

(Début de la réunion à 19 h 30)

Pascal BEAUMARD, animateur-modérateur, remercie le Maire du Grand-Quevilly d'accueillir cette troisième réunion de concertation. Il rappelle que c'est le Maître d'ouvrage, l'Etat, représenté par la DREAL, qui conduit cette concertation réglementaire. L'objectif ce soir est d'informer le public en toute transparence sur le projet. Il souligne que la DREAL a fait un véritable effort de pédagogie sur ce projet assez complexe, notamment dans sa phase travaux. Cette pédagogie se retrouve dans les documents, la vidéo en 3D (diffusée à l'extérieur de la salle) et dans le diaporama qui sera projeté pendant la réunion. Dans la mesure du possible, les remarques seront prises en considération pour finaliser la réflexion en cours au sein de la DREAL. Aujourd'hui, il sera surtout question de la phase travaux.

MOT D'ACCUEIL DU MAIRE

Marc MASSION, Maire du Grand-Quevilly, souhaite la bienvenue à la DREAL et souligne que le Président de la Métropole est présent ; puis il salue les habitants de Petit-Couronne qui se sont déplacés, ainsi que les nombreux Grand-Quevillais qui assistent à la réunion. Il est lui-même accompagné de plusieurs conseillers municipaux. Il est certain que la présentation sera suivie avec beaucoup d'attention, d'autant que Le Grand-Quevilly risque d'être impacté plus ou moins directement pendant ces travaux très importants par leur nature, leur coût et leur durée.

PRÉSENTATION DU PROJET

Patrick BERG, Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Haute-Normandie, remercie M. MASSION de ses paroles, et salue la présence du Président de la Métropole ainsi que celle de Nicolas ROULY, adjoint au maire du Grand-Quevilly et conseiller départemental de Seine-Maritime. Il rappelle que l'on reviendra vers le public en 2016, lors de l'enquête publique. Il aborde ensuite les objectifs du projet :

- Finaliser la liaison entre le pont Flaubert et la voie rapide Sud III. Le raccordement actuel fonctionne avec deux ronds-points successifs (rond-point de la Motte et rond-point de Madagascar) puisque, lors de la mise en service du pont en 2008, se trouvaient dans l'axe des installations industrielles, et notamment une usine Total.
- Permettre le développement urbain et économique du secteur. Sur le terrain qui a été occupé par les activités industrielles, la Métropole souhaite développer un nouveau quartier, à la fois sur Le Petit-Quevilly et sur Rouen : l'Ecoquartier Flaubert. L'Etat, en charge de la partie routière, a travaillé en coopération avec la Métropole pour que le projet routier permette de ré-urbaniser ce secteur (activités et habitat).
- Améliorer le service rendu à l'utilisateur, par une liaison plus directe donc plus facile à suivre, et optimiser le fonctionnement en modifiant un peu la répartition sur la rive gauche du trafic venant de Sud III ou du pont.
- Améliorer la desserte des installations portuaires et logistiques qui sont à proximité.
- Faciliter les échanges entre la rive gauche et la rive droite.

Le projet coûte 200 M€, c'est une priorité de l'Etat pour le prochain Contrat de Plan Etat-Région Haute-Normandie. L'Etat apportera 100 M€ et l'autre moitié sera prise en charge par la Région Haute-Normandie, par la Métropole Rouen Normandie et par le Département de Seine-Maritime.

Le projet répond à trois exigences : la connexion complète avec le projet urbain, l'exemplarité du point de vue environnemental, et le maintien d'une circulation sur la voie Sud III et sur le pont

pendant les travaux - ce qui explique leur durée. Maintenir la circulation est nécessaire puisque 80 000 véhicules/jour circulent sur Sud III et 50 000 véhicules/jour sur le pont. La circulation ferroviaire ne sera pas interrompue non plus. Le projet se déroulera en plusieurs phases, quelques voiries de l'écoquartier seront mises en service progressivement

En 2016, il y aura une enquête publique, le démarrage des travaux est envisagé en 2017, puis il y aura six années de travaux avec des améliorations progressives. Le Maître d'ouvrage sera proche, disponible, pour que les riverains, habitants, usagers, entreprises, aient la meilleure visibilité possible sur la manière de s'organiser pendant les travaux, éventuellement en ayant recours à d'autres solutions que Sud III pour rejoindre le cœur de la rive gauche.

Les observations du public seront prises en compte. Un bilan de la concertation sera établi avant l'enquête publique.

Jean-Yves PEIGNÉ, Chef du Service Déplacements, Transports Multimodaux et Infrastructures de la DREAL Haute-Normandie, évoque la genèse du projet. Ce sixième franchissement de la Seine et ses ouvrages et voiries d'accès ont fait l'objet d'une décision ministérielle fin décembre 1999, avec une réalisation en deux phases compte tenu de la présence d'établissements industriels lors de la conception du projet (le projet fonctionnel a été mis en service en septembre 2008), la deuxième phase étant ce projet définitif. Il rappelle que la voie rapide Sud III a été mise en service en 2003.

La rive droite a connu de profondes mutations (aménagement des hangars, du Palais des Sports, des Docks), la rive gauche également avec la libération de surfaces (cessation de l'activité de l'usine Grande-Paroisse Rouen B et des Etablissements Schenker) et la volonté des collectivités territoriales de reconquérir ces friches industrielles. Ces espaces seront transformés en secteur urbanisé, l'Ecoquartier Flaubert sera positionné au cœur de l'agglomération.

Ces modifications urbaines importantes ont empêché l'Etat de solliciter la prorogation des effets de la DUP de septembre 2001. Il a fallu vérifier l'adéquation du projet envisagé en 1999 avec les transformations urbaines qui sont intervenues. C'est ce qui a conduit les services de l'Etat à adapter le projet définitif en rive gauche pour repenser l'accès principal à Rouen depuis le sud de la métropole, et les liaisons vers Paris et vers Caen.

Le projet répondra pleinement au besoin d'un lien direct entre le pont et la voie Sud III (*cf. diaporama de présentation*). Il s'agira d'un linéaire de 1,1 km environ, d'une chaussée deux fois deux voies, avec un statut de route express, comme le pont Flaubert et la voie Sud III. La vitesse y sera limitée à 70 km/h.

Les surfaces libérées et la construction de l'artère routière principale de façon directe permettront un développement urbain et économique du secteur. L'écoquartier sera organisé autour d'un îlot rectangulaire important, une « place » qui se raccordera sur le boulevard de l'Europe prolongé qui permet d'aller vers Saint-Sever.

Un meilleur service sera rendu aux usagers grâce à un meilleur schéma de voirie et par la continuité de la liaison qui permet d'optimiser le fonctionnement général du réseau routier dans ce secteur.

Jean-Yves PEIGNÉ commente les caractéristiques techniques du nouveau tracé (*cf. diaporama de présentation*) qui rejoindra le viaduc Sud du pont Flaubert. Un point d'échanges avec quatre bretelles sera organisé pour rejoindre le cœur de l'écoquartier, les quais, par une voie nouvelle appelée provisoirement « rue du Port », et par la rue Bourbaki, le boulevard Jean de Béthencourt, la tête Sud du pont Guillaume Le Conquérant et le quai Cavalier de la Salle, vers le centre-ville.

Au Nord de Sud III se trouvent les lignes ferroviaires desservant la zone industrialo-portuaire, pour les franchir il faut passer au-dessus par une rampe, ensuite le barreau redescendra progressivement pour passer au-dessus de l'îlot paysager central et retrouver le pied de la rampe Sud du pont

Flaubert. Les deux ouvrages d'art pour ces franchissements (voies ferrées, îlot paysager) sont des viaducs. Les remblais intermédiaires seront enserrés dans des murs pour minimiser l'emprise au sol et les bretelles de part et d'autre seront « serrées ». C'est un projet de haute technicité dans un environnement très contraint (des flux de circulation très denses et peu d'espace).

Le projet se développe à proximité d'activités portuaires et logistiques importantes. La rue Bourbaki, la rue de Stalingrad et la rue de Madagascar sont bordées par des entreprises de transport et de logistique. Une exigence majeure est de limiter la gêne occasionnée aux usagers et à l'ensemble des activités économiques irriguées par ce réseau de voirie.

Les ouvrages seront construits en deux temps pour rétablir au plus tôt un sens de circulation (Nord-Sud). Les fondations seront adaptées aux caractéristiques des sols (anciennes friches industrielles).

Jean-Yves PEIGNÉ explique les différents cheminements des automobilistes (*cf. diaporama de présentation*).

Le projet se situe au cœur d'un ensemble d'autres projets, un secteur en pleine mutation et un territoire contraint, ce qui implique une coordination parfaite entre les différents chantiers : l'écoquartier, la presqu'île Rollet (réaménagée en 2013), la poursuite des aménagements des hangars en bord de Seine, la réalisation d'un Pôle Multiservices (portée par le Grand Port Maritime de Rouen), la construction d'un émissaire d'eaux usées en parallèle du réseau existant, et le projet de transport collectif Arc Nord-Sud T4 qui fait actuellement l'objet d'une concertation menée par la Métropole Rouen Normandie. Cette nouvelle ligne sera déterminante pour limiter les perturbations liées au chantier. A long terme, la réalisation d'une ligne T5 est envisagée pour assurer la liaison entre la gare nouvelle Saint-Sever et l'écoquartier, et au delà du pôle d'échange du Mont Riboudet. La tranchée couverte de Rouen sera rénovée, c'est le seul point d'accès au réseau ferré portuaire. La Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) au sortir de la gare de Saint-Sever traversera la Seine par un passage subaquatique à proximité du pont Flaubert pour rejoindre la rive droite.

L'articulation du projet avec les transports en commun est déterminante, le séquençage du projet est coordonné avec la réalisation de l'Arc Nord Sud T4 (intégrant l'aménagement d'un parking-relais sur le site du Zénith) qui rendra possible un report modal pendant les phases de travaux touchant Sud III et tout le réseau routier du secteur.

En ce qui concerne le calendrier, le deuxième semestre 2015 sera consacré à la concertation entre les services de l'Etat, la consultation au titre des procédures réglementaires de l'Autorité Environnementale et du Commissariat Général aux Investissements, dont les avis sont requis pour être joints au dossier de l'enquête publique qui portera aussi sur les autorisations de réaliser les travaux au titre de la Loi sur l'eau et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Les travaux devraient débuter en 2017 avec un échelonnement jusqu'en 2023, et des travaux de parachèvement en 2024.

Jean-Yves PEIGNÉ rappelle qu'un site Internet dédié est ouvert pour permettre aux citoyens de s'exprimer et se renseigner, et que la prochaine réunion, le 27 mai, sera dédiée aux retours sur les trois réunions précédentes et sur les expressions recueillies.

TEMPS D'ÉCHANGES

Claude FROUIN* (habitant du Petit-Quevilly) demande comment il est possible de faire un écoquartier à la confluence de tant de flux de circulation, de plus, près de voies ferrées et d'une zone SEVESO. Il souhaite qu'il soit prouvé que ce quartier sera sécurisé.

Patrick BERG explique que la circulation sur les ponts et la voie Sud III est là, que cette opération n'amènera pas davantage de circulation, mais sa stabilité. Ce n'est pas un contournement Ouest de l'agglomération. L'écoquartier sera réalisé sur des hypothèses volontaristes en termes de desserte par les modes doux et le transport collectif, et les flux de circulation ne seront pas concentrés dans

le quartier, mais au contraire dissociés. L'îlot paysager au droit du point d'échanges sera planté, l'espace central du quartier comportera un bassin, une percée verte vers Le Petit-Quevilly – il y a un enjeu fort d'accès des habitants du Petit-Quevilly à la Seine. L'opération routière sera plutôt à l'ouest du quartier, là où la programmation urbaine concerne surtout de l'activité. La circulation, qui est déjà présente, sera gérée au mieux.

Jean-Yves PEIGNÉ indique que la volonté est de répartir les flux de véhicules. La circulation entre le pont Flaubert et les quais rive gauche échapperont à la partie habitat du nouveau quartier. Les mouvements les plus importants de Sud III au centre-ville ne passeront pas au cœur du nouveau quartier – les cheminements concernent les zones à l'Ouest (activités et bureaux).

Patrick BERG ajoute que deux points d'apaisement sont aussi la clé de cette réalisation par rapport à la situation actuelle : l'extrémité du boulevard de la Motte sera transformée en rue du Petit-Quevilly et la circulation sera réduite sur l'avenue Jean Rondeaux, entre le carrefour Bonne-Nouvelle et le pont Guillaume le Conquérant. C'est globalement une meilleure distribution des flux.

Jean-Yves PEIGNÉ précise qu'il a été considéré que les trafics entre Sud III et le cœur de l'agglomération n'augmenteraient pas. Les trafics de l'année 2010 valent jusqu'à la mise en service et au-delà. Dans le nouveau quartier, les déplacements se feront à 50 % par les modes doux (40 % piétons, 10 % cyclistes) et le transport collectif représentera un tiers des modes motorisés, soit le double de ce que l'on trouve en général.

Vincent DOUTHE (habitant du Grand-Quevilly) se réfère à la diapositive où sont représentés les deux trafics et note que les véhicules qui passaient devant la prison passeront dans l'écoquartier, et qu'il y aura donc plus de circulation le long du boulevard. Il demande s'il est prévu d'aménager l'entrée du pont Guillaume Le Conquérant pour fluidifier les nouveaux trafics car ce pont restera un point névralgique et le trafic le long des quais augmentera.

Jean-Yves PEIGNÉ rappelle que le trafic actuel entre Sud III, l'échangeur de Stalingrad, le giratoire de la Motte et le carrefour de la prison se répartira entre deux itinéraires, et que le trafic sur l'avenue Jean Rondeaux sera beaucoup allégé. Par ailleurs, des usagers emprunteront directement la liaison pour traverser la Seine par le pont Flaubert.

Vincent DOUTHE affirme qu'il y aura toujours des bouchons sur le pont Guillaume Le Conquérant si on laisse des feux de circulation à cet endroit.

Patrick BERG explique que l'allègement de la circulation sur l'avenue Jean Rondeaux permettra par ailleurs la réalisation du T4, également sur le pont Guillaume Le Conquérant. Des aménagements seront prévus pour que la circulation, importante, se fasse dans de bonnes conditions. Il y aura forcément encore des encombrements, il n'a pas été dit que le projet les supprimerait. Aujourd'hui, on doit forcément passer, quels que soient les trafics, par l'un des six ponts de Rouen dont trois supportent une circulation plus importante ; ce projet a vocation à ne pas amener de trafics supplémentaires et est complémentaire du projet de contournement Est de Rouen qui allégera le trafic sur les ponts. C'est une politique d'ensemble.

Vincent DOUTHE demande s'il est prévu d'améliorer la sortie du pont côté A150, car cette sortie est aujourd'hui un goulet d'étranglement.

Patrick BERG répond que la priorité pour la Métropole est clairement la réalisation des accès Sud, mais que des réflexions sont en cours sur la rive Nord, et le Contrat de Plan qui sera signé prochainement comporte une ligne d'étude sur les accès rive droite. Il y a trois objets de discussions et d'études : le T5 (transport en site propre) nécessitant la création d'une bretelle de sortie du pont Flaubert vers le Pôle du Mont Riboudet ; le passage à une seule voie, qui fait qu'en venant du pont des accrochages se produisent parfois, et qui nécessite peut-être de laisser deux voies continuellement, avec un « cédez le passage » pour les usagers venant de l'avenue du Mont Riboudet ; enfin, quand on vient d'Yvetot vers Rouen, la sortie pourrait être plus large. Ce sont des décisions éventuelles d'investissement, mais aujourd'hui la priorité est la rive gauche.

Vincent DOUTHE pense que tout cela prendra 25 ou 30 ans.

Patrick BERG rappelle qu'il faut prioriser et qu'il y a déjà beaucoup d'opérations dans le Contrat de Plan Etat-Région. Quand le projet urbain sur la rive droite (quartier en pleine mutation) sera stabilisé, on sera plus à même d'insérer un projet routier.

Vincent DOUTHE craint qu'à cause du projet urbain, le trafic augmente, puisque des véhicules sortiront de ce quartier pour prendre le pont Flaubert.

Patrick BERG répète que l'objectif est de limiter le recours aux véhicules particuliers, que 50 % des personnes habitant ou travaillant dans ce quartier utiliseraient des modes actifs et un tiers utiliserait les transports collectifs.

Vincent DOUTHE demande combien de personnes le nouveau quartier accueillera.

M. BERG répond qu'il y aurait 9 000 emplois et 6 000 habitants.

Vincent DOUTHE en déduit qu'au moins 5 000 personnes circuleront en plus (un tiers de 15 000).

Patrick BERG rappelle que le T4 sera mis en service et sera connecté avec le parking-relais du Zénith. Par ailleurs, un Centre de mobilité permettra d'assurer des relais pour diffuser la mobilité en mode doux.

Bertrand MASSON (en charge des Grands Projets d'Aménagement au sein de la Métropole Rouen Normandie) confirme qu'un centre de mobilité est envisagé à la sortie du pont, pour que les usagers laissent leur voiture au bénéfice d'autres modes de transport. Le centre de mobilité signifie un échange avec les transports en commun. Un T5 rejoindra la gare Saint-Sever et le Pôle d'échange. L'objectif, pour les 15 000 personnes du quartier, est un accès facilité au vélo et aux transports en commun.

M. HOCHKAND* (habitant de Barentin) pense qu'il aurait été plus judicieux d'aménager la rive Nord avant la rive Sud, compte tenu des embouteillages le soir pour rejoindre la rive Nord. Il regrette que depuis Mont Saint-Aignan aucune rocade ne rejoigne l'A150 et que le contournement Ouest ne soit pas achevé.

Patrick BERG rappelle qu'il y a des priorités. La liaison évoquée fait l'objet de prises de positions des maires de la vallée du Cailly dont une délégation a été reçue à la DREAL sur cette problématique de la circulation dans la vallée, dont le franchissement n'existe pas aujourd'hui. Les projets en visibilité actuellement sont les accès définitifs Sud du pont Flaubert et le contournement Est qui permettra de détourner une part importante du trafic et améliorera la circulation au cœur de Rouen. Ce contournement Est fera l'objet d'une enquête publique en 2016.

Jean-Pierre MALLET (habitant de Jumièges) suggère, pour améliorer la sortie sur l'A150, qu'une troisième voie soit créée entre la sortie du viaduc et la bretelle de Dieppe, car souvent des véhicules en panne provoquent des embouteillages à cet endroit.

Patrick BERG trouve l'idée excellente, la DREAL l'a d'ailleurs proposée dans le cadre des prochains Contrats de Plan. Une voie montante pourrait être réservée aux véhicules lents. Cette piste n'est donc pas oubliée, mais il faut prioriser.

Vincent DOUTHE demande si des aménagements antibruit sont prévus le long des quatre voies pour les habitants de l'écoquartier.

Jean-Yves PEIGNÉ confirme que le kilomètre d'infrastructure neuve sera équipé d'écrans des deux côtés, même si au titre de la réglementation ce n'est pas obligatoire. Par ailleurs, au niveau du raccordement sur Sud III, le quartier Prévert, fortement urbanisé, sera protégé, même si là non plus la réglementation ne l'oblige pas. De plus, les écrans phoniques participent à l'amélioration de la qualité de l'air en rabattant la pollution sur la chaussée. C'est un des volets de l'aspect exemplaire de ce projet sur le plan environnemental.

UN PROJET PENSÉ POUR LES USAGERS AVEC UNE MISE EN SERVICE PROGRESSIVE DES INFRASTRUCTURES

Jean-Yves PEIGNÉ rappelle la localisation du projet (*cf. diaporama de présentation*).

Pendant toute la durée des travaux, la gêne occasionnée sera limitée autant que possible. La circulation sera assurée en permanence sur deux voies (largeur réduite), entre Sud III et le pont Flaubert, dans les deux sens. Des voies qui seront demain des voies de l'écoquartier seront réalisées par anticipation pour assurer un service aux usagers. Le phasage de l'opération sera organisé pour mettre en service progressivement des infrastructures. Des itinéraires élargis de déviations, adaptés à chaque phase du chantier, seront élaborés en concertation avec le monde des transports, le monde économique et les riverains. La fermeture du pont Flaubert sera évitée, sauf brièvement de nuit. Chaque usager devra savoir que le covoiturage et l'utilisation des transports en commun amélioreront la situation pour tous.

Le chantier comportera quatre grandes phases.

- Parallèlement aux premiers travaux routiers, l'édification des îlots du quartier Flaubert commencera. Il y aura concomitance entre l'aménagement routier et la construction du nouveau quartier.
- La deuxième étape, qui durera environ deux ans, sera la réalisation de la partie centrale du barreau routier, avec les bretelles et le viaduc sur l'îlot paysager. Les conditions générales de circulation seront peu affectées.
- La troisième phase sera la construction des ouvrages permettant le franchissement des voies ferroviaires. Les deux ouvrages seront construits l'un après l'autre, en commençant par le plus au Nord pour permettre la circulation des usagers venant de Flaubert pour rejoindre Sud III. Cette phase durera environ deux ans et demi. La construction d'un deuxième îlot du nouveau quartier pourra s'amorcer en parallèle. Le basculement d'une chaussée sur l'autre sera fait avec des voies d'une largeur inférieure à la normale. Les poids lourds seront donc incités à emprunter un autre itinéraire (au niveau de l'échangeur de Petit-Couronne, la partie Sud du boulevard maritime et le boulevard des Docks).

Le boulevard des Docks aura été entre-temps réaménagé, le chantier étant inscrit dans le CPER. L'opération d'un peu plus de 7 M€ sera cofinancée par le Grand Port Maritime de Rouen, l'Etat et la Métropole Rouen Normandie.

On examine aussi la possibilité, pour les usagers qui n'auraient pas pris le premier échangeur, de rejoindre à partir de l'échangeur Franklin Roosevelt le boulevard maritime par l'avenue Franklin Roosevelt.

- La quatrième phase sera la requalification de la partie de Sud III entre l'échangeur de Stalingrad et le giratoire de la Motte, qui deviendra une rue de la partie Sud du nouveau quartier, avec une circulation apaisée, permettant aux citoyens du Nord du Petit-Quevilly de rejoindre la Seine.

Pendant toute la durée les travaux, la communication en direction des citoyens sera complète et actualisée. Les travaux entraîneront forcément une diminution des capacités de circulation puisque la largeur des voies sera réduite, le fonctionnement du réseau existant sera donc optimisé en tenant compte de la répartition dans le temps et dans l'espace des déplacements (tous les modes qui existent, et T4 et le parking-relais au Zénith seront importants). L'information sera permanente sur l'organisation des travaux, leur séquençement, la mise en place de déviations, l'utilisation des voiries de l'éco-quartier.

TEMPS D'ÉCHANGES

Daniel CORNET (Président du Club ELAN et Administrateur à la Fédération Régionale des Travaux Publics) estime que 6 à 7 ans de travaux, c'est très long, même si le projet est important et un peu complexe. Il pense qu'il est possible de trouver des phasages et solutions permettant de gagner du temps pour réduire la gêne occasionnée, voire le coût du projet. Il suggère d'envisager des solutions par ripage, déplacement, préfabrication. Par ailleurs, dans le Contrat de Plan Etat-Région, pour 2015-2020 seulement la moitié de 200 M€ est prévue – les travaux étant annoncés jusqu'à 2023-2024. Les entreprises de travaux publics dépendent beaucoup des financements publics, qui sont réduits actuellement. Aussi des délais moins longs permettraient de sauvegarder des emplois. Il ajoute qu'ainsi les entreprises seraient prêtes à réaliser le contournement Est.

Patrick BERG rappelle que la totalité du projet est inscrite au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, que la durée de réalisation ira jusqu'en 2023 mais que la décision porte bien sur la totalité des 200 M€. Le chantier sera long car il sera réalisé sans interrompre la circulation, qu'il y aura trois ouvrages d'art successifs, et parce qu'une parcelle de l'emprise (les friches industrielles) nécessite des fondations particulières. Il affirme que l'évaluation du coût comme celle du calendrier est précise et qu'il est impossible d'aller plus vite.

Jean-Yves PEIGNÉ ajoute que si la phase cruciale des travaux (ouvrages de franchissement des voies ferroviaires) se déroule en 2021-2022, le marché sera passé avant le 31 décembre 2020. La cohérence est donc assurée entre le calendrier du Contrat de Plan et la réalité des engagements financiers. Les solutions performantes de réalisations d'ouvrages suggérées par M. CORNET n'échappent pas au Maître d'ouvrage, qui est preneur de toutes les idées ; néanmoins le calendrier intègre toutes les incidences des chantiers et a été élaboré suite à des mois de réflexion, avec l'aide de professionnels et en associant les partenaires responsables des différents projets pour obtenir une coordination exemplaire, et avec l'exigence majeure de maintenir une circulation.

Alain KERMARREC (Elu du Grand-Quevilly) revient sur la diapositive n° 35. Il émet des doutes quant au délestage par la rue des Docks et le boulevard Franklin Roosevelt. Il pense qu'il faudrait dévier les poids lourds en amont, par la D13 à Grand-Couronne, surtout pendant la période critique avec une seule voie. Les camions arrivant tous de l'A13 ou de la RN138, ils pourraient prendre la D13.

Jean-Yves PEIGNÉ en prend note ; il sera demandé aux gestionnaires de voiries si c'est envisageable.

Patrick BERG précise que certains poids lourds pourraient aussi être incités à passer par le boulevard industriel, par la partie Est de la rive gauche.

Alain KERMARREC demande s'il y a eu une concertation avec les services concernés pour la mise en place d'éventuels barrages PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques). Il évoque le site SEVESO de Lubrizol.

Patrick BERG explique qu'un PPRT doit être réalisé pour tout site SEVESO seuil haut (il y en a 43 en Haute-Normandie), 13 ont été faits (certains regroupent plusieurs établissements), il en reste 3 à réaliser : 1 au Havre, 2 à Rouen. Le site de Lubrizol n'a pas d'interaction avec le projet. Le PPRT de Lubrizol a été fait très sérieusement, il n'y aura que des prescriptions constructives sur les bâtiments les plus à l'ouest de l'écoquartier, notamment sur les fenêtres en haut des bâtiments tournés vers l'usine. Ce PPRT comporte des dispositions : en cas de difficulté, la circulation sera interrompue tout de suite à l'initiative de l'usine, sur le boulevard maritime, et la construction de meilleurs accès est prévue pour les entreprises proches. Au Grand-Quevilly, autour de Borealis et de Rubis Terminal, des dispositions existent aussi en cas d'incident.

Jean-Yves PEIGNÉ ajoute qu'un Plan de gestion du trafic sera mis en place, intégrant ce qui peut se passer sur les itinéraires de déviation. Pendant les travaux, une information incitera les usagers n'ayant pas à passer dans Rouen à emprunter des itinéraires plus éloignés (pont de Normandie, A29...). Il faut veiller néanmoins à ne pas détourner en permanence le trafic pour éviter des retombées néfastes sur l'activité économique du territoire.

Vincent DOUTHE demande s'il est prévu d'augmenter la rotation des bacs de traversée de la Seine pour faciliter la circulation.

Jean-Yves PEIGNÉ répond que ce point sera abordé avec le gestionnaire des bacs, en temps voulu.

CONCLUSION

Marc MASSION a apprécié cette réunion très intéressante, avec un projet et des enjeux qui ont été bien présentés. Il rappelle que pour la Métropole, ce projet est prioritaire, ce qui ne signifie pas que les autres projets soient abandonnés. Il a été répondu parfaitement aux questions posées, ce débat a été utile.

Il remercie MM. BERG et PEIGNÉ d'être venus au Grand-Quevilly, et leur donne rendez-vous le 27 mai pour la réunion de bilan, à Rouen.

Patrick BERG apprécie le soutien apporté au projet par les élus du territoire et par les citoyens. Il rappelle que les expressions sous toutes les formes (Internet, coupons-réponses...) sont les bienvenues et que le Maître d'ouvrage tirera les enseignements de la concertation.

(Clôture de la réunion à 21 h 30.)