



Compte-rendu de la réunion publique Rouen Flaubert Jeudi 15 septembre 2022

Elus présents :

Fatima EL KHILI, Maire adjointe à l'urbanisme à la ville de Rouen

Charlotte GOUJON, Maire de Petit-Quevilly et Vice-présidente en charge de la santé et de la sécurité sanitaire et industrielle

Sylvie NICQ-CROIZAT, Vice-présidente de la Métropole en charge de la démocratie participative

Intervenants de la Métropole Rouen Normandie :

Clément BEIGNOT-DEVALMONT, Directeur adjoint à la gestion opérationnelle des déplacements et des transports

Isadora GUERRA, Responsable du Service participation et citoyenneté

Bertrand MASSON, Directeur de l'aménagement et des grands projets

Intervenant de la DREAL :

Jean Luc ROLLAND, Chef de projet du Service Mobilités et Infrastructures

Rappel du déroulé de la séance :

Propos introductif

1. Bilan intermédiaire des contributions citoyennes dans le cadre de la concertation Rouen Flaubert
2. Questionnements du panel citoyen sur l'impact du raccordement au Pont Flaubert
3. Un invariant important du projet : le raccordement du Pont Flaubert
 - a. Présentation du projet de raccordement du Pont Flaubert
 - b. Les enjeux de circulation en lien avec le projet de raccordement du Pont Flaubert
 - c. L'intégration des circulations dans le quartier Rouen Flaubert
4. Les évolutions du projet grâce à la concertation : le parc canal Camille Claudel
5. Les suites de la concertation : les équipements et services et l'engagement citoyen dans le quartier
6. Conclusion

La réunion s'est déroulée de 18h à 20h au 108 à Rouen en présence de 35 participants. La séance était filmée pour être rendue disponible sur la chaîne Youtube de la Métropole.

La présence des élus et des techniciens de la Métropole, ainsi que des services de l'Etat était nécessaire pour répondre à plusieurs questionnements du panel citoyen. Ainsi, les échanges ont été constructifs et nécessaires : **les membres du panel citoyen ont pu exprimer de vive-voix leurs inquiétudes quant aux prévisions de circulation dans le quartier et leurs questionnements sur les choix techniques en lien avec le raccordement de la sud III au Pont Flaubert.**

En termes d'infrastructures, les questions des participants ont porté spécifiquement sur :

- Le positionnement du **futur échangeur** au cœur du futur quartier ;
- La traversée par le quartier de **voies de circulation automobile importantes** alors même que la voiture tend à disparaître ;

- La possibilité de **créer une trémie couverte et végétalisée** pour relier le boulevard de l'Europe au pont Flaubert et ainsi faire traverser le quartier par les automobiles en sous-terrain ;
- Le manque d'intégration du **potentiel ferroviaire** pour le fret ou le transport de voyageur dans le futur quartier
- Les liens entre le dimensionnement actuel du projet et la **mise en service du contournement est, de la future gare rive gauche** et de la LNPN.
- L'importance de la marchabilité du quartier et de créer des **cheminements et franchissements piétons agréables**.

Le thème de **l'inclusion** a également été un axe fort des débats : comment prendre en compte les **personnes à mobilité réduite** ? La voiture semble être le seul mode de transport efficace pour ces usagers.

Concernant **l'habitat et le logement**, les citoyen-es ont évoqué plusieurs quartiers participatifs en Europe qui devraient servir d'inspiration pour les aménageurs du quartier Flaubert.

Un point d'alerte a été exprimé concernant les **constructions qui sont d'ores et déjà visibles dans la ZAC Flaubert le long de l'avenue Jean Rondeaux**. Elles ne correspondent pas aux attentes des citoyens : hauteur, densité, pas de bois, pas de toits végétalisés, pas de place laissée aux espaces verts...

Et toujours sur le thème de **l'inclusion**, il est rappelé par les participants que les logements devront prendre en compte toutes les situations de handicap et de vieillissement de la population.

Les réponses apportées par les représentants de la Métropole et de l'Etat ont permis de :

- Réaffirmer l'ambition de la Métropole de **bâtir un quartier exemplaire, durable, marchable et résolument inclusif** ;
- **Rappeler les invariants** du projet et le contexte d'un projet de raccordement qui est nécessaire pour **canaliser et fluidifier les circulations automobiles** en cœur d'agglomération ;
- Justifier les choix techniques en revenant sur **l'historique, les enjeux et les finalités du projet de raccordement** sud du pont Flaubert ;
- Démontrer que les infrastructures projetées sont calibrées sur **des hypothèses basses de circulation automobile** (flux actuels moins 10%) : 70 000 véhicules par jour transiteront dans le quartier Flaubert à des vitesses limitées ;
- Insister sur **la priorité laissée aux modes doux** dans le futur quartier, qui ne permettra la **circulation automobile que sur deux axes routiers** majeurs ;
- Faire comprendre la **nécessaire prise en compte de l'automobile compte tenu des flux actuels**, mais aussi la réversibilité des infrastructures si la part modale de la voiture diminue dans les années à venir ;
- Insister sur **le dimensionnement hors-norme du quartier : 90 hectares** (dont 1/3 de nature), soit l'équivalent de 10 fois Luciline. Il faut pouvoir imaginer, en termes d'échelle, ce que cela implique de prévoir exclusivement des circulations piétonnes et apaisés, en dehors des grands axes de circulation, dans un périmètre aussi conséquent ;
- Relativiser **la densité qui sera réelle à l'échelle de l'îlot, permettant ainsi de libérer des emprises importantes** pour créer des espaces de promenade, de loisirs, de partage, dans une **ambiance urbaine apaisée et végétale**.
- Préciser que **le choix d'une trémie n'est pas le plus judicieux** car :
 - o c'est un **choix favorable à la circulation des véhicules**, à des vitesses élevées, là où il s'agit plutôt au contraire, en zone urbaine, de les limiter et les ralentir ;
 - o au vu du gabarit et des besoins, il ne pourrait pas s'agir d'une simple trémie, ce serait un **véritable tunnel** qu'il faudrait construire, pour un coût avoisinant les **100 M€** ;
 - o un **tunnel avec toutes les nuisances que cela comporte** : équipements d'évacuation des gaz d'échappement, bruit, sorties de secours, enfin, une infrastructure conséquente, coûteuse, qui ne répondrait pas à l'attente citoyenne d'apaisement de la circulation et qui altèreraient la continuité géographique entre Petit-Quevilly et la Seine, rendue possible grâce au projet proposé par la Maitrise d'œuvre.