

Association « Rouen-Demain la Métropole »

CONTRIBUTION A L'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DE L'AMENAGEMENT DES ACCES DEFINITIFS DU PONT FLAUBERT EN RIVE GAUCHE DE LA SEINE

PRESENTATION

Le Pont Flaubert et ses accès fonctionnels ont été mis en service le 25 septembre 2008 .Ils assurent des fonctions de transit, d'échanges et de desserte entre l'A150 en rive droite et la RN 338 (voie Sud III) en rive gauche.

Le projet soumis à Enquête Publique concerne les accès définitifs sur la rive gauche assurant ainsi une liaison plus directe entre les deux rives de la Seine dans la perspective d'améliorer les échanges au sein de l'agglomération tout en facilitant la desserte des installations portuaires et logistiques. Le projet est conçu pour permettre le développement urbanistique du futur quartier dit « éco-quartier Flaubert » sous la responsabilité de la Métropole Rouen-Normandie.

Les objectifs du projet sont bien présentés dans le dossier soumis à l'Enquête Publique mais cette opération importante, estimée à 200M €, ne constitue pas une infrastructure capable d'améliorer significativement les conditions de circulation en l'absence d'un traitement comparable sur la rive droite et d'un véritable contournement de l'agglomération rouennaise capable de drainer les trafics de transit et d'échanges au sein du territoire de la Métropole de Rouen

Le bilan de la concertation organisée par l'Etat, maître d'ouvrage, fait ressortir un large consensus en faveur de ce projet présenté comme pouvant répondre à l'attente des habitants et des usagers à la recherche d'une meilleure fluidification des trafics pour réduire, voire supprimer les périodes de saturation sur les voies autoroutières SUD III et A 150 aux heures de pointe.

Il faut noter que la déclaration d'utilité publique portant initialement sur l'ensemble de la liaison A150-RN 338 prévoyait seulement deux étapes de réalisation :

- le pont et ses raccordements provisoires.
- les raccordements définitifs sur les deux rives.

Le dossier qui fait l'objet de l'enquête en cours évacue la **problématique de la rive droite et ne comporte aucun engagement du maître d'ouvrage sur les études, les financements ou l'échéancier du raccordement définitif sur cette rive** (si on excepte une courte phrase qui indique que cette nécessité n'est pas pour autant « oubliée ») alors même qu'il implique de

fait un phasage en trois étapes dont la dernière n'est ni définie au plan technique et environnemental ni financée ni programmée.

La rentabilité de l'investissement, les conséquences en matière de pollution de l'air ou de bruit sont largement dépendantes des prévisions de trafic. Nous pensons que pour un projet de cette ampleur il est indispensable que les évaluations ne soient pas présentées comme des données intangibles mais au contraire qu'elles soient accompagnées de tests de sensibilité aux hypothèses d'évolution de la demande de trafic.

En l'absence d'études préliminaires portant sur un territoire suffisamment étendu la tentation est fréquente de préconiser systématiquement l'extension des infrastructures, lorsqu'elles apparaissent nécessaires dans l'attente d'un développement économique à venir. Ce réflexe conduit à des options très coûteuses : le financement anticipé d'investissement dont la rentabilité n'apparaît (si elle apparaît un jour ...) seulement dans un grand nombre d'années à la place d'autres qui pourraient être rentables immédiatement ce qui alourdit fortement le coût financier.

FLUX DE CIRCULATION

Nous nous félicitons de l'existence et de la qualité du dossier préparé par le CEREMA portant sur la quantification et la qualification des flux en situation actuelle et sur les prévisions d'évolution dont nous avons fortement regretté l'absence dans le dossier de DUP du transport T4. Nous sommes cependant **très réservés sur la méthodologie utilisée ce qui nous conduit à douter de la pertinence des résultats présentés**. En effet le périmètre d'études (cf page 12 de l'annexe N°16 de la pièce E) est réduit aux ponts Flaubert à l'ouest et Guillaume à l'est, au quai de Béthencourt au nord et au boulevard de l'Europe au sud. L'ensemble des données de trafic existantes sur ce périmètre ont été compilées et complétées par une enquête Origine-Destination par relevé des plaques minéralogiques organisée le 4 octobre 2011. Ces données servent à alimenter un modèle microscopique de simulation dynamique du trafic. **Cette méthode peut donner des résultats corrects si et seulement si la demande (pour les débits et surtout pour les itinéraires utilisés) peut être considérée comme stable à l'échelle du périmètre étudié**. Or cette condition n'est pas du tout satisfaite pour le projet d'aménagement des accès du pont Flaubert sur la rive gauche. Le niveau de saturation du pont Guillaume comme celui du boulevard de l'Europe ou du quai de Béthencourt découlant du projet T4 vont de manière évidente conduire les usagers à modifier leurs habitudes de déplacement et leurs itinéraires par rapport à ce qu'ils étaient en 2011. Nous n'en voulons pour preuve que la situation qui a perduré pendant la coupure du pont Mathilde : le trafic sur le pont Flaubert (pourtant le plus éloigné par rapport au pont Mathilde) avait augmenté de 16%, celui de Guillaume de 37%, celui de Jeanne d'arc de 36% celui de Boieldieu de 154% et celui de Corneille de 94%.

SITUATION ACTUELLE

Le somme des débits constatés aux entrées et sorties du périmètre d'études à la pointe du matin est de 13 145 véhicules, les liaisons directes Flaubert-SUD III représentant environ le quart de cette demande. Si on redresse ces chiffres en utilisant les coefficients de pointe habituels le **trafic traversant le futur « éco-quartier » chaque jour ouvrable peut être estimé à 146.000 véhicules**, nombre extrêmement élevé qui fait douter du caractère «écologique» du futur quartier. Pour établir un point de comparaison ce trafic est équivalent aux 2/3 du cumul des flux traversant la Seine sur les 6 ponts centraux que compte notre agglomération.

La reconstitution des conditions de circulation met en évidence des temps perdus dus aux encombrements très importants. Le carrefour de la prison est totalement saturé aux heures de pointe. Alors qu'il est fréquent de constater dans des agglomérations comparables à la nôtre des temps perdus dans les embouteillages de l'ordre de 30 minutes par heure on peut atteindre dans ce secteur des temps de trajets multipliés par 4 entre les heures creuses et les heures de pointe (Cf page 33 de l'annexe 16 de la pièce E) soit 45 minutes perdues par heure. Une étude réalisée par le fabricant de GPS « TOM-TOM » montre que la saturation dans ce secteur atteint presque le niveau des pires agglomérations de la planète. (Mexico, Bangkok et Istanbul ont des pourcentages de temps passé dans les embouteillages au-delà de la vitesse en heures creuses de 50 à 59%..)

SITUATION DE REFERENCE ET PREVISIONS

La simulation montre qu'un second carrefour, celui de la tête Sud du pont de Guillaume sera également totalement saturé sans pour autant que celui de la prison soit fluide. L'ensemble des voies du secteur d'études seront saturées. La vitesse moyenne sur le réseau tombera à 12km/h. Les temps de parcours de tous les usagers exploseront, à l'exception de ceux qui effectuant la liaison directe Flaubert-SudIII mais ce gain restera tout virtuel pour deux raisons :

- Comme le souligne le document (Cf page 50) « **il semble difficilement concevable que les flux sur la N338 ou le pont Flaubert ne soient pas ralentis assez fortement, voire arrêtés si les carrefours à feux en sortie des bretelles venaient à se bloquer** »
- **Il est parfaitement invraisemblable que les usagers du pont Guillaume, du boulevard Maritime ou du Boulevard de l'Europe acceptent de perdre entre une demi- heure et une heure de plus par jour dans les nouveaux ralentissements sans rechercher des itinéraires alternatifs dont celui du pont Flaubert s'il devait présenter encore une certaine réserve de capacité. Il est évident à ce stade que l'absence d'études sérieuses sur les conséquences du tracé choisi pour T4 conduit à une incohérence majeure en matière rentabilité du nouvel investissement. Il faut craindre une énorme déception des usagers, électeurs et contribuables si à l'issue**

de 7 années de travaux et après avoir dépensé 300 millions d'euros d'argent public il s'avère que la situation obtenue est bien pire que la situation initiale.

La méthode utilisée par le Cerema pour cette étude (qui a été remise au maître d'ouvrage le 09/08/2013) laisse à penser qu'elle a été initiée avant la décision de la Métropole portant sur le tracé de T4 et donc bien en amont de la concertation dont nous avons en son temps dénoncé les évidentes carences en termes d'information du public. Une note de bas de page (Cf page 64) indique relativement à la saturation de la tête sud du pont Guillaume « **A ce propos des calculs manuels ont été réalisés par le CETE en ce qui concerne cette intersection. Le taux de charge de ce carrefour, avec les hypothèses indiquées précédemment et à l'heure de pointe du matin s'avère plus proche des 140% (144% selon nos calculs) que des 120% comme annoncé par Transitec**» Notons que cette étude, menée par le bureau d'études Transitec n'a jamais été portée à la connaissance du public à qui on demande une fois de plus de répondre à une enquête publique sur la base d'informations tronquées. **Par ailleurs les hypothèses de trafic auxquelles il est fait allusion concernant tout simplement la décision ahurissante (prise par qui ?) de diminuer forfaitairement de 10% tous les flux en direction de SudIII, hormis ceux provenant du pont Flaubert.** Quand on sait que la saturation d'un carrefour et à fortiori d'un réseau peut être atteinte avec une augmentation du trafic de quelques pourcents cette « décision » surréaliste ne peut s'expliquer que par la volonté de dégager une rentabilité théorique du projet suffisante. Que penserait-on d'un médecin qui commencerait son diagnostic en diminuant forfaitairement de 10 % la fièvre de son patient ?

EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

La pièce F en page 121 présente la décomposition des coûts et avantages actualisés par postes jusqu'en 2070. **Sur les 330 millions d'euros (valeur 2010) d'avantages cumulés 290.7 millions (soit 88% du total) proviennent des seuls gains en temps escomptés sur la liaison Flaubert-SudIII.** Dans la mesure où les données issues de la simulation du trafic ne présentent aucune garantie scientifique réelle nous demandons qu'une étude complémentaire soit menée envisageant enfin sérieusement les reports de trafic qui découleraient des réductions drastiques de capacité liées à T4 sur l'avenue Jean Rondeaux, le Pont Guillaume et sur les boulevards des Belges, de l'Yser, de la Marne et de l'Europe.

PROPOSITIONS DE L'ASSOCIATION «ROUEN DEMAIN LA METROPOLE »

1- Comme développé ci-dessus nous proposons qu'une étude soit menée sur l'ensemble des voies structurantes (quais, boulevards et ponts) afin de quantifier et de qualifier les reports prévisibles de trafic découlant des réductions de capacité sur le tracé choisi pour la ligne T4. Les valeurs de gain de temps ainsi obtenues sur la voie nouvelle seront utilisées pour

calculer, en toute transparence et objectivité sa véritable rentabilité. **En l'absence d'un tel complément d'étude l'intérêt général de l'opération ne peut être affirmé.**

2-L'étude produite ne tient aucun compte des difficultés de circulation observées sur la rive droite pendant la **foire Saint Romain** en octobre 2016, les remontées de file sur le pont Flaubert dans le sens sud-nord atteignant et dépassant fréquemment le giratoire de la Motte.

3-L'intégration architecturale des ouvrages principaux est particulièrement soignée ce qui se comprend bien en raison de l'environnement futur des quartiers .Mais faut-il prévoir un parement spécifique avec de la pierre calcaire sur les murs en terre armée pour un coût très élevé alors que les ouvrages existants qui traversent également des secteurs urbanisés sont restés à l'état brut et que la porosité de ce matériau rend impossible une lutte efficace contre les graffitis , tags et autres affichages sauvages ? Cette observation est particulièrement fondée pour la face orientée vers la zone portuaire.

4- Pour ce qui concerne les trafics de poids lourds nous souhaitons que l'hypothèse qui consisterait à leur interdire de circuler sur SudIII fasse l'objet d'une évaluation socio-économique intégrant les coûts supplémentaires engendrés par une déviation sur les boulevards maritime, en particulier pour la desserte du MIN et du secteur portuaire de la rive droite. **L'avis du Port Autonome, du gestionnaire du Min et des silos de Croisset devrait être sollicité.**

5- Nous nous interrogeons par ailleurs sur la responsabilité de l'entretien des voies déclassées pendant la période intermédiaire de 7 années séparant le déclassement de la mise en service de la nouvelle liaison.

6- Nous suggérons fortement la création d'une **Commission de Programmation placée sous la responsabilité du Préfet et qui aurait à vérifier cohérence à la fois spatiale et temporelle des grands projets d'infrastructures ou d'aménagement à l'échelle de l'agglomération.** Cette commission pourrait réunir les principaux maîtres d'ouvrage , les financeurs, les associations professionnelles et les associations d'usagers pour faire émerger une vision de long terme harmonieuse et efficace plutôt que des approches sectorielles incohérentes et inutilement coûteuses.

7- Nous suggérons des **études soient menées sur la rive droite afin d'avancer sur la définition et le coût des mesures conservatoires qui pourraient être mises en œuvre pour limiter les nuisances subies par les habitants du quartier.** La situation faite aux habitants des immeubles en rive du viaduc A150, totalement dépourvu de la moindre protection phonique est particulièrement choquante.

8- Si le projet de T4 devait être mis en œuvre sur le tracé choisi par la Métropole malgré les inconvénients considérables qu'il entraîne nous suggérons que **le profil en travers du futur raccordement Flaubert-SudIII soit revu pour supprimer la bande d'urgence** et bénéficier

ainsi de trois voies de circulation par sens, comme sur le pont Flaubert. Cette configuration permettrait probablement d'écouler la demande excédentaire et surtout de stoker les remontées de queues d'attente sans trop pénaliser l'axe principal. A l'appui de cette suggestion nous citons en exemple le viaduc de Calix à Caen (1200 mètres de long ,70 km/h et 80 000 véhicules en TMJO sur 2X 2 voies sans BAU)

Pour l'association Rouen Demain la Métropole

Jean-Claude Ferriol, vice-président