

Sommaire

p.5	1. INTRODUCTION
p.6	1.1 Pourquoi ce document ?
p.6	1.2 Description synthétique du projet Un projet attendu Un projet complexe
p.7	1.3 Les partenaires du projet L'État, maître d'ouvrage du projet Les partenaires du territoire Les partenaires financiers
p.9	2. HISTORIQUE ET CONTEXTE DU PROJET
p.10	2.1 La genèse du pont Flaubert et de ses accès Sixième franchissement : un projet en deux temps Configuration du projet fonctionnel Configuration du projet définitif Les accès définitifs rive gauche
p.15	2.2 Le territoire du projet Un territoire stratégique pour les mobilités Un territoire en développement autour de l'Écoquartier Flaubert Un territoire porteur de nombreux projets La question des disponibilités foncières
p.21	3. LES OBJECTIFS DU PROJET
p.22	3.1 Finaliser les raccordements du pont Flaubert à Sud III Améliorer les échanges et les conditions de circulation Utiliser de façon plus optimale la capacité du réseau
p.27	3.2 Articuler les accès définitifs avec leur environnement immédiat Accompagner le développement de l'Écoquartier Flaubert Assurer la desserte de la zone industrialo-portuaire
p.31	4. LES GRANDES CARACTERISTIQUES DU PROJET
p.32	4.1 Un projet exemplaire sur le plan environnemental Eau et assainissement Faune et flore Risques technologiques La situation des sols et des eaux souterraines Air et santé Nuisances sonores Insertion architecturale et paysagère
p.39	4.2 Un projet composé d'ouvrages complexes Des contraintes techniques particulières
p.41	4.3 Des travaux organisés avec l'objectif central de limiter les impacts sur la circulation Les quatre grandes phases du chantier
p.44	4.4 Des travaux permettant d'assurer des mises en service partielles successives
p.44	4.5 Le calendrier prévisionnel du projet
p.44	4.6 Le coût et le financement du projet
p.45	5. LA POURSUITE DU PROJET
p.46	5.1 L'avancement des études
p.46	5.2 Les procédures en cours et à venir La concertation réglementaire (avril-mai 2015) L'Enquête publique (1 ^{er} semestre 2016) Les autorisations administratives (2 ^e semestre 2016)
p.48	5.3 L'information et la concertation sur le projet



1. Introduction



➤ 1.1 Pourquoi ce document ?

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

En outre, les articles L.300-2 et R.300-1 du Code de l'Urbanisme prévoient que les projets susceptibles d'affecter l'environnement au sens de l'article L. 122-1 du Code de l'Environnement doivent faire l'objet d'une concertation.

Ainsi, ce document fait office à la fois de dossier de présentation du projet, en vue de rendre publics ses objectifs et caractéristiques essentielles, et de dossier de concertation. A ce titre, il doit permettre au public et aux représentants politiques, socio-économiques et associatifs de prendre connaissance du projet et des raisons qui conduisent le maître d'ouvrage à en poursuivre les études.

➤ 1.2 Description synthétique du projet



↑ Les accès actuels du pont Flaubert

UN PROJET ATTENDU

Les accès du pont Flaubert rive gauche désignent les voies de raccordement du pont Flaubert (RN 1338) à la voie rapide Sud III (RN 338), l'une des principales artères pénétrantes de la métropole rouennaise qui permet de desservir son territoire et de le relier au réseau autoroutier haut-normand (A 13 Paris-Caen, A 28 Rouen-Alençon, A 154 vers Evreux).

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

La première phase consistait à raccorder le pont Flaubert au réseau viaire existant. C'est la configuration mise en service le 25 septembre 2008 que l'on connaît aujourd'hui : rive gauche, l'ouvrage débouche sur les ronds-points de Madagascar et de La Motte ; il n'est donc qu'indirectement relié à la voie rapide Sud III.

La seconde phase, qui s'ouvre actuellement, vise à raccorder directement le pont Flaubert à la voie rapide Sud III, et donc à améliorer les échanges avec la métropole ainsi que les liens entre les deux rives de la Seine.

Non seulement l'opération finalise les accès au pont Flaubert en rive gauche, mais elle contribue à la réalisation d'un ensemble d'aménagements urbains au premier rang desquels figure l'Écoquartier Flaubert.

UN PROJET COMPLEXE

Composé de trois ouvrages d'art successifs, le projet des accès définitifs du pont Flaubert, rive gauche, se caractérise par sa technicité et son niveau élevé d'enjeux.

Il est situé en milieu urbain, dans un secteur où la circulation est particulièrement dense et où les enjeux économiques et environnementaux sont importants.

Il présente de nombreuses interfaces (techniques, spatiales, chronologiques) avec d'autres grands projets structurants de la métropole, nécessitant un important travail de coordination entre les différents maîtres d'ouvrage.

Enfin, sa réalisation ne saurait interrompre la circulation dans le secteur (sauf ponctuellement de nuit pour réaliser les jonctions avec les voiries existantes), l'ambition poursuivie étant d'occasionner le moins de gêne possible aux usagers pendant les travaux.

1.3 Les partenaires du projet

L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE DU PROJET

L'État est le maître d'ouvrage du projet des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine. Il est représenté localement par le Préfet de la région Haute-Normandie et, auprès de lui, par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Haute-Normandie, service déconcentré du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, en charge des Transports.

Il lui appartient de piloter l'ensemble des études afférentes à ce projet d'infrastructure routière : études préalables à l'élaboration du dossier d'enquête publique préparant la déclaration de projet.

LES PARTENAIRES DU TERRITOIRE

Les collectivités territoriales, les structures socio-économiques, les associations et les entreprises présentes sur le périmètre du projet sont consultées et associées aux études. L'objectif est double : optimiser l'insertion des accès définitifs dans le cadre urbain et organiser la phase des travaux de façon optimale.

La Métropole Rouen Normandie est elle-même le maître d'ouvrage de plusieurs opérations prévues au voisinage du pont Flaubert, avec notamment la création de l'Écoquartier Flaubert, la réalisation du transport en commun en site propre Arc Nord-Sud (T4), le doublement du réseau d'évacuation des eaux usées reliant la rive droite de Rouen à la station d'épuration Emeraude et l'aménagement des hangars du bord de Seine.

La Métropole Rouen Normandie et l'État travaillent donc en liens étroits pour coordonner leurs actions.

LES PARTENAIRES FINANCIERS

Le financement des accès définitifs du pont Flaubert, rive gauche, est assuré à parts égales par l'État d'une part, et les collectivités territoriales d'autre part : la Région Haute-Normandie, la Métropole Rouen Normandie et le Département de Seine-Maritime.



2. Historique et contexte du projet



2.1 La genèse du pont Flaubert et de ses accès

Le sixième franchissement de la Seine, à Rouen, est un projet qui remonte aux années 1970 (inscription au Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de 1972) mais qui ne s'est véritablement déployé qu'après la construction des autoroutes A 13 et A 150. Ses études de faisabilité ont démarré au début de la décennie 1980. Plusieurs scénarios étaient alors envisagés : doubler le pont Guillaume-le-Conquérant ou construire un nouvel ouvrage de franchissement de la Seine à l'ouest de Rouen (pont à gabarit fluvial, pont fixe/levant à gabarit maritime ou tunnel).

Les études ont été relancées avec la réalisation de la première tranche de la voie rapide Sud III dans les années 1990. Le lieu d'implantation du pont - à quelques centaines de mètres en aval du pont Guillaume-le-Conquérant - a été arrêté en 1994. Ses caractéristiques techniques - un pont levant permettant le passage de très grands bateaux - ont été choisies en 1998.

Le projet a été déclaré d'utilité publique le 28 septembre 2001. Les paragraphes qui suivent reviennent sur ses enjeux et l'histoire de son découpage en deux phases.

LE SIXIÈME FRANCHISSEMENT : UN PROJET EN DEUX TEMPS

Au tournant des années 2000, la situation était la suivante : l'A 150 et la voie rapide Sud III accueillent respectivement chaque jour un trafic de près de 43 000 et 49 000 véhicules. Le pont Guillaume-le-Conquérant était emprunté par près de 75 000 véhicules par jour (trafic moyen jours ouvrés année 2001).

Faute de liaison entre ces deux axes, les flux de circulation débouchaient en plein cœur de la ville : avenue du Mont Riboudet, quai Gaston Boulet, pont Guillaume-le-Conquérant, avenue Jean Rondeaux.

L'objectif d'un sixième franchissement était donc d'assurer un lien en traversant la Seine sans passer par le centre-ville de Rouen. Ce faisant, le projet permettait aussi de favoriser la desserte du port de Rouen et des zones industrielles voisines, d'améliorer l'environnement urbain des quartiers Ouest du fait de la diminution du trafic et d'assurer un bon fonctionnement de ce qui était déjà un projet : le réseau de transport en commun TEOR.

Compte tenu du contexte urbain (usine Grande Paroisse en activité) et de l'effort financier très important que représentait la réalisation d'un pont levant et ses accès dans une configuration de voie rapide urbaine, l'opération a été décomposée en deux phases successives : le « projet fonctionnel » et le « projet définitif ».

Le projet fonctionnel était guidé par la nécessité de construire et mettre en service rapidement le pont dans sa version opérationnelle, en le raccordant, dans un premier temps, à la voirie existante en rive droite et en rive gauche.

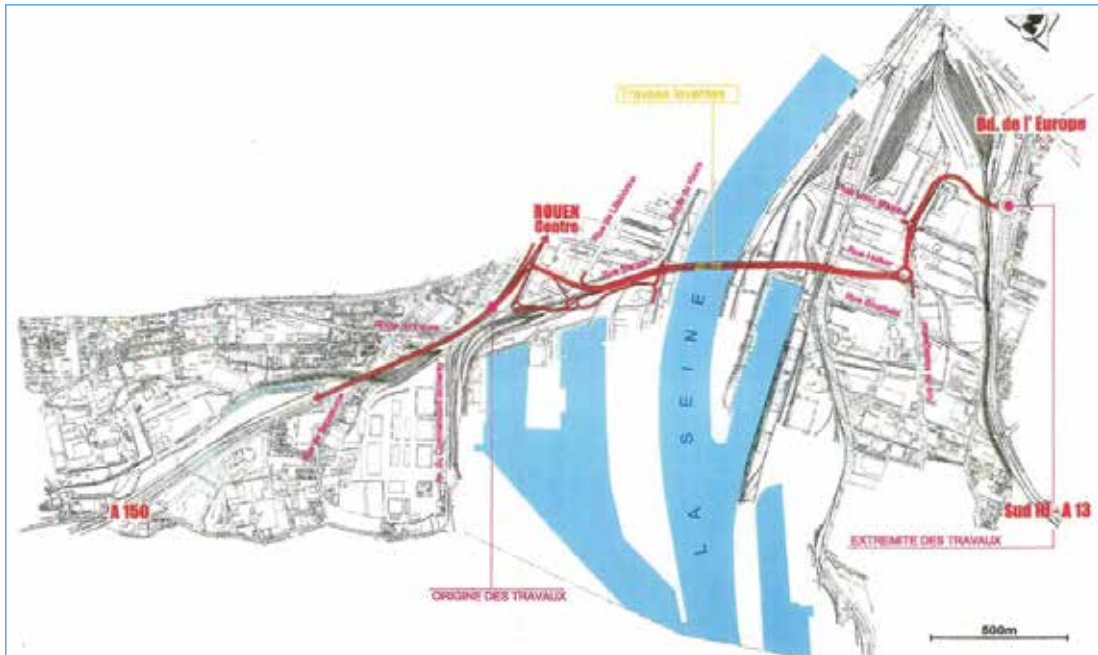
La version définitive du projet serait réalisée dans un second temps par le raccordement direct du pont à l'A 150 et à Sud III.

Le projet déclaré d'utilité publique par décret le 28 septembre 2001 prévoyait cette réalisation en deux étapes.

CONFIGURATION DU PROJET FONCTIONNEL

Le projet fonctionnel a été inauguré le 25 septembre 2008. Jusqu'à aujourd'hui, il se présente de la façon suivante :

- Le pont Flaubert s'insère entre le quai Ferdinand de Lesseps en rive droite et le quai de France en rive gauche. Il comprend une partie mobile, composée d'une travée levante de 120 mètres, pouvant dégager un gabarit maritime de 55 mètres en position « tablier levé ». Les deux sens de circulation (3 voies dans chaque sens) sont portés chacun par un tablier séparé.



↑ Configuration du projet fonctionnel

- Rive droite, il se raccorde au viaduc des Barrières du Havre. Le sens A 150 > pont Flaubert est assuré par 2 voies de circulation en continuité de celles de l'A 150. Le sens pont Flaubert > A 150 est assuré par 2 voies de circulation passant à 1 voie pour assurer la jonction avec la voie venant de l'avenue du Mont Riboudet et constituer ainsi les deux voies de l'A 150.



↑ Rive droite

2. Historique et contexte du projet

12

- Rive gauche, le pont débouche sur un rond-point situé sur la rue de Madagascar, puis sur un second rond-point, le rond-point de La Motte, qui permet de rejoindre Sud III. Ce dernier a été adapté dès 2007, en concertation avec l'agglomération rouennaise, pour optimiser ses capacités à écouler le trafic. Une trémie a ainsi été réalisée sous le rond-point de La Motte. Depuis sa mise en service, cet ouvrage montre sa pleine utilité et sert à 100 % de ses capacités aux heures de pointe.

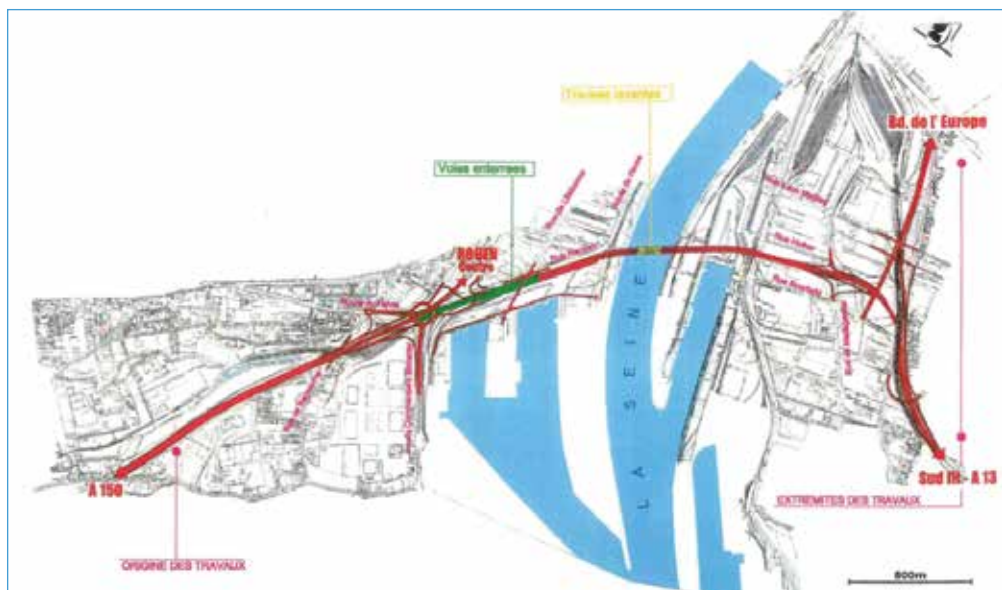


↑ Rive gauche

CONFIGURATION DU PROJET DÉFINITIF

Conçu selon le contexte urbain de la fin des années 1990, dont était absent le projet d'Écoquartier Flaubert, le projet définitif prévoyait initialement :

- En rive droite : une solution de raccordement semi-enterrée et la réalisation d'un point d'échanges complexe permettant l'ensemble des mouvements entre l'A 150, l'accès au 6^e pont, l'avenue Bernard Bichery et la route du Havre.
- En rive gauche : une solution de raccordement passant sous les voies ferrées Rouen-Orléans, la construction de deux demi-échangeurs (à niveau avec la rue de Madagascar) et la réalisation d'un point d'échanges avec le boulevard de l'Europe prolongé jusqu'à l'accès au 6^e pont.



↑ Configuration du projet définitif

LES ACCÈS DÉFINITIFS RIVE GAUCHE

Au milieu des années 2000, deux évolutions majeures sont intervenues sur la rive gauche de la Seine :

- La cessation d'activité de l'usine Grande Paroisse, voisine du rond-point de Madagascar : elle a libéré un espace foncier important qui n'était pas disponible lors de la conception du projet définitif.
- Le lancement du projet d'Écoquartier Flaubert par la Communauté d'Agglomération Rouennaise* : il prévoit l'aménagement de 90 hectares (essentiellement des friches industrielles et ferroviaires) situés entre la rue Bourbaki, l'avenue Jean Rondeaux, la rue de la Motte et les bords de Seine.

Dès 2006, des réflexions ont donc été engagées par l'État avec ses partenaires (Région, Département, CAR, Villes de Rouen et du Petit-Quevilly). Elles ont conduit à adapter les caractéristiques techniques du projet définitif pour en améliorer l'intégration urbaine (diminution des effets de coupures urbaines), menant ainsi au projet d'accès définitifs rive gauche tel qu'il est envisagé aujourd'hui.

Les principes d'accès définitifs aériens, surplombant et desservant une grande place centrale, ont été posés.

* CAR, future CREA devenue la Métropole Rouen Normandie depuis le 1^{er} janvier 2015

Pont Flaubert : un statut de route express

La route nationale n°1338 incluant le pont Flaubert est une « route express ». Elle bénéficie de conditions d'accès particulières (seulement en des points spécialement aménagés). Elle est également interdite à certaines catégories d'usagers : aux véhicules non soumis à immatriculation, aux cyclomoteurs, aux tracteurs et à tous les engins incapables de rouler à plus de

40 km/h, aux cycles et aux cavaliers. Les piétons sont également interdits sur les voies mais peuvent circuler sur des trottoirs aménagés.

Les convois exceptionnels y sont autorisés dans la limite des dimensions maximales suivantes : longueur : 35 m / largeur : 5 m / tonnage : 120 T.



Les accès du pont Flaubert rive droite

Dans le cadre du projet fonctionnel, les accès du pont Flaubert rive droite ont été réalisés par un raccordement au viaduc des Barrières du Havre. Le sens A 150 > pont Flaubert est assuré par deux voies de circulation assurant une continuité avec celles de l'A 150. Le sens pont Flaubert > A 150 est assuré par 2 voies de circulation passant à 1 voie pour assurer la jonction avec la voie venant de l'avenue du Mont Riboudet et constituer ainsi les deux voies de l'A 150.

Dans le cadre du projet définitif rive droite, il était prévu une solution de raccordement semi-enterrée et la réalisation d'un point d'échanges complexe assurant tous les mouvements entre l'autoroute A 150, l'accès au 6^e pont, l'avenue Bernard Bicheray et la route du Havre.

Depuis la mise en service du projet fonctionnel (2008), le secteur a fortement évolué : le centre commercial Docks 76 est entré en activité en 2009, le palais des sports Kindarena a été inauguré en septembre 2012 et le quartier Luciline (logements, bureaux) se développe. Par ailleurs, la reconquête des bords de Seine

se poursuit (ré-aménagement des quais, reconstruction des hangars).

Le projet visant à aménager de façon définitive les accès du pont Flaubert rive droite devra être ré-étudié pour s'adapter à ce nouveau contexte urbain.

Trois pistes d'amélioration du projet fonctionnel sont envisagées :

- la création d'une bretelle de sortie réservée aux transports en commun depuis le pont Flaubert vers le pôle d'échanges TEOR situé avenue du Mont Riboudet, pour assurer une interconnexion entre les lignes historiques du TEOR (T1, T2 et T3 en rive droite) et la nouvelle ligne de transports en commun desservant la nouvelle gare rive gauche et l'Écoquartier Flaubert ;
- la réalisation d'une continuité à 2 voies entre le pont Flaubert et l'A 150 ;
- l'aménagement d'une bretelle de sortie à 2 voies de circulation pour le sens A 150 > Rouen centre.



↑ Le Kindarena et les Docks 76

2.2 Le territoire du projet

Le projet des accès définitifs du pont Flaubert, rive gauche, est situé à l'ouest du cœur de la métropole rouennaise, sur un territoire caractérisé par son niveau d'activité élevé et une forte dynamique de développement urbain. Sur ce secteur convergent plusieurs grands projets structurants qui sont en train de redessiner l'une des principales portes d'entrée de la métropole.



↑ *L'ouest du cœur de la métropole rouennaise*

UN TERRITOIRE STRATÉGIQUE POUR LES MOBILITÉS

La présence du Grand Port Maritime de Rouen et de sa zone industrialo-portuaire fait de l'ouest du cœur de la métropole un carrefour d'échanges historique. La mise en service de la voie rapide Sud III puis, en 2008, celle du projet dans sa version fonctionnelle ont entraîné plusieurs évolutions.

Plusieurs campagnes de comptages (effectuées 3 mois, 6 mois et un an après la mise en service du pont Flaubert) ont été réalisées pour mesurer les incidences de la mise en service du pont Flaubert en termes de circulation sur le réseau structurant de l'agglomération rouennaise. Elles ont abouti aux observations suivantes :

- les trafics de traversée de la Seine (sur les six ponts réunis) ont augmenté de 6 % ;
- le trafic de l'A 150 et de la voie rapide Sud III a progressé d'environ 20 % ;
- les flux de circulation sur le pont Guillaume-le-Conquérant et sur l'avenue du Mont Riboudet ont baissé respectivement de 30 % et 15 % ;
- les flux de circulation sur le réseau secondaire (RD 982, RD 6015) ont baissé sensiblement.

Logiquement, le secteur du pont Flaubert est devenu un point stratégique des mobilités rouennaises. Le phénomène a été encore renforcé, après 2009, par l'entrée en activité, rive droite, du centre commercial Docks 76 et du palais des sports Kindarena ainsi que par le développement du quartier Luciline.



↑ Les accès du pont Flaubert rive gauche

Dans le passé proche, un fait divers a contribué à mettre en lumière le caractère névralgique mais aussi les limites de capacité de circulation atteintes par le secteur : la fermeture, pendant 2 ans, du pont Mathilde suite à l'accident survenu le 29 octobre 2012. Au cours de ces deux années, une partie des trafics s'est, de fait, reportée à l'ouest de l'agglomération. Les phénomènes de congestion s'en sont trouvés aggravés aux heures de pointe sur l'A 150 et la voie rapide Sud III mais aussi sur l'ensemble des voiries structurantes de la métropole lors du moindre incident/accident sur l'une de ces deux voies.

UN TERRITOIRE EN DÉVELOPPEMENT AUTOUR DE L'ÉCOQUARTIER FLAUBERT

Au pied du pont Flaubert, rive gauche, s'ancre depuis 2006 l'un des projets majeurs de la métropole rouennaise : l'Écoquartier Flaubert.

Sur un site de 90 hectares proche du centre historique de Rouen* (situé à environ 1,5 km) et actuellement composé de friches industrielles et ferroviaires, vivront, travailleront et circuleront d'ici 2030 près de 15 000 personnes. Porté par la Métropole Rouen Normandie et son concessionnaire, la Société Publique Locale Rouen Normandie Aménagement, le projet associe logements, activités tertiaires, espaces de loisirs et équipements publics répartis autour d'une grande place centrale rectangulaire. Cette place est, en fait, double. Elle est composée à l'ouest d'une partie arborée (« Peupleraie ») et à l'est d'une partie plus urbaine.

Pour l'Écoquartier Flaubert, la Métropole nourrit des ambitions fortes en matière de développement durable et notamment de mobilités non ou peu polluantes. Priorité sera en effet donnée aux transports en commun (Arc Nord-Sud/T4 pour desservir l'est du quartier par l'avenue Jean Rondeaux ; ligne Est-Ouest pour en desservir l'intérieur) et aux modes actifs (marche, vélo...). Il est prévu que les flux générés par l'Écoquartier se répartissent pour moitié en modes actifs et pour l'autre moitié en modes motorisés, ces derniers étant eux-mêmes pris en charge au tiers par les transports collectifs.

* Le projet couvre le secteur compris entre la rue Bourbaki, l'avenue Jean Rondeaux, la rue de la Motte, et les bords de Seine.



©Credits : SPL Rouen Normandie Aménagement / Osty / ATTICA

↑ Le futur Écoquartier Flaubert

L'Écoquartier sera connecté aux accès définitifs du pont Flaubert par un échangeur desservant la place centrale dans sa partie arborée, à partir de laquelle s'organiseront les voiries du quartier.

Les premières constructions de l'Écoquartier Flaubert sont prévues en 2018 le long de l'avenue Jean Rondeaux.

UN TERRITOIRE PORTEUR DE NOMBREUX PROJETS

Témoins d'un secteur qui se développe et se dynamise fortement, plusieurs projets importants se concentrent autour de celui des accès définitifs du pont Flaubert. Si tous participent d'un même élan urbain, ils rendent nécessaire une étroite coordination des chantiers, notamment pour l'organisation des travaux dans l'espace et dans le temps et la mise au point des itinéraires de déviation et de délestage pendant ces derniers.

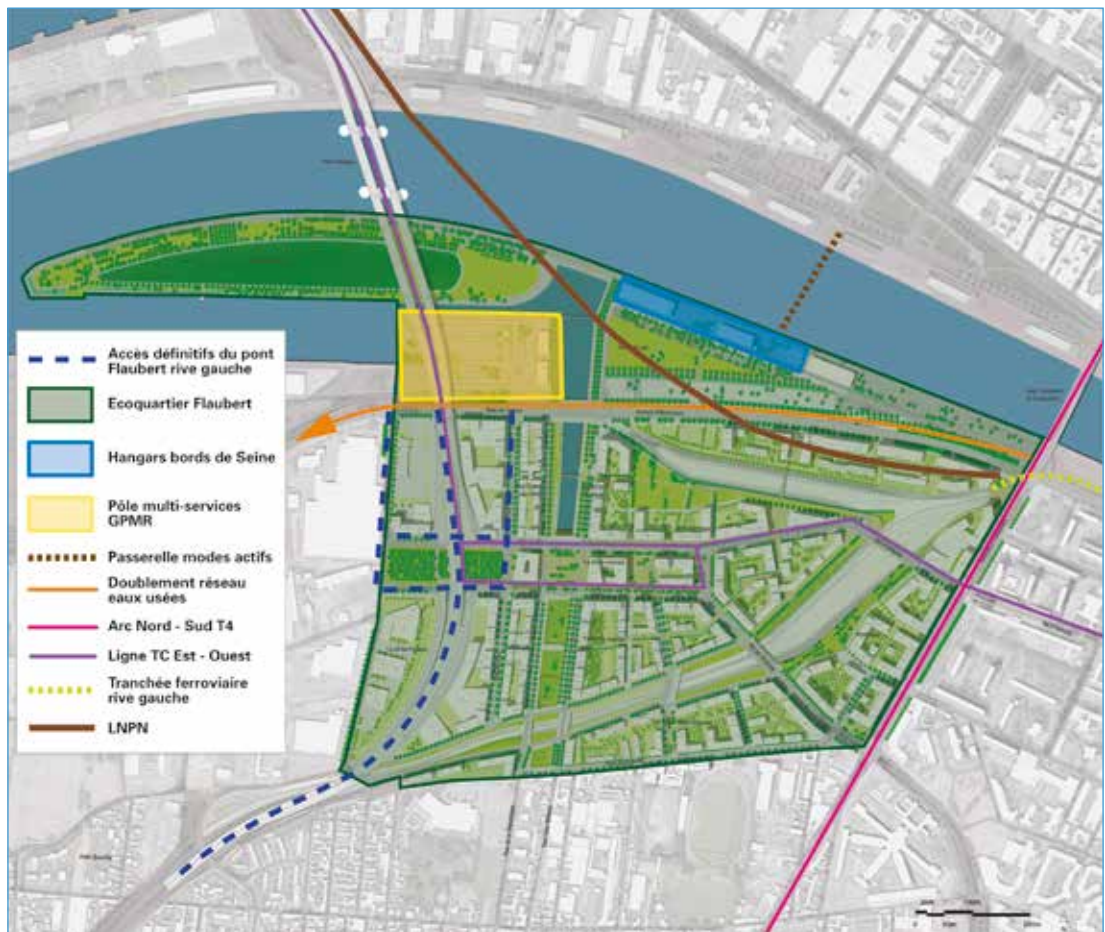
> Arc Nord-Sud/T4 (maître d'ouvrage : Métropole Rouen Normandie)

Le projet consiste principalement en la création d'une nouvelle ligne de type TEOR, longue de 8,5 km, pour relier la place du Boulingrin (Rouen) au Zénith (Le Grand-Quevilly) en passant par les boulevards de l'Yser/de la Marne/des Belges, le pont Guillaume-le-Conquérant, les avenues Jean Rondeaux et de la Libération, le boulevard du 11 Novembre, le rond-point des Bruyères et l'avenue des Canadiens. Cette nouvelle ligne comprend la réalisation d'une voie réservée pour la circulation des bus sur une majeure partie de son parcours, et notamment sur l'avenue Jean Rondeaux qui va donc être l'objet de travaux pour accueillir ce nouveau service de transports de voyageurs. La mise en service de l'Arc Nord-Sud est programmée pour l'automne 2018.

> Doublement du réseau d'eaux usées (maître d'ouvrage : Métropole Rouen Normandie)

Le projet consiste à réaliser une nouvelle canalisation permettant d'évacuer les eaux usées collectées depuis la rive droite vers la station d'épuration Emeraude. Ce nouveau réseau viendrait doubler celui existant rive gauche.

Bien que son tracé ne soit pas encore définitivement arrêté, il pourrait concerner les quais de France et Jean de Béthencourt, eux-mêmes situés en plein territoire des travaux des accès définitifs.



↑ Les projets du secteur

> Trémie ferroviaire couverte rive gauche

Le projet prévoit de consolider l'ouvrage d'art en béton précontraint, construit après la Seconde Guerre mondiale, qui surplombe les voies ferrées de desserte fret du port de Rouen à l'ouest du pont Mathilde jusqu'au pont Guillaume-le-Conquérant. Un diagnostic récent a révélé des fragilités au niveau de cette trémie et la nécessité d'effectuer des travaux de réfection. Les études sont en cours.

> Pôle multi-services (maître d'ouvrage : Grand Port Maritime de Rouen)

Le projet prévoit la réalisation d'un espace de stationnement dédié aux poids lourds, et de locaux de services pour les chauffeurs, dans le cadre de la reconfiguration des accès aux silos portuaires céréaliers et sucriers (ré-aménagement inhérent à la création du canal de l'Écoquartier Flaubert). Il est programmé pour 2016-2017.

> Aménagement des hangars du bord de Seine

Plusieurs projets prévoient de donner à ces hangars, notamment les n°107 et 108, une nouvelle vocation. A l'endroit où se situe l'actuel hangar 108, la Métropole Rouen Normandie va construire son nouveau siège d'ici 2017.

> Ligne Nouvelle Paris-Normandie (maître d'ouvrage : SNCF Réseau)

Le projet comprend notamment la création d'une nouvelle gare ferroviaire dans le secteur Saint-Sever, et suppose de réaliser une nouvelle section de voies ferrées, rive gauche, en bordure de Seine puis traversant le fleuve à proximité du pont Flaubert (tunnel) pour ensuite se diriger vers Yvetot.

> Ligne de transports en commun Est-Ouest rive gauche

(maître d'ouvrage : Métropole Rouen Normandie)

Le projet consiste à réaliser une nouvelle ligne de transports en commun desservant la (future) nouvelle gare ferroviaire, rive gauche, et l'Écoquartier Flaubert pour rejoindre ensuite, en rive droite, le pôle d'échanges TEOR en empruntant le pont Flaubert. Ce projet est envisagé de manière concomitante avec la réalisation de la nouvelle gare ferroviaire évoquée ci-avant. D'ici cette échéance, une ligne provisoire est prévue à l'horizon 2018, notamment pour assurer la desserte des hangars du bord de Seine.

Priorité à la coordination des travaux

La cohabitation de plusieurs projets importants – et quasi simultanés – dans un périmètre restreint où la circulation est dense suppose une étroite coordination des différentes maîtrises d'ouvrage. L'objectif est triple :

- *veiller à ce que les caractéristiques techniques des projets soient compatibles entre elles, et gérer les interfaces ;*
- *coordonner le phasage des chantiers dans le temps et dans l'espace ;*
- *concevoir des itinéraires de déviation et de délestage de la circulation cohérents et tenant bien compte des travaux programmés sur les parcours.*

Pour faciliter ce travail en commun, un comité de coordination a été mis en place. Il réunit des représentants de la Métropole Rouen Normandie, de la Société Publique Locale Rouen Normandie Aménagement (structure pilote de l'Écoquartier Flaubert), du Grand Port Maritime de Rouen, de SNCF Réseau et de l'État.

Par ailleurs, pour alimenter les réflexions de ce comité, l'État s'est doté de l'appui d'une expertise spécifique en matière d'ordonnancement global de chantiers complexes multi-maîtrises d'ouvrage.

La finalité du comité de coordination est d'élaborer un calendrier global et optimisé pour la réalisation des travaux de l'ensemble des projets du secteur, en veillant à minimiser la gêne occasionnée aux usagers.

LA QUESTION DES DISPONIBILITÉS FONCIÈRES

La plupart des acquisitions foncières nécessaires au projet des accès définitifs du pont Flaubert, rive gauche, (pour ses emprises et le déroulement des travaux) ont déjà été réalisées dans le cadre du projet fonctionnel, à l'exception de quelques parcelles situées le long de la rue Bourbaki (ville de Rouen) et de celles occupées par l'ancienne usine Grande Paroisse immédiatement au sud du rond-point de Madagascar.

Les parcelles situées le long de la rue Bourbaki ont été acquises par l'État le 29 octobre 2013. L'Établissement Public Foncier de Normandie a été chargé de démolir les hangars existants dans le cadre son action en faveur de la résorption des friches industrielles (fonds Friches).

Quant à l'acquisition des terrains du site industriel Grande Paroisse, elle est devenue possible avec la fermeture de ce dernier en 2006. L'État pourra s'en porter acquéreur une fois que les travaux de réhabilitation du site auront été achevés en 2016 (voir page 35).

Une convention prévoyant les crédits nécessaires à ces acquisitions foncières (5 M€ financés par l'État à 60 % et par la CREA à 40 %) a été signée le 4 février 2011.





3. Les objectifs du projet



3.1 Finaliser les raccordements du pont Flaubert à Sud III

Mis en service en 2008, le pont Flaubert fait désormais partie du « paysage rouennais » mais aussi de ses axes les plus utilisés. Cela va des automobilistes de la métropole qui se déplacent pour leurs besoins quotidiens (trafic interne), aux véhicules et poids lourds qui effectuent des parcours nationaux et européens (trafic de transit) en passant par le trafic d'échange qui rayonne à partir et en direction de la métropole.

Aujourd'hui, il est envisagé de finaliser ses accès rive gauche et d'optimiser l'utilisation du réseau routier situé à l'ouest du cœur de l'agglomération.

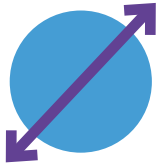


↑ *Le pont Flaubert*

Les trois types de trafic

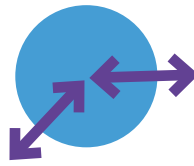
Trafic de transit :

Lorsque l'origine et la destination du déplacement se situent à l'extérieur du périmètre de projet.



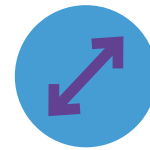
Trafic d'échange :

Lorsque l'origine ou la destination du déplacement se situe à l'intérieur du périmètre de projet.



Trafic interne :

Lorsque l'origine et la destination du déplacement se situent à l'intérieur du périmètre de projet.

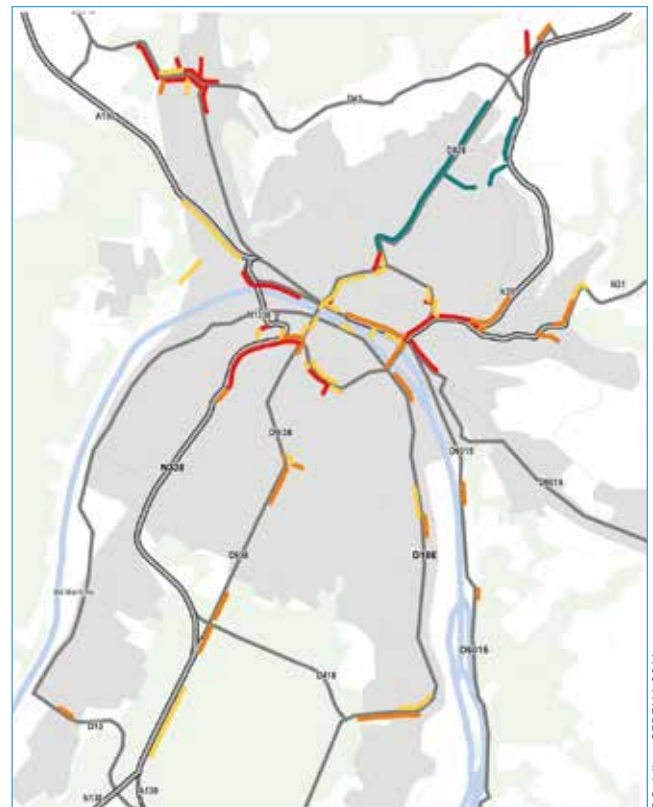


AMÉLIORER LES ÉCHANGES ET LES CONDITIONS DE CIRCULATION

Grâce à l'aménagement de ses accès définitifs rive gauche, le pont Flaubert va être directement raccordé à Sud III, améliorant ainsi les liens entre les deux rives de la Seine. Les échanges seront plus faciles du fait de la continuité du parcours. Le confort de circulation sera meilleur pour les usagers. Rappelons en effet que, si les accès actuels du pont permettent bien de rejoindre Sud III, ils n'assurent pas cette liaison de façon directe et efficace.

Le projet intègre une fonction supplémentaire : la desserte de la rive gauche et notamment de la zone industrialo-portuaire. Celle-ci sera assurée par l'intermédiaire du point d'échanges prévu au niveau de la place centrale de l'Écoquartier Flaubert et des rues Bourbaki et du Port.

Par sa configuration radiale (et non en rocade), par sa localisation urbaine et par ses fonctions d'amélioration des échanges au sein de l'agglomération, le projet des accès définitifs rive gauche est complémentaire d'un autre projet d'infrastructure routière porté par l'État pour détourner les trafics de transit du cœur de la métropole : la liaison A 28-A 13 - contournement Est de Rouen.



©Crédits : CEREMA 2011

↑ Difficultés de circulation dans la métropole rouennaise à l'heure de pointe le matin

Un enjeu local : mieux distribuer les flux de poids lourds

Sa position de carrefour entre la région parisienne, Le Havre et le nord de l'Europe, et son dynamisme industriel et portuaire, font de la métropole rouennaise un point de passage important pour le fret routier, de transit comme d'échange.

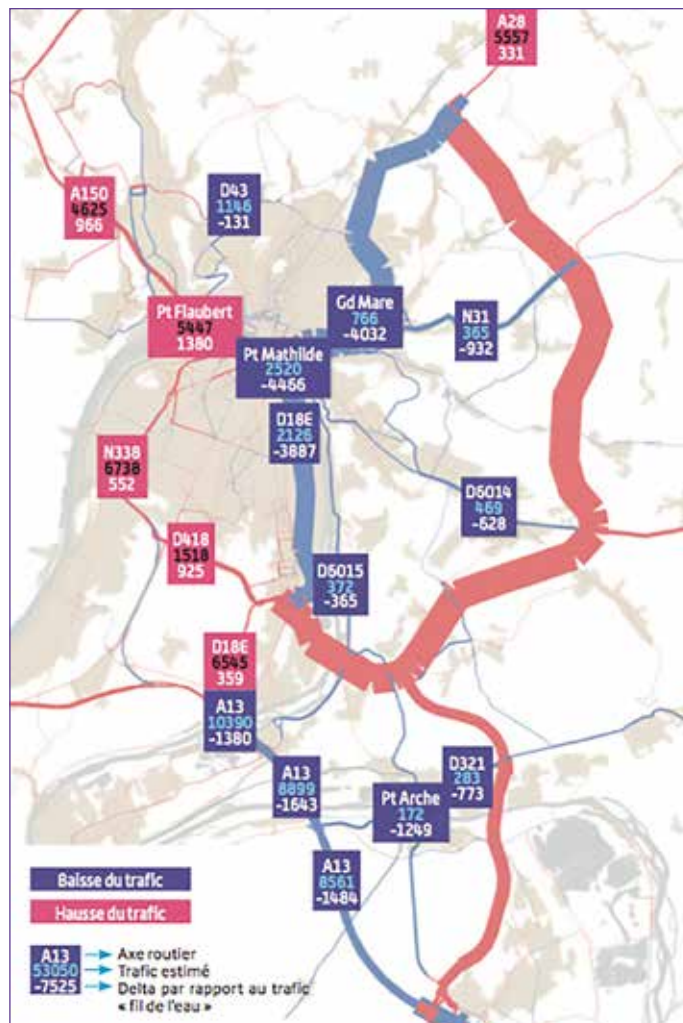
Pour limiter l'impact de ces flux sur le cadre de vie et la congestion du réseau, plusieurs mesures ont été mises en œuvre par les autorités locales. A partir du mois de décembre 2008, les poids-lourds n'ont plus pu emprunter les quais hauts rive droite à Rouen. Ils ne peuvent aujourd'hui plus circuler sur les quais rive gauche. Le projet de liaison A 28-A 13 – contournement Est de Rouen – participe de cette même volonté de réduire la présence des camions dans le cœur métropolitain.

Avec ces dispositions, les principaux points de congestion actuels (tunnel de la Grand Mare, pont Mathilde, boulevard Industriel) devraient voir leurs trafics diminuer sensiblement : de - 4 000 à - 4 500 poids lourds par jour.

En revanche, une partie des flux de poids lourds (ceux se dirigeant vers l'ouest de la métropole) va se reporter sur Sud III, le pont Flaubert et l'A 150.

Ces perspectives renforcent la nécessité d'améliorer les accès du pont Flaubert.

Le projet est également l'occasion de réfléchir à la desserte poids lourds de la zone industrialoportuaire depuis la voie rapide Sud III pour les usagers en provenance de l'autoroute A 13.

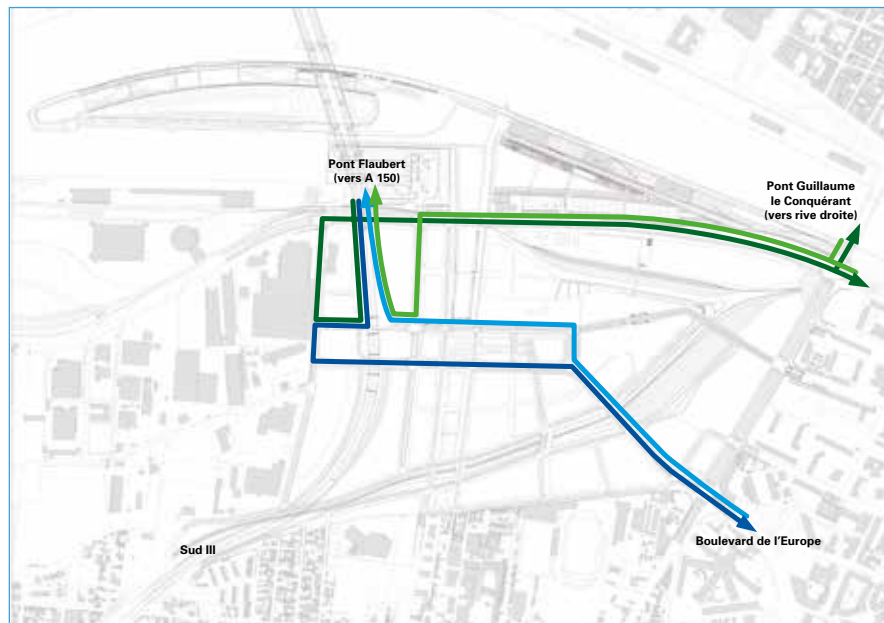


↑ Ecart de trafic journalier des poids lourds à l'horizon de la mise en service de la liaison A 28-A 13 (contournement Est de Rouen)

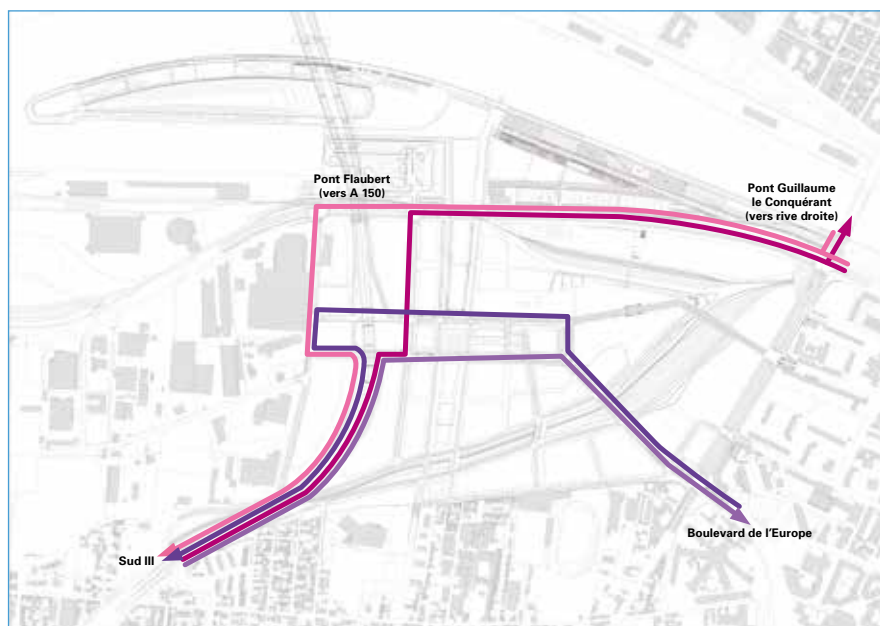
UTILISER DE FAÇON PLUS OPTIMALE LA CAPACITÉ DU RÉSEAU

A travers la réalisation des accès définitifs du pont Flaubert mais aussi de la place centrale (partie arborée) de l'Écoquartier Flaubert, un nouveau schéma de voiries se dessine. L'objectif est de permettre une utilisation optimale de la capacité du réseau. Ainsi demain, les trafics de transit circuleront sur la voie rapide Sud III, le pont Flaubert et l'A 150. Quant aux trafics d'échange et internes, à destination soit des installations industrielles et portuaires (boulevard Maritime) soit des principaux axes de l'agglomération (pont Guillaume-le-Conquérant, boulevard de l'Europe...), ils seront distribués à partir de la place centrale, protégeant ainsi le cœur de l'Écoquartier Flaubert.

En parallèle, des solutions sont étudiées pour limiter le trafic sur Sud III (voir encadrés).



↑ La distribution des trafics d'échange et internes
 ↓ à partir de la place centrale de l'Écoquartier Flaubert



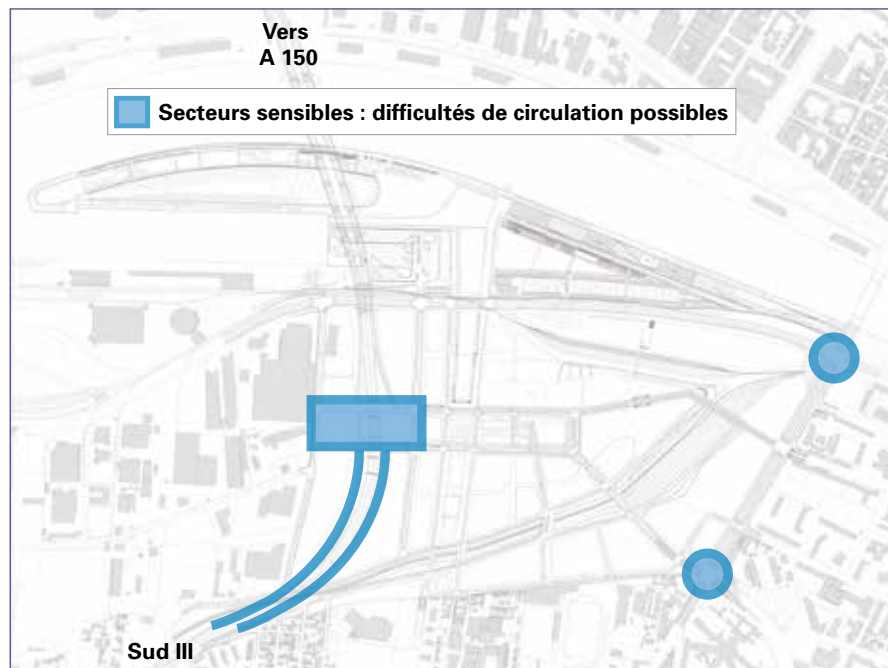
Trafics d'échange : perspectives dans le secteur de l'Écoquartier Flaubert

En complément des projections du projet de l'Écoquartier Flaubert en matière de déplacements*, les études de circulation conduites par l'État ont intégré comme hypothèse un trafic d'échange à l'horizon 2025 équivalent à celui de 2010.

Sur ces bases, tout en assurant une distribution des flux de circulation à partir de la place centrale, des points devraient, malgré tout, rester sensibles aux heures de forte affluence. Il s'agit principalement du carrefour de la prison Bonne Nouvelle, de la tête Sud du pont Guillaume-le-Conquérant, de la place centrale de l'Écoquartier Flaubert et des bretelles du point d'échanges en direction de Sud III.

L'État réfléchit avec ses partenaires à la mise en œuvre de deux solutions complémentaires à la réalisation des accès définitifs du pont Flaubert rive gauche :

- une desserte privilégiée des installations portuaires par le biais du boulevard Maritime au lieu de Sud III pour le trafic poids lourds en provenance de l'A 13 ;
- l'implantation de parkings-relais au sud du cœur de l'agglomération reliés par des transports collectifs performants.



* Rappelons qu'il prévoit des flux de déplacements internes se répartissant pour moitié en modes actifs (vélo, marche...) et pour l'autre moitié en modes motorisés pris en charge pour 1/3 par les transports en commun.

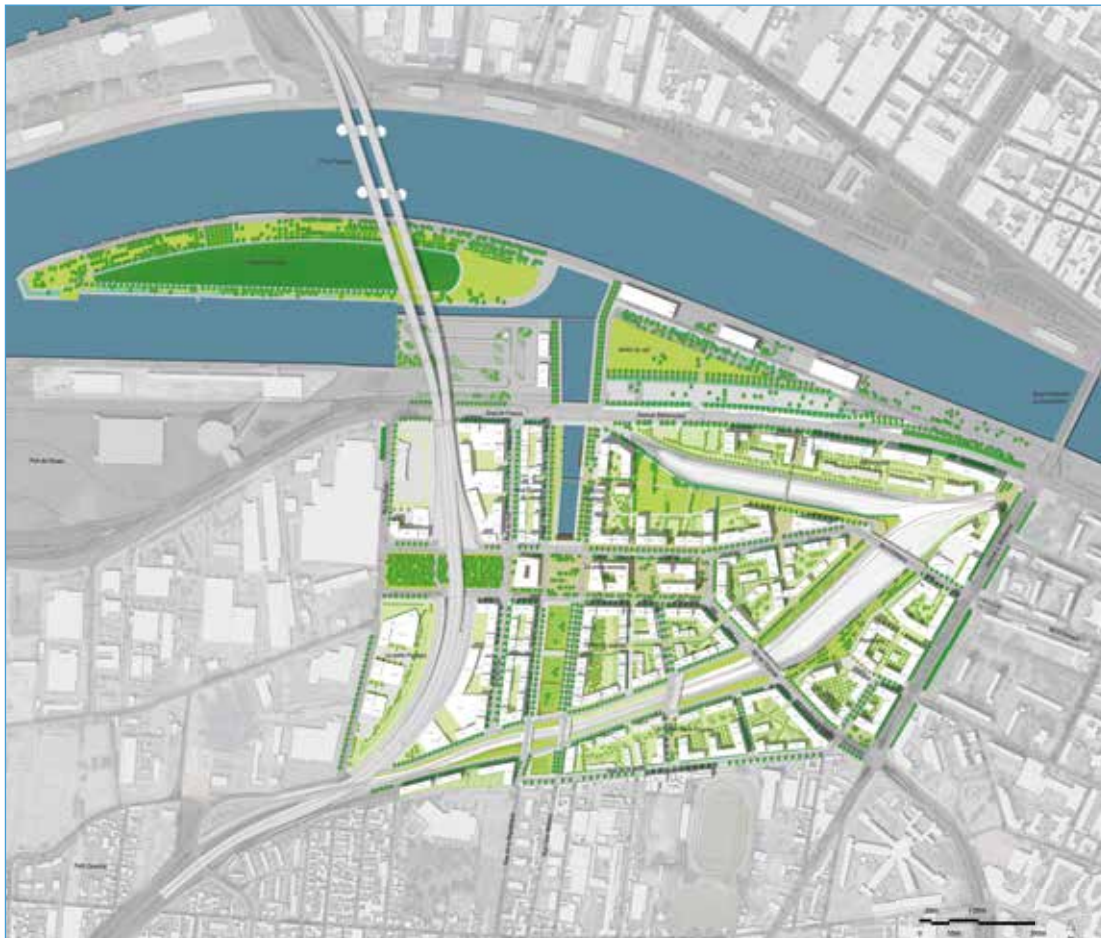
3.2 Articuler les accès définitifs avec leur environnement immédiat

Au-delà de l'objectif premier qui est raccorder le pont Flaubert à la voie rapide Sud III, le projet des accès définitifs, rive gauche, est conçu en étroite relation avec l'environnement urbain, industriel et portuaire dans lequel il s'insère.

ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCOQUARTIER FLAUBERT

L'émergence du projet d'Écoquartier Flaubert a conduit l'État à adapter le projet des accès définitifs rive gauche afin d'optimiser ses fonctionnalités et d'assurer une intégration urbaine, architecturale et paysagère de qualité.

Un travail mutuel a été engagé entre l'État et la Métropole Rouen Normandie pour assurer la cohérence entre les deux projets et opérer les ajustements à chacune des étapes de conception.



© Crédits : Métropole Rouen Normandie

↑ Le projet de l'Écoquartier Flaubert

3. Les objectifs du projet

28

Les caractéristiques techniques des accès définitifs rive gauche prévoient donc :

- un raccordement aérien (réalisation de viaducs et d'ouvrages de soutènement) assurant une perméabilité urbaine ;
- un point d'échanges complet (quatre bretelles) permettant les liens avec la place centrale de l'Écoquartier.

L'ambition est de limiter les impacts de cet échangeur sur le développement de l'Écoquartier, de garantir aux futurs occupants un cadre de vie attractif et de réaliser, avec les quartiers voisins, la « couture urbaine » voulue par la Métropole.

Outre les premières constructions de l'Écoquartier Flaubert prévues en 2018 le long de l'avenue Jean Rondeaux, l'ordonnancement des travaux des accès définitifs permet d'envisager une deuxième phase de construction dès 2022.



© Crédits : Métropole Rouen Normandie

↑ Objectif : éco-mobilité

> Deux projets cohérents en termes de mobilité

La Métropole Rouen Normandie fixe également des objectifs d'éco-mobilité et de qualité environnementale importants à l'Écoquartier Flaubert :

- assurer la performance des modes de transport en commun, à vélo et à pied ;
- minimiser les déplacements internes en voitures individuelles ;
- garantir le raccordement du quartier au réseau de transports en commun (existant et futur) et au plan « aggro-vélo » ;
- établir des hypothèses de trafics générés par le quartier cohérentes avec les principes du Plan de Déplacements Urbains et l'ambition d'écoquartier.

Les études des accès définitifs du pont Flaubert se déroulent parallèlement à celles du projet de l'Écoquartier. D'une part, l'État établit ses hypothèses de trafic d'échange en tenant compte de celles de la Métropole Rouen Normandie pour le futur quartier. D'autre part, l'organisation de l'échangeur de l'Écoquartier est définie de telle sorte que les trafics d'échange puissent s'écouler sans pénétrer au cœur de l'Écoquartier.

> Deux projets interdépendants dans leur réalisation

Les deux projets des accès définitifs et de l'Écoquartier Flaubert partagent le même territoire et le même calendrier, du moins pour les premières phases de construction de l'Écoquartier (à partir de 2018). Leur réalisation suppose donc une étroite coordination des deux maîtrises d'ouvrage (État et Métropole Rouen Normandie).

L'un des enjeux de cette coordination concerne l'anticipation d'un certain nombre de réalisations de l'Écoquartier afin de disposer de voies capables d'écouler le trafic pendant les phases du chantier et de minimiser la gêne occasionnée aux usagers pendant les phases les plus délicates :

- création de voiries et modification de voiries existantes (voir encadré) ;
- création, déviation et renforcement de réseaux.

Sur ce sujet des réseaux, les secteurs prioritaires comprennent la rue de Stalingrad, la rue Bourbaki, la place centrale, la rue du Port, les quais de France et Jean de Béthencourt, l'avenue Jean Rondeaux et la rue de la Motte (existante et future).

Anticiper certaines voiries de l'Écoquartier Flaubert

La bonne organisation des travaux des accès définitifs du pont Flaubert, rive gauche, suppose la réalisation de voiries (ou la modification de voiries existantes) de l'Écoquartier Flaubert par anticipation. L'objectif est de créer, dès la première phase du chantier, une armature complète de voies nouvelles ou réaménagées pouvant servir de déviation et de desserte pendant les phases de travaux les plus délicates. Ces voies pourront être réutilisées à terme par l'Écoquartier Flaubert.

Les voiries à réaliser par anticipation sont la place centrale et la rue du Port. Les voiries à modifier sont la rue Bourbaki au nord de la

place centrale (élargissement) ; la rue Bourbaki Sud et la rue de Stalingrad (renforcement) ; les quais de France et Jean de Béthencourt (aménagement).

La réalisation anticipée de ces voiries suppose également celle des réseaux souterrains desservant l'Écoquartier Flaubert (notamment, électricité, gaz, eau potable, eaux usées, eaux pluviales, télécommunications).

Ces principes d'anticipation sont partagés par l'État et la Métropole qui doivent définir les modalités techniques, financières et temporelles de leur réalisation.

ASSURER LA DESSERTE DE LA ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE

Si la connexion directe du pont Flaubert à Sud III doit faciliter les échanges de l'agglomération dans son ensemble, elle doit également prévoir la desserte efficace des activités économiques situées au débouché immédiat du pont. Le Grand Port Maritime de Rouen et toutes les entreprises de la zone Seine-Ouest fournissent, en effet, une part majeure de la richesse et des emplois locaux. Ils génèrent par ailleurs des flux (fret, salariés...) importants.

L'échangeur vers la grande place centrale de l'Écoquartier Flaubert est donc conçu pour irriguer le secteur.

Sa bretelle Nord-Ouest va permettre, pour le sens Nord/Sud, de rejoindre la rue Bourbaki puis le boulevard Maritime (quai de France / quai Jean de Béthencourt).

3. Les objectifs du projet

30

Sa bretelle Nord-Est va permettre, pour le sens Sud/Nord depuis la rue du Port puis de la place centrale, de rejoindre le pont Flaubert puis l'A 150.

Sa bretelle Sud-Ouest va permettre, pour le sens Nord/Sud depuis la rue du Port puis la place centrale, de rejoindre Sud III.

Sa bretelle Sud-Est va permettre, pour le sens Sud/Nord, de rejoindre la rue du Port puis le boulevard Maritime (quai de France / quai Jean de Béthencourt).



↑ La zone industrialo-portuaire

Un plan de circulation spécifique pour les poids lourds pendant les travaux

La réalisation des accès définitifs rive gauche va conduire à mettre en place un plan de circulation spécifique pour les poids lourds. L'objectif est de leur offrir un itinéraire de déviation adapté pendant les phases de travaux les plus délicates.

Il est envisagé d'orienter les poids lourds venant du sud et de l'A 13 vers le boulevard Maritime par l'intermédiaire de l'échangeur de Petit-Couronne (via la route des Docks) et de l'échangeur Franklin Roosevelt (avenue Franklin

Roosevelt) pour qu'ils puissent desservir la zone industrialo-portuaire ou rejoindre le pont Flaubert et l'autoroute A 150 par le biais de la rue du Port et de la place centrale.

Il en va de même pour ceux en provenance du pont Flaubert et de l'A 150. Ils seront orientés vers la rue Bourbaki pour pouvoir desservir la zone industrialo-portuaire ou rejoindre Sud III par l'intermédiaire de l'échangeur de Petit-Couronne (via la route des Docks) et de l'échangeur Franklin Roosevelt (avenue Franklin Roosevelt).



4 . Les grandes caractéristiques du projet



↳ 4.1 Un projet exemplaire sur le plan environnemental

Le projet des accès définitifs du pont Flaubert, rive gauche, se veut exemplaire sur le plan du respect et de la protection de l'environnement. Dans le cadre des études préalables, l'État mène donc toutes les études visant à limiter les impacts de la nouvelle infrastructure sur le milieu naturel et humain. Cette exigence s'applique également à la préparation de la phase chantier.



EAU ET ASSAINISSEMENT

Les études menées dans ce domaine (hydrologie, hydrogéologie, assainissement) visent à appréhender les impacts du projet en cas de crue de la Seine ainsi que ses interactions sur les écoulements souterrains. A ce titre, les modélisations déjà réalisées ont notamment montré que le projet était sans effet notable sur les nappes d'eaux souterraines comme sur le champ d'expansion de crue de la Seine.

Côté assainissement, le projet prévoit que les eaux de la nouvelle plate-forme routière soient récupérées et traitées. Un bassin de traitement dimensionné pour faire face à une pluie d'occurrence centennale sera construit parallèlement à l'infrastructure et doté de dispositifs d'isolement motorisés en cas de pollution accidentelle.

Ces éléments serviront de support au dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'Eau.

FAUNE ET FLORE

A partir de données documentaires et d'investigations menées sur une année biologique complète, des études des milieux naturels et de la biodiversité (faune/flore) ont été conduites pour :

- connaître les enjeux écologiques de l'aire d'étude (intérêt pour l'habitat des espèces, présence d'espèces protégées...);
- identifier les impacts du projet (perte ou fragmentation d'habitats, dérangement sonore et visuel, pollution lumineuse, risque de pollution des milieux voisins);
- prévoir d'éventuelles mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de ces impacts;
- évaluer les incidences du projet sur les sites Natura 2000 (en l'occurrence, sur le site des « Boucles de la Seine Aval »).

Ces études ont abouti à la conclusion que le projet entraînait des impacts faibles à modérés pour l'ensemble des groupes étudiés, à l'exception du groupe des reptiles pour lequel les impacts sont forts.

La construction des accès définitifs aurait pour effet d'entraîner la destruction d'habitats du lézard des murailles et la destruction d'individus de cette espèce protégée (annexe IV de la directive Habitats / arrêté du 19 novembre 2007).

Le projet n'aura pas d'incidences sur le site Natura 2000 des « Boucles de la Seine Aval ».

En termes de mesures d'évitement et de réduction, les études préconisent :

- la réalisation, avant tout démarrage des travaux, d'habitats de substitution pour le lézard des murailles et la mise en place de mesures de réduction cohérentes et continues avec celles prévues dans le cadre de l'Écoquartier Flaubert;
- le phasage des travaux dans le temps et dans l'espace afin d'éviter la destruction d'individus, d'œufs et de larves au sein de l'emprise du chantier;
- le suivi du chantier par un ingénieur écologue;
- la limitation des pollutions en phase de chantier et en phase d'exploitation;
- la préservation des milieux aquatiques et associés en phase travaux, avec la réalisation par anticipation du bassin de traitement des eaux de la plate-forme routière pour assurer le traitement des eaux issues des emprises de chantier;
- la limitation de la prolifération d'espèces exotiques envahissantes;
- la limitation de la pollution lumineuse.

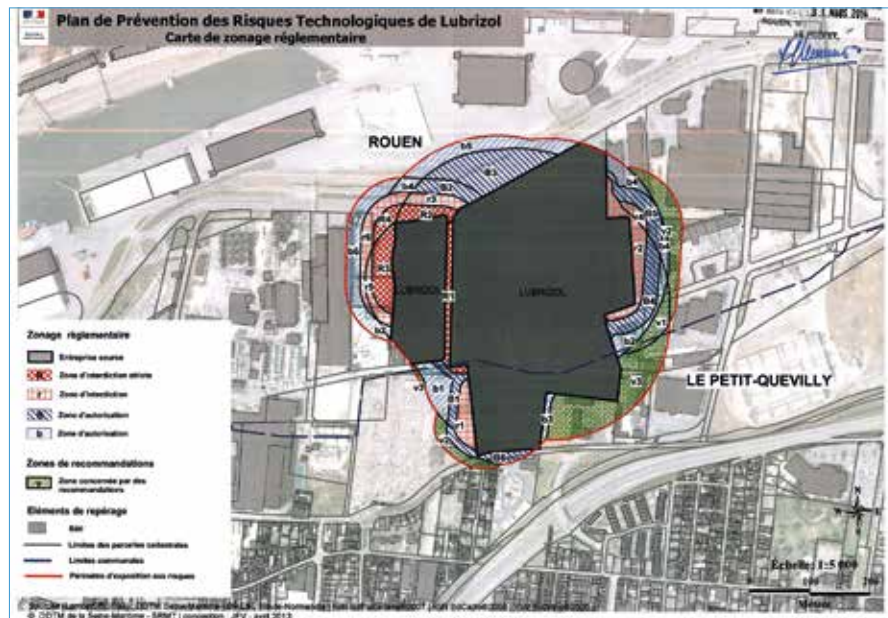


© Crédits : M. Briola / Biotope

↑ Le lézard des murailles

RISQUES TECHNOLOGIQUES

L'infrastructure ne traverse aucune zone d'aléas rattachée à un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT).



↑ Carte d'aléas Lubrizol

LA SITUATION DES SOLS ET DES EAUX SOUTERRAINES

> Le contexte

Entre 1908 et 2006, le site de l'ancienne usine Grande Paroisse Rouen B, où doivent s'implanter les accès définitifs du pont Flaubert, a accueilli une usine de fabrication d'engrais azotés et phosphatés. Compte tenu de ses activités, l'usine relevait du régime SEVESO seuil haut au titre des installations classées pour la protection de l'environnement. Plusieurs arrêtés préfectoraux ont ainsi réglementé les activités du site.

D'une superficie de 9 ha, le site n'est plus exploité depuis juin 2006 et appartient toujours à son dernier exploitant, la société Grande Paroisse. Au regard de l'article R. 512-39-1 du Code de l'Environnement, il incombe à ce dernier exploitant, et propriétaire, de remettre le site dans un état tel que la protection de l'environnement et des populations soit assurée dans le cadre d'un usage futur des terrains de type industriel ou assimilé (activités tertiaires, infrastructures routières).

Les différentes études environnementales réalisées ont montré diverses pollutions chimiques dans les sols (métaux, nitrates, sulfates, phosphates, hydrocarbures), des anomalies radiologiques dans les sols liées à une radioactivité naturelle renforcée (< 5 bq/g) due au procédé industriel et une nappe impactée (sur le site et en aval hydraulique) par divers composés. Des teneurs fortement acides et la présence de métaux au droit du site ont été mises en évidence. Des composés inorganiques (ammonium, fluorures, nitrates, sulfates) ont été observés.

Au regard de la situation des sols et des eaux souterraines, et afin de garantir l'information des différents porteurs projets sur les mesures de maîtrise des risques sanitaires, un arrêté préfectoral instituant des servitudes d'utilité publique a été signé le 30 janvier 2014.

> Les mesures de réhabilitation du site

La réglementation sur les installations classées prévoit que le dernier exploitant établisse un plan de gestion visant à supprimer autant que possible les sources de pollutions retrouvées sur son site, et à maîtriser l'impact de ses sources sur l'environnement immédiat.

La société Grande Paroisse a donc réalisé un plan de gestion, qui a fait l'objet de deux expertises indépendantes diligentées à la demande de l'État.

Au regard des premières conclusions du plan de gestion fourni, un arrêté préfectoral a été pris le 10 décembre 2012, demandant notamment le retrait des sources de pollutions acides et radiologiques dans les sols (éléments radiologiques > 1 bq/g).

Un nouvel arrêté préfectoral a été signé le 21 juillet 2014. Cet arrêté reprend les travaux visés dans le précédent arrêté du 10 décembre 2012 et fixe un calendrier de réalisation des travaux de réhabilitation.

Suite à la mise à jour de son plan de gestion en avril 2014, la société Grande Paroisse a intégré à son calendrier de réalisation les travaux visant à supprimer les principales sources de pollution retrouvées sur son site au droit de quatre zones :

- la zone des anciens égouts à l'est et au centre, présentant des anomalies radiologiques dans les sols et une acidité dans les sols et dans la nappe ;
- la zone de l'ancien talus et la zone attenante à l'ouest, présentant des anomalies radiologiques ;
- la zone de l'ancienne chaufferie au centre, caractérisée par un impact en hydrocarbures ;
- un point chaud identifié en cyanures à l'est du site.

Aucun traitement des eaux souterraines n'est envisagé pour le moment, la priorité étant d'extraire les sources des sols afin d'observer l'impact de ces enlèvements sur la qualité des eaux souterraines. Une surveillance trimestrielle de la nappe est réalisée et ses résultats sont transmis régulièrement par l'exploitant à l'inspection des installations classées.

4. Les grandes caractéristiques du projet

36

> L'avancement des travaux de réhabilitation

Les travaux de réhabilitation sont réalisés par la société RETIA, maître d'ouvrage délégué par la société Grande Paroisse pour les opérations relevant de la cessation d'activité.

En 2011, une première intervention a été opérée : 2 500 m³ de terres contaminées, représentant 80 % de la pollution radiologique, ont été évacués en centre de traitement de déchets dangereux.

Des travaux de plus grande envergure ont démarré depuis juin 2014 avec l'installation d'un chantier permanent sur le site, comprenant une base vie, des pistes de circulation et une aire de stockage des déchets imperméabilisée. Ils visent à réaliser l'ensemble des travaux de réhabilitation prévus par les arrêtés du 10 décembre 2012 et du 21 juillet 2014.

Les travaux de réhabilitation du site devraient se poursuivre jusqu'à mi-2016 sous le contrôle de l'inspection des installations classées.



> Des mesures à l'extérieur du site

Dans le cadre de la cessation d'activité du site, les investigations réalisées ont montré que les pollutions dans les eaux souterraines étaient principalement concentrées sur le site et qu'elles avaient un impact limité à l'extérieur (en aval hydraulique et en extension latérale) : les eaux souterraines présentent un pH relativement neutre à l'aval immédiat du site. Seuls les composés inorganiques sont retrouvés à l'extérieur, mais en des proportions nettement moins importantes. Etant donné l'absence d'usage sensible des eaux souterraines répertorié dans le voisinage du site, ces impacts, bien qu'existants, sont considérés comme modérés.

Toutefois, afin de conserver la mémoire de la présence de ces pollutions dans les eaux souterraines, des servitudes d'utilité publiques seront instituées sur les parcelles directement situées au nord et à l'ouest du site. Le dossier est actuellement en cours d'instruction.

AIR ET SANTÉ

Un état initial de l'air a été réalisé en 2013 pour caractériser la pollution de l'air sur la zone d'étude comprise entre les quais de Boisguilbert (rive droite), le pont Flaubert, le pont Guillaume-le-Conquérant, l'avenue Jean Rondeaux, la voie rapide Sud III, la rue de la Motte et la rue Bourbaki.

Ce type de diagnostic permet de caler le « modèle air » en corrélation avec les flux de circulation actuels et le cadastre des émissions de polluants d'origine industrielle.

Trois situations ont ensuite été modélisées :

- le scénario dit « fil de l'eau », c'est-à-dire sans modification des infrastructures routières existantes ;
- la situation projetée avec les accès définitifs rive gauche ;
- la situation projetée avec les accès définitifs rive gauche et l'Écoquartier Flaubert.

Au regard des flux de circulation attendus, la réglementation impose également au maître d'ouvrage une évaluation des risques sanitaire. Cette évaluation est en cours d'élaboration.

NUISANCES SONORES

Un diagnostic initial des nuisances sonores a été mené en 2013 sur la zone d'étude comprise entre les quais de France et de Béthencourt (rive gauche), la voie rapide Sud III, l'avenue Jean Rondeaux et la rue Bourbaki.

Une telle étude permet de caler le modèle acoustique en corrélation avec les flux de circulation actuels. Trois situations ont été modélisées :

- le scénario dit « fil de l'eau », c'est-à-dire sans modification des infrastructures routières existantes ;
- la situation projetée avec les accès définitifs rive gauche ;
- la situation projetée avec les accès définitifs rive gauche et l'Écoquartier Flaubert.

Les résultats montrent que le projet n'entraîne pas, pour les habitations existantes du Petit-Quevilly (quartier Prévert), de variations des niveaux sonores de plus de 2 dB(A) par rapport au scénario « fil de l'eau ».

Cartes isophones jour :



↑ *Projet avec Écoquartier sans protection*

↑ *Projet avec Écoquartier et protections à 4 m*

↑ *Projet avec Écoquartier et protections à 2 m*

Cartes isophones nuit :



↑ *Projet avec Écoquartier sans protection*

↑ *Projet avec Écoquartier et protections à 4 m*

↑ *Projet avec Écoquartier et protections à 2 m*

Cependant, compte tenu de la légère augmentation des niveaux sonores (+ 0,6 dB(A)) au droit des zones d'habitats du Petit-Quevilly (quartier Prévert principalement), et bien qu'il n'existe pas d'exigence réglementaire, le maître d'ouvrage s'engage à améliorer les écrans acoustiques existants.

Au droit des futures constructions de l'Écoquartier Flaubert situées en bordure du projet des accès définitifs rive gauche, la nouvelle infrastructure génère des niveaux sonores de 70 à 75 dB(A) de jour et de 65 à 70 dB(A) de nuit.

Dans la mesure où les permis de construire de ces futurs bâtiments ne sont pas déposés et ne devraient l'être, au vu du phasage de l'Écoquartier, qu'après la mise en service du projet des accès définitifs, il revient normalement au maître d'ouvrage de ces bâtiments d'en assurer la protection acoustique.

Cependant, en regard des niveaux sonores prévus et au titre des mesures d'accompagnement du projet, l'État souhaite être volontariste pour protéger du bruit les abords de la nouvelle infrastructure. Il envisage la mise en place d'écrans acoustiques sur l'intégralité du projet (soit environ 2 000 mètres de protections phoniques).

INSERTION ARCHITECTURALE ET PAYSAGÈRE

Par souci de cohérence, les études d'insertion architecturale et paysagère du projet sont menées par le bureau d'études qui a également réalisé celles de l'Écoquartier Flaubert.

L'objectif est de proposer une logique de conception architecturale des ouvrages d'art (culées, piles, tablier, corniches...) s'étendant jusqu'aux écrans acoustiques et espaces publics sous ouvrages, et une logique de conception paysagère pour le bassin de traitement et les emprises du projet, cohérentes avec les partis architecturaux et paysagers pris pour la conception de l'écoquartier Flaubert.

Un « scénario » de requalification de la partie de Sud III comprise entre l'échangeur de Stalingrad (Le Petit-Quevilly) et le rond-point de la Motte (Rouen) va également être proposé dans l'attente du développement de l'Écoquartier dans ce secteur. Cette section réaménagée pourrait devenir, à terme, une voirie de l'Écoquartier Flaubert.

Un chantier respectueux de l'environnement

Le chantier des accès définitifs sera le prolongement naturel des efforts de qualité environnementale mis en place lors de la conception du projet. Tout chantier de construction génère des nuisances sur l'environnement proche. L'enjeu d'un chantier respectueux de l'environnement est de limiter ces nuisances au bénéfice des riverains, des ouvriers et de l'environnement.

Les entreprises qui travailleront sur le chantier des accès définitifs, rive gauche, suivront donc un Plan de Respect de l'Environnement.

Elles devront effectuer un tri maximal des déchets de chantier et tendre vers l'objectif « zéro déchet produit ». Elles devront également chercher à réduire au strict minimum les déchets provenant des terres excavées et assurer le traitement de l'ensemble des eaux issues du chantier.

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

4.2 Un projet composé d'ouvrages complexes

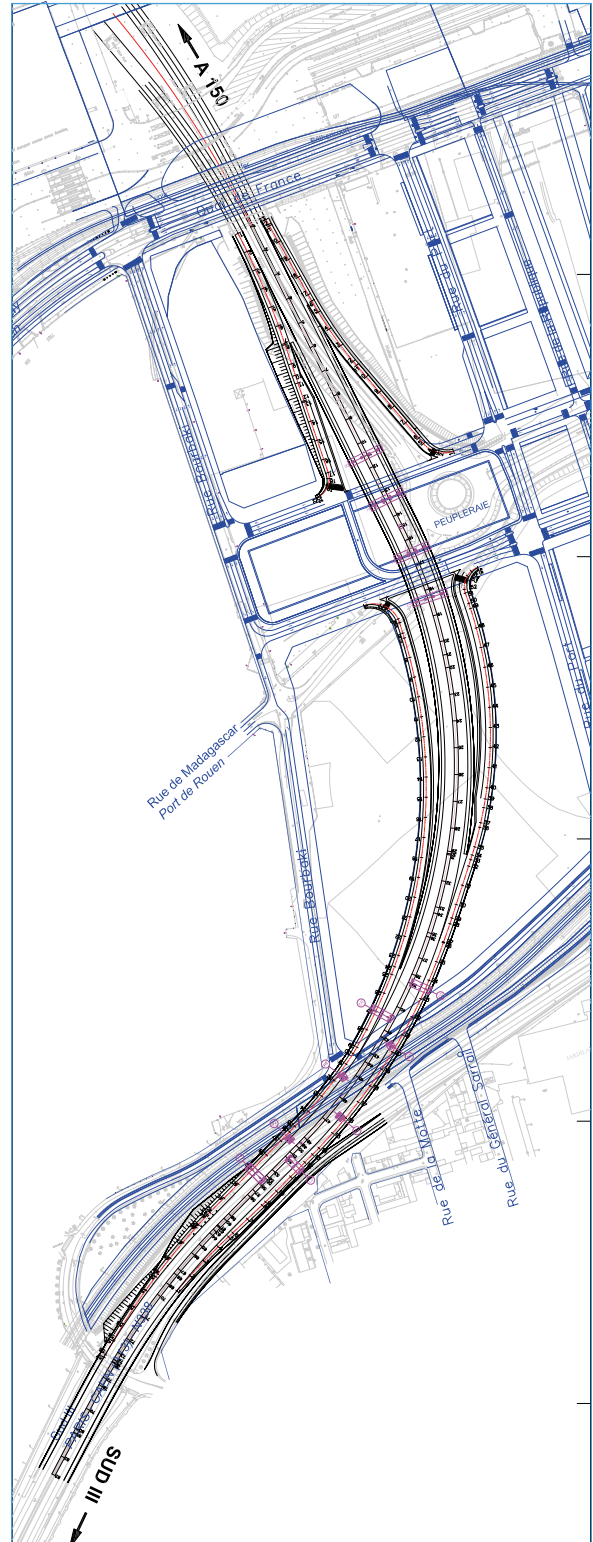
Pour que les accès définitifs du pont Flaubert assurent pleinement leur fonction de desserte et qu'ils permettent à l'Écoquartier Flaubert de se développer, leur conception intègre la réalisation de trois ouvrages d'art successifs d'une longueur totale de 1,1 km.

- La construction d'un ouvrage d'art d'un gabarit de 6 m pour le franchissement des voies ferrées électrifiées Rouen–Orléans.
- La construction d'un ouvrage d'art d'un gabarit de 4,85 m pour le franchissement de la place centrale de l'Écoquartier Flaubert.
- La construction d'un ouvrage d'art en remblai reliant les deux autres.
- Un point bas au droit de la place centrale pour recueillir et traiter les eaux de plateforme dans un bassin.

La géométrie routière du projet (tracé en plan, profil en long) a été étudiée en fonction :

- des contraintes de raccordement au pont Flaubert et à Sud III (pente) ;
- des règles techniques, notamment celles relatives aux conditions de visibilité et de sécurité pour la conception des bretelles du point d'échanges.

Cette conception complexe, et très contrainte, a été ajustée au fur et à mesure de l'avancement des études des accès définitifs rive gauche et de celles de l'Écoquartier Flaubert.



↑ Tracé en plan du projet

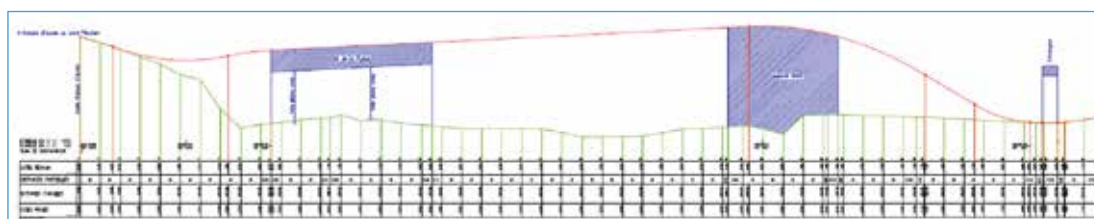
4. Les grandes caractéristiques du projet

40

La géométrie des bretelles du point d'échanges, de la place de Madagascar et des voies à destination du boulevard Maritime ou de Sud III est également étroitement liée à la définition des itinéraires de circulation des convois exceptionnels dans l'agglomération rouennaise.



↑ Tracé en plan (◀ Nord / ▶ Sud)



↑ Profil en long du projet

DES CONTRAINTES TECHNIQUES PARTICULIÈRES

Un enjeu important de la conception du projet porte sur l'implantation des appuis et des culées des ouvrages d'art. L'objectif est, d'une part, de maintenir les fonctionnalités des accès actuels du pont pendant le chantier, et d'autre part de minimiser les contraintes d'exploitation (donc la gêne aux usagers) sur Sud III et les voies ferrées pendant les travaux.

La situation actuelle des sols et des eaux souterraines liée au passé industriel du site, exige, en outre, de prévoir des dispositions techniques particulières pour les fondations des ouvrages d'art : fondations semi-profondes (conception sous forme de plots larges peu profondément ancrés dans le sol), utilisation de bétons spéciaux et mise en place de protections spécifiques autour des fondations (géomembranes, géosynthétiques, rideau d'argile).

↳ 4.3 Des travaux organisés avec l'objectif central de limiter les impacts sur la circulation

Du fait de la haute technicité du projet, de son niveau de contraintes élevé et des nombreuses interfaces qui l'articulent avec d'autres projets du secteur, l'aménagement des accès définitifs du pont Flaubert, rive gauche, nécessite des travaux importants d'une durée conséquente.

La circulation étant très dense dans le secteur, le chantier ne saurait être mené en privilégiant la rapidité d'exécution sur la minimisation des impacts du chantier sur les conditions de circulation. Au contraire, son organisation a été pensée en fonction d'un impératif essentiel : limiter les gênes occasionnées, en particulier pour les usagers habituels des axes Sud III, pont Flaubert et A 150 et pour les activités économiques.

Plusieurs priorités ont été posées :

- organiser le chantier pour assurer la circulation en permanence (continuité à 2 voies pour chacun des sens de circulation) ;
- ne pas fermer le pont Flaubert (sauf pendant de brèves séquences nocturnes) ;
- réaliser par anticipation certaines voiries de l'Écoquartier Flaubert ;
- phaser le chantier pour pouvoir mettre en service régulièrement une partie des nouvelles infrastructures et prendre en charge du trafic ;
- prévoir des itinéraires élargis de déviation et de délestage adaptés à chaque phase de travaux et élaborés en concertation avec les partenaires et les riverains.

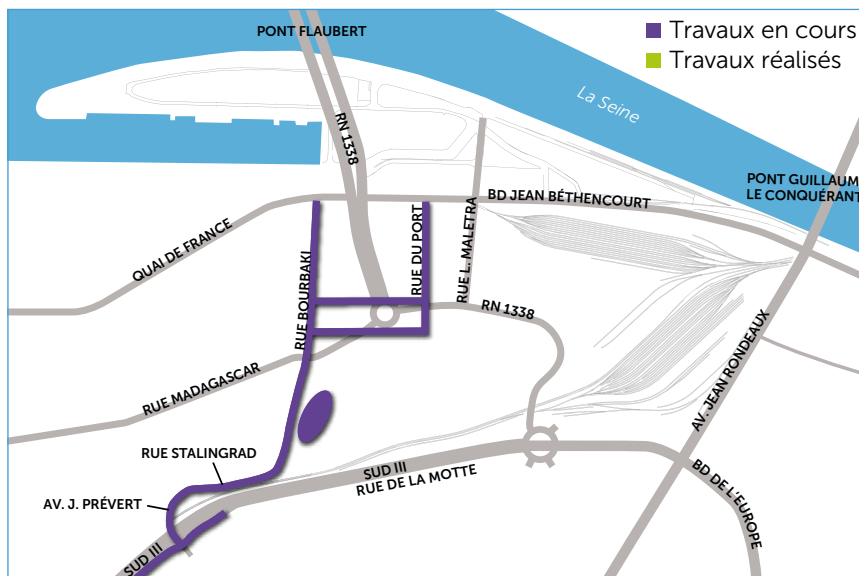
De ces principes découle un calendrier de travaux sur 7 ans : 2017-2023. Cette durée objectivement longue est la condition pour que la vie de la métropole rouennaise et son activité économique continuent à se dérouler sans perturbations majeures.

LES QUATRE GRANDES PHASES DU CHANTIER

> Phase 1 : anticipation de voiries (2017 – 2018)

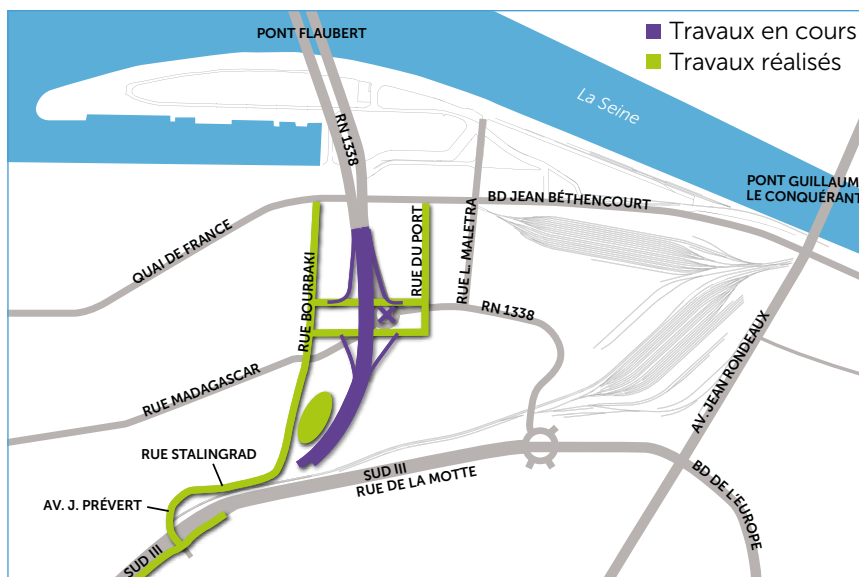
La première phase du chantier a pour objectif de créer ou d'aménager une armature de voies qui, à terme, deviendront des voiries de l'Écoquartier Flaubert mais contribueront d'abord à offrir de nouvelles capacités de circulation pendant les travaux des accès définitifs.

Il est également prévu lors de cette phase de procéder à l'adaptation des bretelles Sud de l'échangeur de Stalingrad pour permettre, lors de phases ultérieures de travaux, d'accueillir 2 voies de circulation de largeur réduite supportant les flux de circulation Ouest > Est.



> Phase 2 : construction des ouvrages d'art (2019 – 2021)

Cette deuxième phase consiste à construire le raccordement du projet à la tête Sud du pont Flaubert, l'ouvrage de franchissement de la place centrale, l'ouvrage en remblai avec soutènements sur le site de l'ancienne usine Grande Paroisse et les quatre bretelles du point d'échanges.

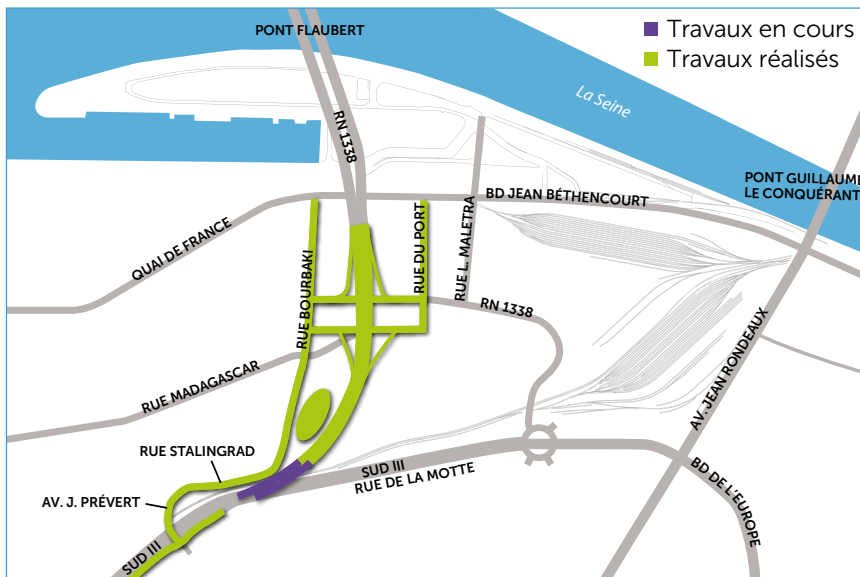


> Phase 3 (2022 – 2023) : raccordement à Sud III

La phase n°3 est centrée sur la construction du raccordement de la nouvelle infrastructure à Sud III. Afin de limiter les perturbations de circulation, le raccordement est réalisé en deux étapes, d'abord dans le sens Nord/Sud puis dans le sens Sud/Nord.

Cette phase intègre une étape intermédiaire destinée à préparer le raccordement définitif dans le sens Sud/Nord : l'adaptation du fonctionnement des deux trémies du rond-point de la Motte et de l'avenue Jean Rondeaux dans le sens Est-Ouest.

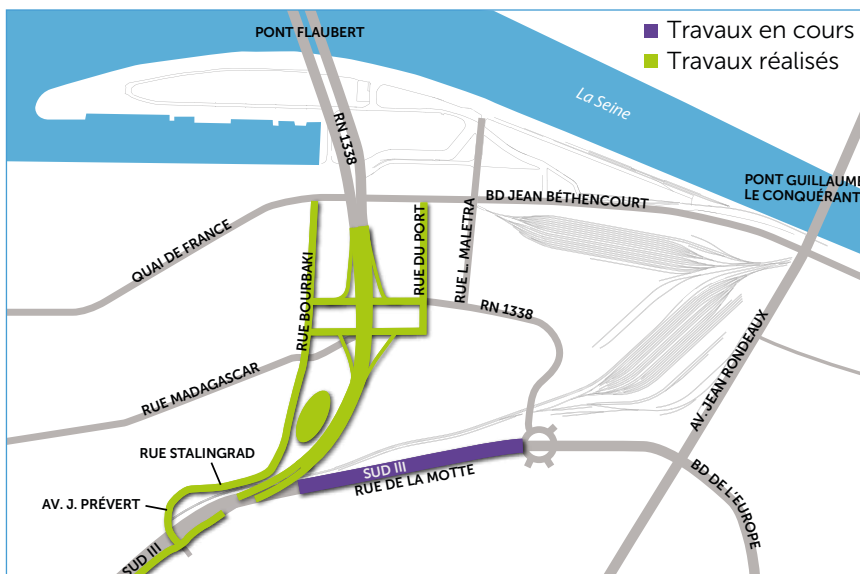
Elle se termine par le réaménagement des deux trémies dans l'autre sens.



> Phase 4 (2024) : finitions

La dernière phase des travaux est consacrée à la requalification de la partie de Sud III située entre l'échangeur de Stalingrad et le rond-point de la Motte dans l'attente du développement de l'Écoquartier dans ce secteur. Cette section réaménagée pourrait devenir, à terme, une voirie de l'Écoquartier Flaubert.

Elle sera également l'occasion de réaliser les derniers travaux de finition.



4. Les grandes caractéristiques du projet

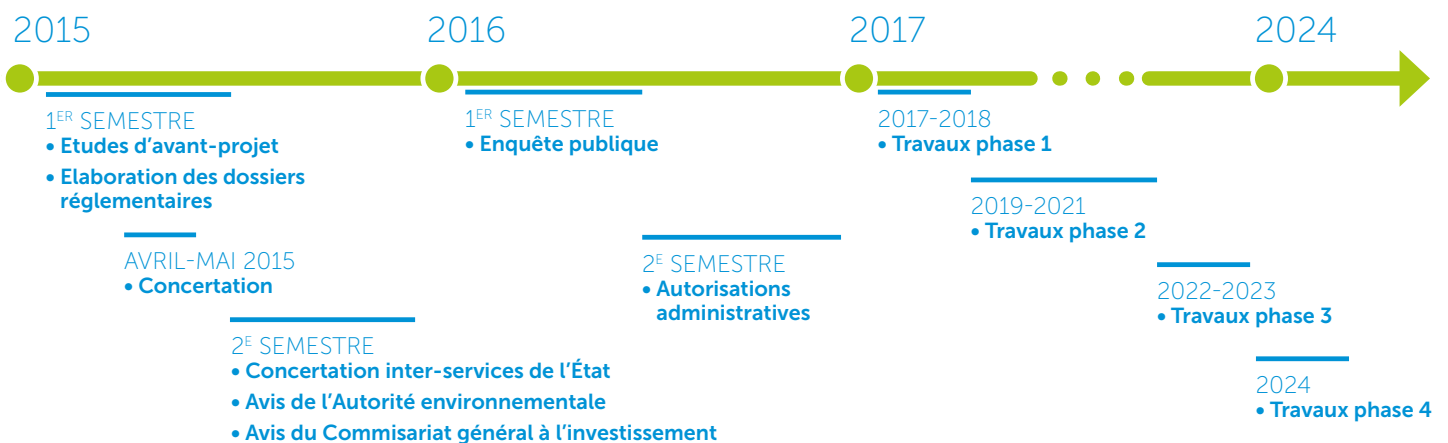
4.4 Des travaux permettant d'assurer des mises en service partielles successives

Les travaux des accès définitifs du pont Flaubert, rive gauche, sont découpés en phases de manière à ce que, régulièrement, une partie des nouvelles infrastructures puissent être mises en service pour prendre en charge du trafic.

- 2019 : ouverture de la place centrale de l'Écoquartier Flaubert, de la rue du Port, de la rue Bourbaki, de la rue de Stalingrad et des quais de France et Jean de Béthencourt.
- Horizon 2022 : ouverture du raccordement du pont Flaubert à Sud III dans le sens Nord/Sud.
- Horizon 2023 : ouverture du raccordement du pont Flaubert à Sud III dans le sens Sud/ Nord.

Dès l'automne 2018, le secteur bénéficiera, en outre, de la mise en service de l'Arc Nord-Sud (T4) (voir page 17).

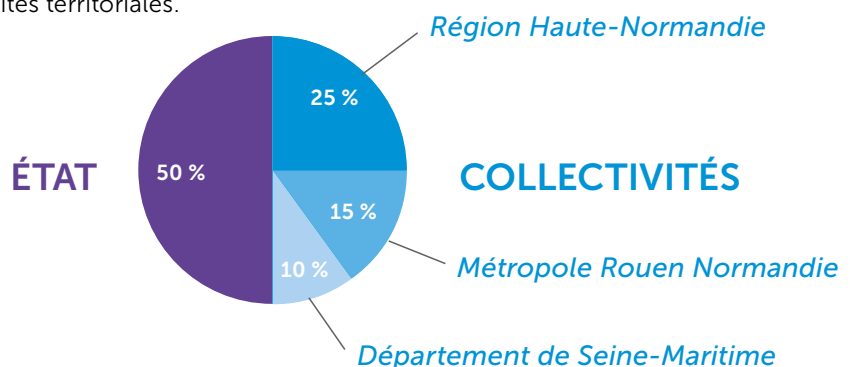
4.5 Le calendrier prévisionnel du projet



4.6 Le coût et le financement du projet

La réalisation des accès définitifs du pont Flaubert, rive gauche, est estimée à 200 millions d'euros.

Le projet figure au projet de Contrat de plan État-Région Haute-Normandie 2015-2020. Dans ce cadre, il est prévu que son financement soit pris en charge pour moitié par l'État et pour l'autre moitié par les collectivités territoriales.





5. La poursuite du projet



5.1 L'avancement des études

L'ensemble des études préalables du projet seront achevées au printemps 2015, hormis l'étude socio-économique et l'évaluation des risques sanitaires dont les conclusions sont attendues au 3^e trimestre 2015.

Ces études permettront d'élaborer le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration de projet (dont l'étude d'impact du projet et le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme), le dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'Eau et le dossier de demande de dérogations au titre des espèces protégées.

5.2 Les procédures en cours et à venir

LA CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE (AVRIL-MAI 2015)

Le projet des accès définitifs du pont Flaubert, rive gauche, entre dans le cadre des articles L.300-1 et L.300-2 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 L.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.

> Déroulement de la concertation

La concertation sur le projet se déroule du 13 avril au 31 mai 2015.

Elle s'articule principalement autour :

- de supports d'information sur le projet (dossier de présentation du projet et de concertation, plaquette synthétique, dépliant) ;
- de 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 ;
- 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.

Un bilan sera tiré de la concertation à son issue.

Calendrier des réunions publiques

Le Petit-Quevilly

Jeudi 16 avril 2015, 19h30

L'Astrolabe (10 rue Jacquard)

Thème : un projet au cœur d'un secteur urbain en pleine mutation

Rouen

Mercredi 22 avril 2015, 19h30

Vue sur Seine
(Hangar 10, quai Ferdinand de Lesseps)

Thème : un projet exemplaire sur le plan environnemental

Le Grand-Quevilly

Jeudi 23 avril 2015, 19h30

Cinéma Gaumont Grand-Quevilly
(26 boulevard Pierre Brossolette)

Thème : un projet pensé pour les usagers, avec une mise en service progressive des infrastructures

Rouen

Mercredi 27 mai 2015, 19h30

La Halle aux Toiles
(place de la Basse Vieille Tour)

Thème : premier retour sur la concertation et perspectives

> Préparation de la concertation

Elle 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.
- Sept comités de concertation et 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).

L'ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION DE PROJET (1^{ER} SEMESTRE 2016)

Le projet ne nécessitant pas le recours à la procédure d'expropriation pour l'acquisition des dernières emprises du projet (procédure relevant du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique), l'enquête publique sera menée au titre du Code de l'Environnement. Son objet portera également sur la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'Eau et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (plans locaux d'urbanisme des communes du Petit-Quevilly et Rouen).

La déclaration de projet permettra de statuer sur l'intérêt public majeur du projet.

LES AUTORISATIONS ADMINISTRATIVES (2^E SEMESTRE 2016)

Pour poursuivre le projet, plusieurs autorisations administratives sont requises :

- la déclaration de projet ;
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- la dérogation liée aux espèces protégées (article L.411-2 du Code de l'Environnement) ;
- le plan de gestion de l'aménageur lié aux sols pollués ;
- l'autorisation au titre de la loi sur l'Eau ;
- la validation du dossier d'exploitation sous chantier.

➤ 5.3 L'information et la concertation sur le projet

Face à un projet qui suscite des attentes et dont la mise en œuvre est complexe, l'État entend afficher une grande transparence et un esprit de dialogue. Travail en étroite collaboration avec les collectivités partenaires, échanges avec le monde économique et associatif, consultation des entreprises présentes dans le périmètre du projet, concertation avec les habitants et les riverains. Il se fixe une exigence d'information et de dialogue vis-à-vis de tous les publics et à toutes les étapes du projet, en particulier à l'approche des travaux.

En tant que maître d'ouvrage, notre objectif est que les accès définitifs du pont Flaubert, rive gauche, soient un projet résolument tourné vers le service rendu aux usagers de l'agglomération rouennaise. Service rendu en générant le moins de perturbations possible pendant la phase du chantier et en offrant, à terme, la possibilité d'utiliser la capacité du réseau de façon plus optimale.

Nous remercions d'ores et déjà tous ceux qui nous apportent leur concours et leur appui pour la réussite de ce projet d'envergure.

Notes

Lined area for taking notes, consisting of multiple horizontal dotted lines.



Conception/Réalisation : Etat d'Esprit Normandie
Illustrations et photos : DREAL Haute-Normandie/P. Boulen/Etat d'Esprit
Avril 2015





www.acces-pontflaubert-rivegauche.fr

