibilités de perméabilité urbaine (quai de France et voie latérale aux voies ferrées uniquement).

La perméabilité proposée par la partie Ouest de la place centrale de l'écoquartier Flaubert avec la solution aérienne ne serait plus réalisable dans le cadre d'une solution enterrée.

Le fonctionnement du point d'échanges s'en trouverait par conséquent latéralisé (côté Ouest du projet routier, flux de circulation en provenance du pont Flaubert ou à destination de la voie rapide Sud III / côté Est du projet routier, flux de circulation en provenance de la voie rapide Sud III ou à destination du pont Flaubert) et induirait une répartition des flux de circulation très différente que celles issues des études de circulation évoquées ci-dessus.

<u>Avis de la commission d'enquête</u> : La commission ne remet pas du tout en cause le parti d'aménagement retenu par le maître d'ouvrage et considère que la solution retenue, c'est-à-dire « aérienne » (au-dessus des voies ferrées) est plus pertinente que la solution souterraine.

15.6.2 : <u>La solution en ouvrages d'art « viaducs + remblais » plutôt que la solution « viaduc intégral »</u> (cf. § 1.6.b. page 21 du mémoire en réponse)

Le projet d'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert se compose de trois ouvrages d'art suivants :

- *le viaduc Pasteur : cet ouvrage d'art d'un gabarit de 6,00 m et d'une longueur d'environ 120 m permettra d'assurer le franchissement des voies ferrées et d'une voie urbaine intégrée à l'écoquartier Flaubert ;*
- *l'ouvrage Madagascar : cet ouvrage d'art d'un gabarit de 4,85 m et d'une longueur d'environ 160 m garantira le franchissement de la partie Ouest de la place centrale de l'écoquartier Flaubert et autour duquel se développe les échanges routiers entre les deux projets ;*
- *un ouvrage d'art en remblai compartimenté en trois tronçons et permettant de relier le pont Flaubert, l'ouvrage Madagascar, le viaduc Pasteur et la voie rapide Sud III.*

Nota de la commission : Se reporter à la carte de la page 22 du mémoire en réponse sur la décomposition des différents ouvrages du projet.

L' association « Effet de serre toi même ! » juge le choix de construire des remblais en sols renforcés inadapté et propose la construction d'un viaduc sur toute la longueur du projet (dénommée ci-après solution « viaduc intégral »), solution qui permettrait notamment selon elle, la réalisation d'un parking-relais sous l'ouvrage.

La solution « viaduc intégral » ne présente pas d'intérêt en termes urbanistique et paysager car elle n'offre pas de perméabilité urbaine supplémentaire pour l'écoquartier Flaubert et ne confère pas au projet routier une plus grande transparence visuelle, les vides dégagés sous « le viaduc intégral » étant interceptés par les quatre bretelles du point d'échanges avec la partie Ouest de la place centrale de l'écoquartier Flaubert.

L'utilisation de l'espace sous l'ouvrage pour la réalisation d'un parking-relais présente le risque de provoquer des dommages irréversibles sur l'ouvrage en cas d'incendie affectant les véhicules stationnés sous l'ouvrage, à l'image des conséquences induites par l'accident survenu sur le pont Mathilde (l'accident a provoqué l'incendie de véhicules stationnés sous l'ouvrage qui ont aggravé les dégâts occasionnés à l'ouvrage).

La gestion de cet espace public pourrait s'avérer également très délicate en terme de sécurité et de salubrité publique.

En outre, il est important de préciser que l'aménageur de l'écoquartier Flaubert prévoit dans son projet urbain la création d'un centre de mobilités à proximité du point d'échanges favorisant l'intermodalité (accès aux transports en commun en site propre T5 et Arc Nord-Sud T4, modes actifs) et proposant un parking-relais associés à des services de type « autopartage véhicules électriques en libre service », « vélos en libre service », « bornes de recharge »,...

La mise en place de remblais en sols renforcés s'avère en outre, au regard du contexte de pollutions résiduelles présentes dans les sols et les eaux souterraines, plus aisée à mettre en œuvre qu'une succession de fondations semi-profondes / profondes pour la réalisation des piles supportant le « viaduc intégral ». Les raisons développées ci-dessus justifient pleinement le choix technique opéré par le maître d'ouvrage du projet routier.

Avis de la commission d'enquête : Les réponses sont précises et claires. L'option « viaduc + remblais » est davantage justifiée que celle du « viaduc intégral ». La commission ne remet donc pas en question le parti d'aménagement retenu qui lui paraît être le plus en adéquation avec les contraintes environnementales et la proximité du secteur industrialo-portuaire, les remblais constituant par ailleurs un « écran » pour l'écoquartier Flaubert.

15.6.3 : Les ouvrages hydrauliques (cf. § 1.6.c. page 23 du mémoire en réponse)

Le projet prévoit la réalisation de deux ouvrages hydrauliques (bassins multifonctions), dénommés « bassin Madagascar » et « bassin Pasteur », assurant le stockage des eaux pluviales recueillies sur la plateforme routière du projet, leur traitement et la régulation des rejets vers le milieu naturel (la Seine) via l'émissaire « eaux pluviales » existant de la rue Bourbaki ainsi que les systèmes de collecte correspondants.

L'ensemble des ouvrages hydrauliques et systèmes de collecte ont été conçues pour une pluie d'occurrence centennale avec des débits de fuite maximaux de 10 l/s/ha de surface active de chaussée conformément aux prescriptions édictées par la direction de l'assainissement de la Métropole Rouen Normandie et par les services de la police de l'eau de la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) de la Seine-Maritime.

Avis de la commission d'enquête : La commission ne remet pas en cause les réponses du maître d'ouvrage.

15.6.4 : Les déclivités du projet (cf. § 1.6.d. page 23 du mémoire en réponse)

La représentation graphique utilisée pour illustrer le profil en long de la future infrastructure concourt à donner une image quelque peu déformée du fait de la différence des échelles abscisse/ordonnée (longueur/hauteur) avec un rapport de 1 à 10.

Les déclivités maximales (en profil en long) du projet d'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine sont les suivantes :

- *section courante : 6 % ;*
- *bretelle de sortie depuis Sud III vers la place centrale de l'écoquartier : 5,4 %*
- *bretelle d'entrée depuis la place centrale de l'écoquartier Flaubert vers Sud III : 3 % ;*
- *bretelle de sortie depuis le pont Flaubert vers la place centrale de l'écoquartier Flaubert : 5,3 % ;*
- *bretelle d'entrée depuis la place centrale de l'écoquartier Flaubert vers le pont Flaubert : 3,9 %.*

Ces éléments résultent des études préalables (niveau avant-projet sommaire) et sont susceptibles d'ajustements mineurs dans le cadre des études de conception détaillée (niveau études de projet).

Les règles de conception afférentes aux voies structurantes d'agglomérations (= voies rapides urbaines) autorisent l'utilisation de telles déclivités.

Les caractéristiques géométriques du projet sont pleinement cohérentes avec la vitesse maximale autorisée sur le projet (cf. alinéa 1.6.e.) et garantissent la sécurité des usagers.

Avis de la commission d'enquête : Le profil en long du projet figurant au dossier d'enquête a pu donner l'illusion, pour une personne non-initiée, que le raccordement sur la voie Sud III serait un véritable « toboggan » pour reprendre le terme employée par l'association « Effet de serre toi-même ! ». Les deux échelles utilisées (longueur et hauteur du profil en long) sont dans un rapport de 1 à 10 ce qui accentue considérablement les déclivités réelles (mais c'est le but recherché). Le dossier aurait pu préciser ce détail pour la bonne compréhension du public.

15.6.5 : La vitesse maximale autorisée sur le projet (cf. § 1.6.e. page 24 du mémoire en réponse)

Actuellement, la route nationale n° 1338 (comprenant le pont levant Gustave Flaubert et ses viaducs d'accès) est limitée :

- *à 70 km/h entre l'autoroute A150 (sauf le virage à la jonction des deux infrastructures limité à 50 km/h) et le carrefour giratoire de Madagascar ;*
- *et à 50 km/h entre le carrefour giratoire de Madagascar et le carrefour giratoire de la Motte.*

La route nationale n° 338 (dite « voie rapide Sud III ») est depuis la mise en service du pont Flaubert en septembre 2008 limitée à 70 km/h uniquement dans le sens entrant (depuis A13 vers Rouen) en amont de l'échangeur de Stalingrad.

Avec l'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine et en cohérence avec la limitation de vitesse existante sur la RN 1338, la vitesse sera limitée à 70 km/h en amont de l'échangeur de Stalingrad jusqu'à la jonction avec l'autoroute A150 (sauf le virage à la jonction des deux infrastructures qui restera limité à 50 km/h) et ce pour les deux sens de circulation.

La limitation de vitesse à 70 km/h est aussi pleinement cohérente avec les caractéristiques géométriques du projet routier, notamment son profil en long et la présence de points d'échanges rapprochés (échangeur avec la place centrale de l'écoquartier et échangeur de Stalingrad), pour assurer les conditions de visibilité requises par les règles de conception et par conséquent, assurer la sécurité des usagers.

Avis de la commission d'enquête : La réponse du maître d'ouvrage n'appelle pas de commentaire particulier de la commission.

15.6.6 : Les protections phoniques (cf. § 1.6.f. page 24 du mémoire en réponse)

Le maître d'ouvrage souhaite rappeler que, compte tenu des résultats des modélisations acoustiques et malgré l'absence d'obligation réglementaire spécifique, il a pris des mesures volontaristes en terme de protection acoustique, confirmant son engagement pour un projet routier exemplaire sur le plan environnemental.

Nota de la commission : Se reporter à la carte de la page 24 du mémoire en réponse sur les protections phoniques.

Ces dispositions consistent en la mise en place de protections acoustiques sur l'ensemble du linéaire du projet routier ainsi que sur les bretelles du point d'échanges. La conception architecturale de ces protections phoniques sera pensée d'une part, en cohérence avec le parti d'aménagement retenu pour les parois des remblais en sols renforcés et les ouvrages d'art (viaduc Pasteur, ouvrage Madagascar) et d'autre part, en réservant des transparences pour assurer des ouvertures visuelles vers le projet urbain.

Avis de la commission d'enquête : La commission considère que les protections phoniques sur la totalité de la liaison directe, de chaque côté de celle-ci, et sur les bretelles du point d'échanges, constituent un point très positif du projet.

15.6.7 : L'intégration architecturale et paysagère du projet (cf. § 1.6.g. page 25 du mémoire en réponse)

Plusieurs contributeurs s'interrogent sur l'utilisation de la pierre calcaire pour la réalisation des parois verticales des remblais en sols renforcés.

La notice architecturale et paysagère (cf. annexe n° 14 de l'étude d'impact) fait référence à la pierre calcaire de Vernon puis évoque la notion de béton de calcaire.

Le choix du maître d'ouvrage s'oriente vers l'utilisation de béton de calcaire (utilisation de granulats concassés de calcaire issus de pierre calcaire et de ciment de couleur claire (ciment blanc), puis traitement du parement pour mettre en valeur le granulat (par hydro-sablage par exemple) pour la réalisation des parois verticales des remblais en sols renforcés.

Un traitement particulier sera également prévu pour faciliter le nettoyage de ces parois et l'enlèvement des graffitis.

Avis de la commission d'enquête : Une lecture partielle du dossier a pu laisser penser, pour certains intervenants lors de l'enquête publique, que la pierre calcaire constituerait, à elle seule, l'habillage des parois verticales des remblais. En fait, le dossier précise bien que la pierre calcaire entrera dans la composition du béton pour la réalisation des parois des remblais produisant ainsi un « béton calcaire ». La commission reconnaît toutefois que le dossier, sur ce point, a pu créer une certaine confusion. La réponse apportée par le maître d'ouvrage est par conséquent de nature à lever cette ambiguïté.

15.6.8 : Le fonctionnement entre les points d'échanges situés de part et d'autre du pont Flaubert (cf. § 1.6.h. page 25 du mémoire en réponse)

Le pont Flaubert et ses viaducs d'accès comportent trois voies pour chacun des sens de circulation.

La mise en service des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine conduira à ce que la voie de droite du pont Flaubert et de ses viaducs d'accès pour chacun des sens de circulation devienne une voie d'entrecroisement.

Nota de la commission : Se reporter au schéma de la page 26 du mémoire en réponse expliquant le fonctionnement entre les points d'échanges situés de part et d'autre du pont Flaubert.

Comme dans la situation actuelle, l'usager qui vient de la rive gauche accédera sur le pont Flaubert par le biais de la bretelle d'entrée depuis la place centrale de l'écoquartier et s'il veut sortir rive droite vers le Palais des Sports (Kindarena), le centre commercial des Docks, le quartier Luciline… restera sur cette voie de droite sans avoir à s'insérer sur les voies de gauche. Il pourra ainsi effectuer sa trajectoire sans être perturbé par les autres usagers et en toute sécurité.

S'il veut continuer vers l'autoroute A150, il disposera de toute la longueur du pont Flaubert et de ses viaducs d'accès, soit une distance de l'ordre de 800 m pour s'insérer sur la voie immédiatement à sa gauche. Là encore, la situation ne sera guère modifiée au regard de la configuration actuelle.

Avis de la commission d'enquête : Réponse claire et précise aux interrogations de la personne ayant soulevé ce point particulier de l'insertion de la circulation sur le viaduc d'accès au pont, à partir des deux bretelles « montantes » de raccordement, depuis la place centrale de l'écoquartier Flaubert.

15.6.9 : Le coût du projet (cf. § 1.6.i. page 27 du mémoire en réponse)

La réalisation des travaux du projet routier et des mesures environnementales associées est estimée à 200 M€ TTC (coût à terminaison du projet en 2024) auquel s'ajoute 5 M€ TTC pour l'acquisition des emprises nécessaires à la réalisation du projet. Le coût du projet se décompose comme suit :

Nota de la commission : Se reporter au tableau de la page 27 du mémoire en réponse sur la décomposition du coût du projet (études, travaux, mesures environnementales et acquisitions foncières).

- *le projet routier est constitué d'une succession d'ouvrages d'art complexes dont la réalisation est associée à un phasage fin et détaillé et dont la conception doit prendre en compte les sujétions afférentes à des terrains présentant des pollutions résiduelles et à la présence d'eaux souterraines ;*

- *l'opération intègre la réalisation par anticipation de plusieurs voiries de l'écoquartier Flaubert pour un bon déroulement du chantier et, par conséquent, pour une minimisation de la gêne occasionnée aux usagers ;*
- *la volonté du maître d'ouvrage d'une opération exemplaire sur le plan environnemental avec notamment :*
    - *la requalification de la section terminale de la voie rapide Sud III comprise entre l'échangeur de Stalingrad et le carrefour giratoire de la Motte ;*
    - *la mise en place de protections phoniques sur l'ensemble du linéaire du projet ;*
    - *une intégration architecturale et paysagère réussie du projet routier et cohérente avec les partis d'aménagement retenus pour l'écoquartier Flaubert ;*
    - *la mise en œuvre d'un programme de surveillance (mesures de suivi) pendant la réalisation des travaux et après la mise en service de l'opération.*

Bien que le coût du projet routier soit conséquent, l'évaluation socio-économique (pièce F du dossier d'enquête publique) a démontré que :

- *le projet routier présentait un taux de rentabilité interne de 12,6 % largement supérieur au taux d'actualisation (4%) ;*
- *les tests de sensibilité pratiqués, à savoir une modification de la valeur du temps de l'ordre de 30 % (ce qui revient à analyser de manière indirecte aussi les conséquences d'une diminution des gains de temps calculés), une dérive des coûts du projet de 15 %, un allongement de la durée des travaux de 3 ans, une densification de l'écoquartier Flaubert, ont confirmé la robustesse socio-économique du projet routier puisque, dans tous ces cas, même si le taux de rentabilité interne du projet routier baisse (compris entre 10,7 et 11,9 % suivant les tests), il reste largement supérieur au taux d'actualisation de 4 %.*

Avis de la commission d'enquête : Le maître d'ouvrage s'appuie, à juste titre, sur les études de l'évaluation socio-économique. La commission ne remet pas en cause ces études et partage l'analyse du maître d'ouvrage.

15.6.10 : Les équipements spécifiques du projet (cf. § 1.6.j. page 28 du mémoire en réponse)

A l'instar des équipements mis en place en 2010 et 2011 (panneaux à messages variables, caméras, systèmes de détection automatique d'incidents, stations de comptages, capteurs bluetooth...) dans le cadre de la construction du pont Flaubert sur l'itinéraire Ouest constitué par la route nationale n° 338 (dite « voie rapide Sud III ») depuis l'autoroute A13 via l'autoroute A139 et la route nationale n° 138, le pont Flaubert et ses viaducs d'accès (route nationale n° 1338) et l'autoroute A150 Rouen-Barentin, les accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche prévoit l'installation d'équipements spécifiques pour assurer la surveillance et une gestion dynamique des flux de circulation (panneaux à messages variables, caméras, stations de comptage, barrières de fermeture de voie, …).

L'ensemble de ces équipements seront intégrés au système dynamique de gestion de trafic dénommé GERICAULT auquel participent les principaux gestionnaires de voirie (Etat (DIR Nord-Ouest), Métropole Rouen Normandie, SAPN, ALBEA).

Il est important de souligner que les équipements existants permettent déjà de communiquer en temps réel aux usagers des temps de parcours, des informations sur les conditions de circulation, des événements particuliers (entretien, travaux, incidents, accidents, fermetures ponctuelles) et des conseils aux usagers (itinéraires conseillés).

Leur utilisation sera renforcée pendant la réalisation des travaux du projet routier.

Avis de la commission d'enquête : La réponse est satisfaisante et conforme à la description faite dans le dossier d'enquête concernant les équipements spécifiques.

15.7 : Réponse du maître d'ouvrage sur l'organisation du chantier

15.7.1 : La coordination des travaux (cf. § 1.7a. page 29 du mémoire en réponse)

Le projet routier s'inscrit dans un secteur urbain en plein mutation qui concentrent d'autres projets structurants.

Nota de la commission : Se reporter à la carte de la page 29 du mémoire en réponse présentant les différents projets structurants.

L'ordonnancement de la construction du projet routier est en lui-même extrêmement complexe compte tenu de l'exiguïté du site en certains points du projet et des contraintes de raccordement à ses extrémités (modification d'ouvrages d'art, travaux sous circulation (80 000 veh/j sur la voie rapide Sud III / 50 000 veh/j sur le pont Flaubert)).

Un phasage fin et détaillé des travaux sera la clé d'un bon déroulement du chantier et permettra, avec le maintien de 2 voies pour chacun des sens de circulation pendant toute la durée des travaux, de minimiser la gêne occasionnée aux usagers et aux activités économiques.

La réalisation du projet routier est en outre indissociablement lié à l'ordonnancement des autres projets évoqués ci-dessus, notamment celle de l'écoquartier Flaubert et du projet Arc Nord – Sud T4, et dont les calendriers de réalisation interfèrent avec le projet d'aménagement des accès des définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine.

La coordination temporelle et spatiale des travaux entre les différents projets constitue également une ardente obligation pour limiter les effets de ces multiples chantiers sur la circulation et les activités économiques. Elle permettra d'arrêter des itinéraires de déviation et de délestage cohérents à l'échelle de la métropole rouennaise en tenant compte des travaux programmés sur ces itinéraires et en concertation avec les partenaires et riverains du projet routier.

Compte tenu de ses enjeux, un comité technique de coordination des travaux a été installé dès l'année 2013 et s'est doté de l'appui d'une expertise spécifique en terme d'ordonnancement global de chantiers complexes multi-maîtrises d'ouvrage aux fins d'alimenter ses réflexions.

Un plan de phasage inter-chantiers de l'ensemble des projets a ainsi pu être élaboré et partagé entre les différents maîtres d'ouvrage..

En complément de ce dispositif, il a également été installé dès l'année 2016 un comité technique et un comité de pilotage pour coordonner les mesures de circulation (zones de travaux, restrictions de circulation, déviations, itinéraires conseillés) et la communication associée.

Avis de la commission d'enquête : Les réponses sont claires et complètes. A noter que le projet prévoit des mesures d'accompagnement pendant les différentes phases de chantier.

15.7.2 : La réalisation du projet Arc Nord Sud T4, un préalable (cf. § 1.7.b. page 30 du mémoire en réponse)

Le séquencement des travaux de l'infrastructure routière a été coordonné avec la réalisation du projet Arc Nord – Sud T4 (projet intégrant un parking-relais au droit du parc des expositions – Zénith) afin de bénéficier de capacités de report modal lorsque sera engagée la construction du viaduc Pasteur et ses raccordements à la voie rapide Sud III.

Avis de la commission d'enquête : Le projet est parfaitement compatible avec celui de la ligne de bus T4 à haut niveau de service en site propre dont les travaux ont commencé en rive gauche de la Seine (déplacement de réseaux). En dehors de la notion du report modal attendu, le projet des accès définitifs du pont Flaubert n'a aucune incidence directe et indirecte avec le projet T4 porté par la Métropole Rouen Normandie.

15.7.3 : La déviation poids-lourds pendant les travaux (cf. § 1.7.c. page 30 du mémoire en réponse)

La construction du viaduc Pasteur (constitué de deux ouvrages indépendants (1 pour chaque sens de circulation) et de ses raccordements à la voie rapide Sud III correspond à des phases de travaux particulièrement délicates du projet routier susceptibles d'avoir le plus d'impact sur la circulation.

L'exiguïté de la zone de travaux au droit de l'échangeur de Stalingrad ne permet pas de maintenir que deux voies de largeur réduite ne pouvant accepter que des véhicules légers pour chacun des sens de circulation.

Par conséquent, le maître d'ouvrage du projet routier mettra en œuvre un itinéraire de déviation poids-lourds entre l'extrémité Sud du pont Flaubert et les échangeurs de Petit-Couronne / Franklin Roosevelt par le biais du boulevard maritime.

Nota de la commission : Se reporter à la vue aérienne de la page 31 du mémoire en réponse présentant l'itinéraire de déviation poids-lourds.

Le lien routier (Route des Docks) entre la voie rapide Sud III (au niveau de l'échangeur de Petit-Couronne) et le boulevard maritime fera l'objet de travaux du printemps 2017 – au printemps 2018 pour améliorer la desserte des installations portuaires et logistiques depuis la voie rapide Sud III et renforcer les conditions d'accès au boulevard maritime depuis la voie rapide Sud III. Cet aménagement porté par le Grand Port Maritime de Rouen permet en outre d'assurer l'efficacité de l'itinéraire de déviation poids-lourds évoqué ci-dessus.

Ce point illustre parfaitement les réflexions intervenues entre deux porteurs de projets et la coordination de travaux mise en œuvre au bénéfice des usagers poids-lourds et au déroulement des travaux du projet d'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine.

Avis de la commission d'enquête : La réponse sur la déviation des poids-lourds est satisfaisante. La question qui se posera toutefois après la mise en service définitive du projet portera sur le maintien ou non de la déviation des poids-lourds par la route des Docks et les boulevards maritimes. Ce point n'est pas à l'ordre du jour mais il le deviendra le moment venu en liaison notamment avec le grand port maritime de Rouen et les professionnels du transport routier.

15.7.4 : L'information des usagers, des partenaires économiques et des riverains pendant les travaux (cf. § 1.7.d. page 31 du mémoire en réponse)

Le dialogue continué avec les partenaires économiques et riverains du projet routier sera poursuivi et développé autant que nécessaire pendant les études de conception (études de projet) et toute la durée des travaux, à l'image du dialogue engagé pendant la concertation du printemps 2015.

L'information des usagers, partenaires économiques et riverains notamment sur l'avancement du chantier, les conditions de circulation et les itinéraires de déviation et les itinéraires conseillés est primordiale pour minimiser les effets des travaux du projet routier sur les déplacements et les activités économiques.

Outre une mise à jour régulière du site Internet dédié au projet (www.acces-pontflaubert-rivegauche.fr), le maître d'ouvrage souhaite avoir recours à des vecteurs de communication de types journal de chantier (« Newsletter ») et application dédiée pour téléphone portable, en complément des outils de communication traditionnels (communiqué de presse, dossiers de presse, informations radios locales, dépliant d'information, plaquette, spots d'information).

Il pourrait d'ailleurs s'avérer pertinent que certains outils de communication (site Internet, application pour téléphone mobile, supports d'information papiers ou numériques) puissent être rédigé en français et une (plusieurs) langue(s) étrangère(s), a minima en anglais.

Avis de la commission d'enquête : Les réponses sont très satisfaisantes et s'inscrivent pleinement dans le cadre des mesures d'accompagnement fixées dans le dossier d'enquête.

15.8 : Réponse du maître d'ouvrage sur les mises en compatibilité des documents d'urbanisme (cf. § 1.8. page 33 du mémoire en réponse)

La Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) Seine-Mer-Normandie a formulé une observation en considérant que la Pièce G du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration de projet « Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » contient des imprécisions et des lacunes en rapport avec la prise en compte du périmètre des servitudes d'utilité publique (SUP) associées à l'ancien site industriel Grande Paroisse Rouen B.

Les servitudes d'utilité publique associées à l'ancien site industriel Grande Paroisse Rouen B ont été instaurées par les arrêtés préfectoraux du 30 janvier 2014 et du 30 août 2016.

Les dossiers de mise en compatibilité des PLU de Rouen et du Petit-Quevilly ont été élaborés avant la prise de l'arrêté préfectoral du 30 août 2016 et sur la base des éléments cartographiques opposables au moment de l'élaboration des dossiers.

Cette difficulté a été pointée lors de la réunion d'examen conjoint du 5 octobre 2016. Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint (joint en annexe n° 3 de chacun des dossiers de mise en compatibilité) le relate et expose les dispositions prises :

- *« concernant les servitudes liées à l'ancienne usine Rouen B, il a été convenu de compléter les dossiers de mise en compatibilité des PLU de Rouen et de Petit-Quevilly en y annexant, pour information, l'arrêté préfectoral du 30 août 2016 instituant des servitudes d'utilité publique liées à la pollution de la nappe souterraine au droit des terrains situés à proximité de l'ancienne usine Rouen B.*
- *l''indexation de cet arrêté à chacun des PLU (par mise à jour), en complément de l'arrêté préfectoral du 30 janvier 2014 instituant des servitudes d'utilité publique liées à la pollution des milieux sur les terrains de l'ancienne usine Rouen B, sera effectuée par la Métropole Rouen Normandie. »*

Ce qui explique l'absence de report des servitudes instaurées par l'arrêté préfectoral du 30 août 2016 dans les éléments cartographiques présentés dans les dossiers de mise en compatibilité des PLU de Rouen et du Petit-Quevilly.

L'information du public pendant l'enquête publique a cependant été pleine et entière puisque il est fait mention de l'arrêté préfectoral du 30 août 2016 dans les dossiers de mise en compatibilité des PLU de Rouen et du Petit-Quevilly et ce document est annexé dans son intégralité (arrêté + annexe à l'arrêté + plan) auxdits dossiers.

Avis de la commission d'enquête : Il conviendra, par conséquent, de mettre à jour les documents graphiques des plans locaux d'urbanisme de Rouen et du Petit-Quevilly afin d'y reporter les servitudes instaurées par l'arrêté préfectoral du 30 août 2016.

15.9 : Réponses du maître d'ouvrage à diverses observations recueillies au cours de l'enquête (cf. § 1.9. page 34 du mémoire en réponse)

Un certain nombre d'observations particulières ont été formulées durant l'enquête qui ne relèvent pas des rubriques 1.1 à 1.8 développées ci-avant ; des réponses sont donc apportées dans le présent article.

La suggestion qu'une étude soit menée sur l'ensemble des voies structurantes (quais, boulevard et ponts) afin de qualifier et de quantifier à l'échelle métropolitaine les reports prévisibles de trafic découlant des réductions de capacité sur le tracé choisi pour la ligne T4 ne ressortit pas à la compétence de l'État, maître d'ouvrage du projet soumis à l'enquête publique.

L'évaluation socio-économique d'une mesure d'interdiction aux véhicules poids lourds de circulation sur la voie rapide Sud III et d'obligation d'emprunter le boulevard maritime est sans lien direct avec le projet présenté à l'enquête publique. Sa réalisation ne ressortit pas à la compétence du maître d'ouvrage porteur du projet d'aménagement des accès définitifs en rive gauche.

~~~~~

La proposition formulée relative à la création d'une commission de programmation placée sous la responsabilité du Préfet ayant pour mission de vérifier la cohérence spatiale et temporelle des grands projets d'infrastructures ou d'aménagement à l'échelle de l'agglomération rouennaise ne semble pas s'inscrire dans l'esprit de l'ensemble des textes qui ont, depuis plusieurs années, voire décennies, précisé les compétences et les responsabilités des différentes collectivités territoriales, et plus récemment celles des métropoles (dont la Métropole-Rouen-Normandie).

~~~~~

Il n'est pas exact de mentionner l'absence de toute protection phonique en rive de l'A150. L'association n'a sans doute pas visité le secteur puisque dans le cadre de la construction du

pont Flaubert un écran phonique a été réalisé à la jonction de l'accès rive droite du pont Flaubert avec l'autoroute A150 (juste en amont du viaduc des Barrières du Havre – sens Rouen – Barentin). Par ailleurs, cette problématique ne relève pas du projet soumis à l'enquête publique.

~~~~~

La proposition de construction d'une passerelle vélos accrochée sous le tablier du pont Flaubert et de ses viaducs d'accès ne saurait pouvoir être mise en œuvre puisqu'il est impératif de préserver le gabarit fluvial de l'ouvrage (10 m de tirant d'air) et ainsi préserver les capacités de trafic fluvial du Havre jusqu'à Paris.

~~~~~

Le rond point de Madagascar sera substitué par la partie Ouest de la place centrale de l'écoquartier dont la vocation sera également de servir en son centre d'aménagement hydraulique et paysager de l'écoquartier Flaubert. Dans l'attente du développement de l'écoquartier Flaubert dans sa partie Est, la partie Ouest de la place centrale sera reliée comme aujourd'hui au carrefour giratoire de la Motte par une infrastructure à 2 × 2 voies sans feux tricolores.

~~~~~

Le déclassement des voies n'interviendra qu'à la mise en service totale de l'infrastructure nouvelle, il n'y aura par conséquent aucune période de latence de 7 ans en terme de surveillance, de gestion, d'entretien et d'exploitation. La remarque est donc sans objet.

Le maître d'ouvrage précise cependant que la route nationale 138 entre le boulevard de l'Europe / l'avenue de la Motte (carrefour Bonne nouvelle) et le boulevard des Belges, comprenant l'avenue Jean Rondeaux dans sa section Nord et le pont Guillaume-le-Conquérant a fait l'objet d'une décision, par arrêté préfectoral, portant son déclassement du réseau routier national et son intégration dans le réseau routier de la commune de Rouen avec gestion par la métropole Rouen Normandie.

~~~~~

L'Autorité environnementale, formation du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, s'est prononcé sur le projet d'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine par avis délibéré du 7 décembre 2016. L'avis délibéré de l'instance en date du 6 avril 2016 intéressait le projet de réalisation de la ZAC écoquartier Flaubert.

Le dossier d'enquête publique a apporté en sa pièce J les réponses sur le choix des variantes et la justification sur les caractéristiques des remblais et des bassins ; il ne paraît en conséquence pas pertinent de reprendre dans le présent mémoire les éléments correspondants.

Le projet présenté à l'enquête publique complète bien les infrastructures et ouvrages existant à l'ouest de la Métropole et qui permettent un franchissement de la Seine, facilitant les liaisons entre les 2 rives du fleuve. Le projet participe pleinement à la poursuite de l'aménagement mis en service le 25 septembre 2008. Le projet n'est pas réellement nouveau, il s'inscrit en pleine continuité des principes précédemment convenus entre l'État et les représentants des collectivités territoriales, et qui avaient été présentés au public notamment lors d'une enquête en 2000.

Au titre de l'accompagnement du projet, afin de faciliter les conditions de circulation pendant les phases les plus sensibles, le Grand Port Maritime de Rouen s'est engagé à moderniser le boulevard des Docks qui assure une liaison entre la voie rapide Sud III et le boulevard maritime portuaire. Cet itinéraire modernisé devrait être opérationnel à l'été 2018.

La problématique de la dépollution des sols des futures zones habitées de l'écoquartier ne

relève pas directement le projet routier, elle intéresse plus particulièrement l'aménageur de la ZAC écoquartier. Il convient néanmoins de préciser que les exploitants industriels ne sont tenus qu'à la mise en œuvre d'obligations résultant des dispositions réglementaires.

Le projet présenté à l'enquête publique ne crée aucune offre nouvelle pour le transport des marchandises ; il ne s'oppose en rien aux transports par les voies ferroviaire et fluviale ni au développement potentiel de ces modes, notamment pour les céréales et les conteneurs.

Avis de la commission d'enquête : Les différents points « divers » soulevés par quelques intervenants durant l'enquête publique trouvent ici des réponses précises qui n'appellent pas d'observations particulières de la commission.

15.10 : Réponse du maître d'ouvrage à une proposition recueillie au cours de l'enquête (cf. § 2. page 36 du mémoire en réponse)

Une proposition alternative consistant en une « amélioration de l'existant » a été présentée au cours de l'enquête. Le projet d'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine présenté à l'enquête publique constitue une amélioration de la situation existante. Sa vocation est notamment d'améliorer le lien entre la voie rapide Sud III et le pont Flaubert et le niveau de service rendu aux usagers empruntant ces infrastructures et d'optimiser le fonctionnement de ces voies rapides urbaines.

Il est également raccordé, par le biais du point d'échanges et des artères principales de l'écoquartier Flaubert, au réseau structurant métropolitain (Boulevard de l'Europe, Avenue Jean Rondeaux, Pont Guillaume le Conquérant, ...). Il permet en outre le développement urbain et économique d'un secteur proche de l'hypercentre de la métropole et composé aujourd'hui en très grande partie de friches industrielles.

L'on peut par ailleurs noter que le projet proposé se substitue de facto à un itinéraire de shunt pratiqué par de nombreux usagers entre le giratoire de Madagascar et l'échangeur Stalingrad sur Sud III.

Avis de la commission d'enquête : La commission ne remet pas en cause le projet du maître d'ouvrage tel que présenté à l'enquête publique et ne cautionne donc pas l'option qui conduirait à « l'amélioration de l'existant ».

15.11 : Réponse du maître d'ouvrage aux questions de la commission d'enquête

15.11.1 : L'avancement des travaux de réhabilitation du site Grande Paroisse Rouen B (cf. § 3.1. page 37 du mémoire en réponse)

La cessation d'activités de l'ancien site industriel Grande Paroisse Rouen B est intervenue le 17 août 2006. Les arrêtés préfectoraux du 10 décembre 2012, 21 juillet 2014 et 1er juillet 2016 ont défini les objectifs de réhabilitation de cet ancien site industriel (usage futur du site comparable à celui de la dernière période d'exploitation du site industriel soit un usage de type industriel, tertiaire (de type bureaux ou équivalents) ou de type voirie) et prescrit les objectifs de dépollution, les mesures de suivi (notamment de la qualité des eaux souterraines) et de contrôles et les objectifs calendaires pour conduire les travaux de réhabilitation.

Les travaux de réhabilitation du site Grande Paroisse Rouen B ont été réalisés par l'exploitant industriel de juin 2014 à juillet 2016 en application des prescriptions édictées par les arrêtés préfectoraux susmentionnés.

L'exploitant a transmis le 8 février 2017 le rapport de fin de travaux de réhabilitation à Madame la Préfète de Seine-Maritime.

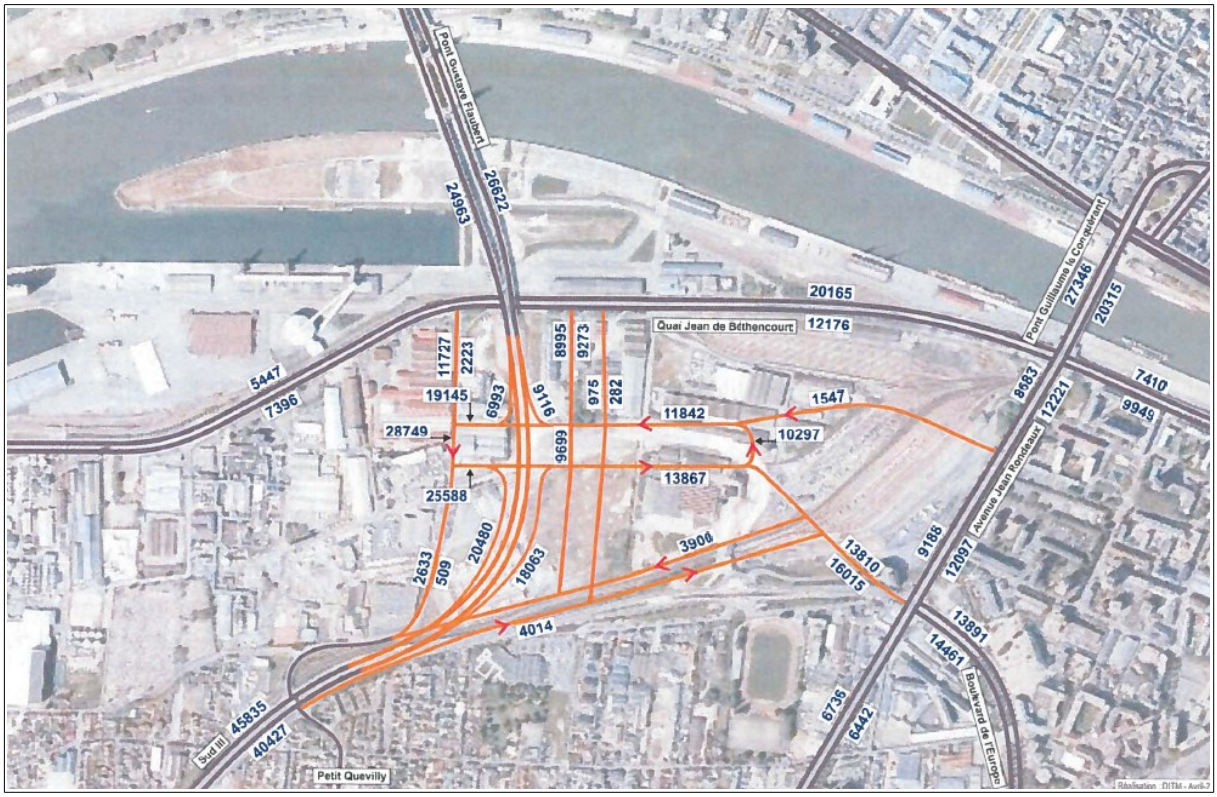
Le dossier est en cours d'instruction par le service de la DREAL Normandie en charge des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Après analyse, expertise par le service précédemment cité, complété et amendé en regard des observations, questions et / ou demandes de précisions du service instructeur, ce dossier servira de fondement à la délivrance du quitus quant à la mise en œuvre complète des mesures de réhabilitation prescrites par les arrêtés préfectoraux cités supra.

Le quitus délivré, les terrains de l'usine Grande Paroisse Rouen B pourront être utilisés pour y construire l'infrastructure routière.

Avis de la commission d'enquête : La commission prend acte des réponses du maître d'ouvrage et regrette de pas avoir pu prendre connaissance du rapport (en cours d'expertise), dont il est fait état, de fin de travaux de réhabilitation du site pollué de l'ancienne usine « Grande Paroisse - Rouen B ». La commission considère toutefois, sur la base des informations qu'elle a recueillies durant l'enquête publique, que les travaux de dépollution des sols de cet ancien site industriel ont été menés à leur terme et pris totalement en charge par le propriétaire de ce site dépendant du Groupe Total. Il appartiendra par conséquent aux services de l'État compétents en matière environnementale de délivrer, ou non, le quitus correspondant aux prescriptions fixées par les différents arrêtés préfectoraux.

15.11.2 : Les flux journaliers de circulation (cf. § 3.2. page 37 du mémoire du mémoire en réponse)

Les trafics moyens journaliers à l'échelle de l'aire d'étude à l'horizon de réalisation du programme de travaux (projet d'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine + l'écoquartier Flaubert) sont représentés sur la carte ci-après :



<u>Avis de la commission d'enquête</u> : Il aurait été préférable de faire figurer cette carte relative aux simulations dynamiques de trafic, dans l'étude d'impact (pièce E du dossier), plutôt qu'à la page 110 de l'évaluation socio-économique (pièce F du dossier).

La commission tire les enseignements suivants :

Sur la base des données de 2015, communiquées par l'observatoire des déplacements sur l'agglomération rouennaise (cf. le dossier d'enquête), les trafics moyens journaliers s'établissaient à 49 247 véhicules/jour sur le pont Flaubert, et à 77 389 véhicules/jour sur la voie rapide Sud III, les deux sens de circulation confondus.

Après la réalisation complète de l'écoquartier Flaubert, à l'horizon 2030-2035, le trafic moyen journalier, sur le pont Flaubert, passerait de 49 247 à 51 585 véhicules/jour (voir la carte des trafics à la page précédente), soit une augmentation du trafic moyen de 2 338 véhicules/jour.

Sur la voie rapide Sud III, le trafic passerait, selon la même période de référence, de 77 389 à 86 262 véhicules/jour, soit une augmentation des trafics de 8 873 véhicules/jour.

Sur les 11 211 véhicules/jour moyen supplémentaires (2 338 + 8 873), les deux tiers environ du trafic (7 320 véhicules/jour moyen), proviendraient des déplacements générés par la réalisation de l'écoquartier Flaubert (habitants, emplois, clients, fournisseurs), le tiers restant serait lié à une légère croissance du trafic sur la période considérée.

15.12 : <u>Synthèse</u> (cf. § 4. page 39 du mémoire en réponse)

Le maître d'ouvrage a pris en considération l'ensemble des observations, des interrogations émises durant l'enquête publique qui s'est déroulée du 5 janvier au 9 février 2017.

Dans le présent mémoire, il s'est efforcé de répondre, globalement ou en détail, à toutes ces contributions en s'appuyant notamment sur les orientations de classification adoptées par la commission d'enquête dans le procès-verbal de synthèse sur les observations du public remis au maître d'ouvrage le 16 février 2017.

Le maître d'ouvrage rappelle les éléments de méthode quant à la modélisation des trafics, et confirme la solidité de ses prévisions de trafic et de l'impact du projet sur le réseau viaire structurant à proximité.

Il s'attache à affirmer l'absence d'incidence de l'infrastructure projetée sur la qualité de l'air de l'agglomération, tant à une échelle large qu'à une échelle de proximité.Le maître d'ouvrage, en rappelant toutes les modélisations réalisées et développées dans leur intégralité dans l'annexe 3 de l'étude d'impact, confirme que le projet routier ne sera pas source potentielle d'aggravation du risque d'inondation en cas de débordement de la Seine, ni du phénomène de remontée de nappe.

Il confirme son engagement à prendre en compte au fil des différentes phases de réalisation de l'opération les conditions de déplacement des piétons et cyclistes entre l'avenue Jacques Prévert au Petit-Quevilly et les bords de Seine.

De même il garantit son engagement à assurer une information continuée appropriée vers les usagers, vers les riverains et les entreprises industrielles, de transports et logistiques qui seront affectées par les effets des phases opérationnelles successives.

~~~~~

Avis de la commission d'enquête sur la globalité du mémoire en réponse : Le maître d'ouvrage n'a éludé aucun des points abordés au cours de l'enquête publique. Les réponses présentées sont claires, précises et bien argumentées. Elles résultent d'un travail sérieux avec une parfaite maîtrise des sujets traités. La commission est donc particulièrement satisfaite des réponses développées par le maître d'ouvrage. Elle apprécie en outre le rappel de ses engagements, d'une part, sur les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes pendant les différentes phases de chantier et, d'autre part, sur l'information destinée aux usagers, aux riverains et aux entreprises industrielles, de transports et logistiques qui seront affectées par les effets des phases opérationnelles successives des travaux.

~~~~~

Les conclusions motivées et l'avis de la commission d'enquête sont développés dans quatre documents séparés du présent rapport, conformément aux dispositions de l'article R. 123-19 du code de l'environnement. Ces conclusions et avis portent sur :

- ✔ la déclaration de projet afférente à l'intérêt général des travaux d'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine à Rouen et au Petit-Quevilly ;
- ✔ la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Rouen et du Petit-Quevilly ;
- ✔ l'attribution du statut de route express à la section de voie nouvelle construite ;
- ✔ le retrait du statut de route express conféré à certaines routes nationales et sections de routes nationales.

Rapport établi le 10 mars 2017

Les membres de la commission d'enquête :

Annie Turmel	Jean-Jacques Delaplace	Joël Laboulais
Membre de la commission	Président de la commission	Membre de la commission
~~~~~

Nota de la commission d'enquête

Le rapport de la commission d'enquête comprend l'ensemble des documents suivants :

- ➔ le rapport proprement dit, commun aux quatre enquêtes. Sont annexés au rapport :
  - ✔ le procès-verbal du 16 février 2016 relatif aux observations recueillies au cours de l'enquête (17 pages sans les pièces annexées) ;
  - ✔ le mémoire en réponse du maître d'ouvrage (39 pages) ;
- ➔ les conclusions motivées et l'avis de la commission sur l'enquête relative à la déclaration de projet afférente à l'intérêt général des travaux d'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine à Rouen et au Petit-Quevilly ;
- ➔ les conclusions motivées et l'avis de la commission sur l'enquête relative à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Rouen et du Petit-Quevilly ;
- ➔ les conclusions motivées et l'avis de la commission sur l'enquête relative à l'attribution du statut de route express à la section de voie nouvelle construite ;
- ➔ les conclusions motivées et l'avis de la commission sur l'enquête relative au retrait du statut de route express conféré à certaines routes nationales et sections de routes nationales.

* * * * *

Les documents suivants sont déposés à la préfecture de la Seine-Maritime, autorité organisatrice de l'enquête publique :

- ➔ Le dossier d'enquête publique unique, mis à la disposition du public durant la procédure, portant sur les quatre points suivants :
  1. la déclaration de projet afférente à l'intérêt général des travaux d'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine à Rouen et au Petit-Quevilly ;
  2. la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Rouen et du Petit-Quevilly ;
  3. l'attribution du statut de route express à la section de voie nouvelle construite ;
  4. le retrait du statut de route express conféré à certaines routes nationales et sections de routes nationales.
- ➔ Les différentes pièces administratives afférentes à l'enquête publique unique (notamment la décision du tribunal administratif de Rouen du 5 octobre 2016 et l'arrêté préfectoral du 8 décembre 2016).
- ➔ Les insertions dans la presse (cf. chapitre 11.2 à la page 40 du présent rapport).
- ➔ Les dix certificats d'affichage des maires et autorités concernés par l'enquête ;
- ➔ Les 10 registres d'enquête, et les pièces annexées, déposés lors de l'enquête dans les mairies de : Rouen, Le Petit-Quevilly, Le Grand-Quevilly, Petit-Couronne et Grand-Couronne ainsi que dans les lieux suivants : préfecture de Rouen, le conseil régional de Normandie, le conseil départemental de la Seine-Maritime et la Métropole Rouen Normandie.
- ➔ Les constats d'huissiers établis pour contrôler les 82 points d'affichage durant la procédure d'enquête publique (cf. chapitre 11.2 à la page 39 du présent rapport).
- ➔ Le rapport de la commission d'enquête, commun au quatre enquêtes citées ci-dessus, ainsi que ses conclusions motivées et avis sur chacune de ces enquêtes.