

Avis motivé du Commissaire - Enquêteur
relatif à :
L'Enquête Publique concernant le projet de
« déconstruction d'une partie de la trémie
ferroviaire située au droit du quai Jacques
ANQUETIL, entre les ponts Mathilde et
Corneille à ROUEN et le rétablissement des
voiries attenantes »



19/10/2020

Rédacteur : Jean Luc LAINE, Commissaire Enquêteur

SOMMAIRE

1. Rappel succinct de l'objet de l'enquête publique et des éléments essentiels la concernant

2. Avis personnel du commissaire enquêteur sur le projet soumis à enquête publique

- avis proprement dit
- exposé des motivations ayant conduit le commissaire-enquêteur à donner un avis favorable avec recommandations

3. Recommandations du commissaire enquêteur

1 Rappel succinct de l'objet de l'enquête publique et des éléments essentiels la concernant

Le projet présenté en enquête publique est relatif à une demande formulée par La Métropole Rouen Normandie (MRN) et SNCF Réseau qui comporte deux volets distincts :

- la suppression par déconstruction de la tranchée ferroviaire couverte « Rouen rive gauche » entre les portions M à Q, pour des raisons évidentes de sécurité développées dans le cadre du dossier d'enquête ;
- la réorganisation des voiries périphériques (essentiellement tête Sud du Pont Mathilde, quai bas Jacques Anquetil et liaison avec la tête Sud du Pont Corneille) ; avec un souci évident d'améliorer les flux de circulation dans la zone concernée.

Le dossier décrit les principaux objectifs du projet :

- supprimer le risque d'effondrement de la tranchée couverte ferroviaire ;
- proposer un itinéraire alternatif de substitution pour les véhicules, et rétablir l'itinéraire cyclable entre le rond point des Mariniers (face à la CARSAT Normandie) et le pont Corneille ;
- maintenir de manière acceptable la circulation des trains de fret vers la zone industrialo portuaire de Rouen GPM/HAROPA) en phase travaux ;
- assurer une gestion optimale des déchets générés par la déconstruction de l'ouvrage d'art ;
- intégrer les différentes composantes du projet dans son environnement ;
- assurer une gestion des interfaces en phases travaux.

Compte tenu de ces objectifs, les maîtres d'ouvrage pétitionnaires proposent dans le dossier d'enquête publique les modalités retenues pour y parvenir :

- afin de maintenir les circulations routières en lieu et place de l'actuel quai haut Jacques Anquetil et préalablement aux travaux de suppression de la tranchée couverte ferroviaire, un itinéraire alternatif de substitution a d'ores et déjà été créé par l'aménagement du quai bas Jacques Anquetil;
- compte tenu de l'opportunité de ces travaux, la Métropole Rouen Normandie propose une modification de l'échangeur de la tête Sud du Pont Mathilde, afin de garantir des possibilités d'échange routiers identiques à la situation avant projet, tout en améliorant la fluidité des trafics sur le dit pont ;
- afin d'assurer la déconstruction de la partie concernée de la trémie ferroviaire couverte dans les meilleures conditions, plusieurs scénarios ont été étudiés et la solution retenue a été de déconstruire la zone de trémie comprise entre les sections M à Q par une technique appropriée ; sans modifier la voie ferrée existante, tout en sauvegardant la fonctionnalité nécessaire de la dite voie pendant la durée des travaux.

Les études menées dans le cadre du projet, le dossier soumis à enquête publique, les rencontres avec différents acteurs du projet, l'analyse détaillée des documents fournis à ma demande en cours d'enquête, les observations déposées par le public mettent en évidence des enjeux importants concernant les items décrits au paragraphe 2.2.1 du présent avis.

Cette enquête publique s'est déroulée dans des conditions non habituelles compte tenu de la situation sanitaire survenue dès le lancement de celle-ci.

En effet, la période de confinement du 12/03/2020 et ses restrictions, ainsi que les mesures barrières applicables lors du déconfinement, dans le cadre de la relance des enquêtes publiques (circulaire du 13/05/2020) envisagée à partir du 31/05/202; ont eu un impact sur le déroulement initial de son calendrier et ses conditions de réalisation.

D'autre part les élections municipales de la ville de ROUEN et de la Métropole Rouen Normandie, avec des changements importants sur la gouvernance de la ville de Rouen et de la Métropole : nouveau Président MRN/Maire de Rouen, et le changement d'interlocuteurs lors de la mise en place des nouvelles équipes : Vices Présidents MRN et adjoints Conseil Municipal de Rouen) ont également contribué à amplifier ces effets.

Ces éléments ont entraîné trois reports successifs des dates d'enquête à partir de la date de désignation du commissaire-enquêteur par Madame la Présidente du TA le 04/02/2020.

Néanmoins, cette enquête publique s'est déroulée en plein accord avec les textes réglementaires applicables ; l'ordonnance prise par Madame la Présidente du Tribunal Administratif de ROUEN dans le cadre d'une décision de désignation datée du 04/02/2020, sous la référence de dossier E20000005/76; et l'Arrêté d'organisation d'enquête pris par Monsieur le Président de la MNR en date du 01/07/2020 (référence EPDM 20.106); tout en appliquant les mesures sanitaires barrières fixées conjointement entre la Métropole Rouen Normandie et le commissaire enquêteur dans le cadre d'un protocole commun, intégrant les règles applicables du « 108 » (siège de la MRN) et du guide de « réalisation des enquêtes Publiques en période COVID 19 » (document CNCE validé par la DGPR).

L'information du public a été « large » (supérieure aux obligations réglementaires) et adaptée à la nature du dossier. Les relations avec les pétitionnaires (MRN et SNCF Réseau) ont été positives, la disponibilité et le professionnalisme de leurs services, particulièrement de leurs représentants directs ont facilité le bon déroulement de l'enquête publique.

Dans le cadre de cette enquête publique, outre les pétitionnaires MRN et SNCF Réseau, j'ai consulté et/ou rencontré les organismes et personnes suivants:
a/Région Normandie, Département 76, Préfecture de Seine Maritime, Métropole Rouen Normandie, Ville de Rouen

b/SNCF Réseau

c/DREAL Normandie - DIRNO - VNF

d/GPMR/HAROPA - BOREALIS - DERICHEBOURG - DOCK SEINE - FLUVIO/FEEDER - LINEAS - RUBIS TERMINAL - SAIPOL - SENALIA -VIGNATS

e/CHIL/Comité des Habitants de l'île Lacroix - SABINE « l'asso vélos de Rouen »

24 observations ont été déposées réparties en observations écrites(11) déposées sur le site électronique « je participe » de la MRN et reportées sur le registre

« papier » du siège de l'enquête ; et en observations verbales (13), synthétisées par le commissaire enquêteur et portées au PV de synthèse des observations.

Un procès verbal de synthèse des dites observations a été rédigé, présenté et remis dans les délais légaux aux représentants des pétitionnaires MRN et SNCF Réseau lors d'une réunion de présentation qui s'est tenue le 02 octobre 2020 dans les locaux de la MNR, 108 allée François MITTERAND à ROUEN.

Ce Procès Verbal a été complété par le diaporama ayant servi de support à cette présentation.

Les observations concernent essentiellement les quatre thématiques suivantes :

- la voirie tête Sud du pont Mathilde et plus particulièrement la bretelle de sortie du pont Mathilde vers la RD 18 e ;
- les impacts du chantier de déconstruction de la trémie pour les résidents locaux ;
- les impacts du chantier de déconstruction sur l'économie locale et régionale
- la prise en compte de la circulation « douce » (vélos) dans le projet.

Le maitre d'ouvrage en charge de l'organisation de l'enquête publique m'a transmis un mémoire en réponse détaillé le 07/10/2020.

2. Avis personnel du commissaire-enquêteur sur la globalité du projet soumis à l'enquête publique

2.1 avis proprement dit :

Après étude du dossier d'enquête publique concernant :

- le projet de « déconstruction d'une partie de la trémie ferroviaire située au droit du quai Jacques ANQUETIL, entre les ponts Mathilde et Corneille à ROUEN et le rétablissement des voiries attenantes » ;
 - analyse des documents complémentaires sollicités par mes soins auprès des pétitionnaires ;
 - explications complémentaires et réponses apportées par les deux pétitionnaires aux questions posées par le commissaire enquêteur ;
 - recherches documentaires complémentaires concernant certains points du dossier (voir chapitre 15 du rapport d'enquête)
 - plusieurs réunions de travail avec les deux maitres d'ouvrage Métropole Rouen Normandie (MRN) pour la partie voiries, et SNCF Réseau pour la partie trémie ferroviaire ;
 - réunion avec le Bureau d'études ANTEA coordinateur de l'étude d'impact et ses bureaux d'études sous-traitants ayant réalisé l'étude d'impact figurant au dossier : EQUILIBRE ENVIRONNEMENT - FAUNA FLORA - NATUR' ORGA - ORFEA ACOUSTIQUE - TECHNISIM ;
 - Visite détaillée des lieux en compagnie des deux maitres d'ouvrage ;
 - 23 rencontres avec différents « acteurs » du projet ;
 - analyse des observations écrites et verbales recueillies en cours d'enquête ;
 - réponses apportées à celles-ci par les pétitionnaires dans le mémoire en réponse produit par le pétitionnaire MRN en charge de l'organisation de l'enquête ;
- j'ai l'honneur d'émettre:

UN AVIS FAVORABLE

en rapport avec le projet faisant l'objet de la présente enquête publique.

Celui-ci est accompagné de cinq recommandations tenant compte du contexte du projet.

2.2 Exposé des motivations ayant conduit le commissaire enquêteur à donner un avis favorable :

Les motivations qui me conduisent à émettre un tel avis sont les suivantes :

2.2.1 Un projet répondant à des enjeux majeurs dont certains à court terme

Les enjeux sont importants et clairement mis en évidence.

Au nombre de neuf, ils concernent :

- des enjeux humains
 - des enjeux de sécurité
 - des enjeux d'urbanisme
 - des enjeux de transport et de mobilité
 - des enjeux de mobilité « douce »
 - de multiples enjeux environnementaux
 - des enjeux de santé publique
 - des enjeux socio- économiques
 - des enjeux « d'avenir » pour la Métropole Rouen Normandie et la ville de ROUEN
- Ces enjeux sont clairement documentés et facilement identifiables.

Le projet présenté à l'enquête publique intègre ces enjeux et énumère les actions destinées à y répondre.

2.2.2 Un projet s'appuyant sur un cadre juridique clairement défini

Le cadre juridique du projet présenté en enquête publique est correctement défini.

Il répond aux exigences formulées par les textes et codes suivants :

Code de l'environnement...évaluation environnementale - soumission volontaire du projet - procédure police de l'eau - reconquête biodiversité/nature et paysage ;

Code de l'urbanisme ...concertation obligatoire ;

Loi sur l'eau ;

Lois d'urgence situation sanitaire COVID 19 ;

Code de la route...voies cyclables ;

Arrêté Préfectoral de prescription du projet du 24/04/2020

2.2.3 Un projet dont les données générales sont correctement définies

Le périmètre du projet objet de l'enquête publique est parfaitement délimité dans son contexte, particulièrement à l'aide d'une cartographie détaillée et annotée permettant de bien le situer par rapport aux territoires de la Métropole Rouen Normandie, de la ville de ROUEN et de sa périphérie immédiate.

Des recherches historiques et la visite des lieux ont permis de mieux comprendre les éléments du projet et la situation à la date de l'enquête publique :

- d'une part en ce qui concerne la ligne ferroviaire mixte SNCF/HAROPA-GPMR partant de la gare de triage de SOTTEVILLE les ROUEN et allant jusqu'à GRAND COURONNE, en passant par la zone industrialo portuaire de la rive gauche via la gare de triage ROUEN/ORLEANS ;
- d'autre part en ce qui concerne la trémie ferroviaire elle-même, dont l'historique

permet de mieux comprendre l'état actuel, mais aussi son utilité dans le cadre de l'économie de la Métropole Rouen Normandie, de la ville de ROUEN, du Département de la Seine Maritime et de la Région Normandie.

La Maitrise d'Ouvrage du projet est clairement identifiée et les responsabilités de chacun des deux maitres d'œuvre bien définies.

Les différents acteurs du projet sont bien identifiés et la répartition de leurs compétences dans le cadre de celui-ci bien définie.

2.2.4 Un dossier d'enquête publique complet, détaillé, illustré

Le dossier présenté dans le cadre de l'enquête publique est complet et documenté. Il répond aux exigences formulées par la réglementation.

Il comporte les éléments nécessaires à une bonne compréhension de la demande.

Il est relativement facile à lire, qualité recherchée, quant à ce type de document.

Les photos, plans et croquis joints en facilitent le décryptage.

Les données présentes dans le dossier permettent de localiser avec précision les différentes travées de la trémie et particulièrement celles retenues pour être consolidées et celles destinées à être déconstruites.

2.2.5 Un résumé non technique répondant aux objectifs fixés par le législateur

Le résumé non technique, pièce essentielle du dossier dans ce type d'enquête présente une synthèse du dossier permettant au « grand public » de bien comprendre les différents aspects et enjeux du projet.

Il est correctement documenté et illustré.

2.2.6 Un dossier d'enquête publique intégrant des compléments sollicités dans le cadre de l'avis de l'AE

L'avis de l'AE recommande aux pétitionnaires « *de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis* ».

Dans le mémoire en réponse à l'avis de l'AE, des deux maitres d'ouvrage, daté d'avril 2020, toutes les recommandations de l'AE sont analysées et reçoivent une réponse.

Le dossier d'enquête publique a été retravaillé et amendé en ce sens lorsque cela était adapté.

2.2.7 Un projet justifié par une trémie ferroviaire rive gauche de Rouen dans un « état médiocre »

Le dossier présente :

- un constat de la situation « *une trémie ferroviaire en état médiocre, présentant des risques* » sur la base de rapport d'inspections visuelles (SNCF Réseau) et techniques (CEREMA) ; décrits dans des rapports documentés étayés par des photographies.

« *Les deux études réalisées par CEREMA sont cohérentes avec le résultat des inspections visuelles réalisées par SNCF Réseau, mettent en évidence les points sensibles des ouvrages concernés et attirent l'attention sur l'état globalement « médiocre » de la trémie, en certains points particuliers de l'ouvrage et sur la nécessité de prendre des mesures préventives et curatives appropriées* » (voir paragraphe 421 du rapport d'enquête).

- les conclusions de ces contrôles sont clairement identifiées dans le « rapport

technique et financier » rédigé conjointement par RFF (Réseau Ferré de France) par RFF et le MEDDE (Ministère de l'environnement et de l'écologie) : « *Fortes dégradations structurelles pouvant mettre en péril l'ouvrage...* »

2.2.8 Un projet justifié par la nécessité de compléter les mesures « immédiates de sécurisation »

Au cours des années 2015 à 2019 on note qu'un bilan des décisions « immédiates » à prendre dans ce cadre a été défini et validé par les services de l'Etat, il a débouché sur :

- le lancement d'un programme de confortement de l'ouvrage dès 2016 ;
- une interdiction de circulation des poids lourds sur la quai haut Jacques Anquetil en 2015 ;
- une interdiction de tout trafic routier en 2018.

2.2.9 Un projet justifié par la « volonté de profiter de sa réalisation pour améliorer la circulation sur les voiries périphériques » et « désengorger le tunnel de la Grand Mare aux heures de pointe »

Concernant la réorganisation à moyen et plus long terme, les propositions reposent sur :

- des études détaillées des flux routiers de la zone réalisées en 2015 et 2018 ;
- une étude de trafic dynamique ;
- l'étude et le test de plusieurs scénarii;

Elles sont décrites dans le dossier d'enquête publique avec leurs avantages et leurs inconvénients, comme des « *voiries adaptées au contexte* ».

Elles visent à améliorer la circulation en rive gauche, notamment en prenant en compte les fonctionnalités de l'échangeur de la tête Sud du Pont Mathilde et la résorption des bouchons récurrents du tunnel de la Grand Mare aux heures de pointe.

Pour y parvenir on note que cinq variantes ont été étudiées et évaluées sur une base multicritères.

2.2.10 Une démarche reposant sur des études sérieuses répondant aux enjeux et aux objectifs du projet

La démarche proposée dans le cadre du projet soumis à enquête publique repose sur des études « sérieuses », réalisées par des professionnels « reconnus et aguerris » par rapport à ce type de projet.

On peut retenir pour illustrer ce point :

- les études techniques sur l'état de la trémie ferroviaire (2.2.7 de cet avis) ;
- les études thématique (Air - eau - bruit...) réalisées dans le cadre de l'étude d'impact 2.2.16 et 2.2.23 de cet avis) ;
- les études de flux routiers de 2015/2018, l'étude de trafic dynamique, l'étude et le test de plusieurs scénarii pour le choix des variantes (2.2.9 et 2.2.17 de cet avis) ;
- les études réalisées dans le cadre des travaux du COPIL et du Comité Technique (2.2.11 de cet avis) ;
- les études complémentaires de sécurité relatives à la bretelle vers RD 18 e envisagées par le maître d'ouvrage MRN (2.2.18 de cet avis).

2.2.11 Un travail commun des Maitres d'Ouvrage et des services de l'Etat dans le cadre d'un COPIL et d'un Comité Technique

On peut relever que dans le cadre de ce projet, les différentes parties prenantes ont été fortement impliquées bien en amont :

- les maitres d'ouvrage Métropole Rouen Normandie « service Investissements ouvrages d'art et projets neufs » et SNCF Réseau « ingénierie et projets régionaux » ;
- les services de l'Etat qui ont intégré le Comité de Pilotage (COPIL) mis en place et pour certains le Comité technique.

Cette implication s'est traduite par la mise en place d'un COPIL (Comité de Pilotage) qui s'est réuni régulièrement et continue de le faire afin d'étudier les thématiques transversales et/ou spécifique du projet et d'un Comité technique, plus spécialement comme son nom l'indique d'étudier et de valider les orientations et solutions techniques.

2.2.12 Une Concertation Inter Administrative (CIA) pour décider des options choisies

La Concertation Inter Administrative (CIA), animée par les services de la Préfecture de Seine Maritime a permis d'affiner différentes questions et de faciliter la communication entre les services concernés.

D'autre part, elle a permis d'aborder toutes les questions transversales au projet. Enfin, on peut noter que les maitres d'ouvrage ont analysé dans le détail les remarques de la CIA et intégré toutes les fois que cela s'avérait possible les recommandations faites.

2.2.13 Des solutions clairement identifiées, développées et justifiées figurant dans le dossier d'enquête publique

La partie d'ouvrage concernée est décrite dans le dossier d'enquête et la justification de la solution proposée par SNCF Réseau est apportée :

- durée de chantier limitée ;
- minimisation des temps d'interruption des échanges ferroviaires ;
- utilisation de technologies de travaux et de valorisation éprouvées ;
- réduction des coûts à un niveau acceptable, correspondant aux crédits envisagés.

Les zones à consolider et à déconstruire sont clairement identifiées dans le dossier d'enquête publique.

Les modalités de réalisation des travaux sont décrites (voir 2.2.21 et 2.2.22 de cet avis) et font l'objet de plusieurs remarques, observations et contre propositions.

2.2.14 Une trémie ferroviaire présentant un intérêt stratégique pour le GPMR/HAROPA et les entreprises de la Zone Industrielle Rive gauche de Rouen

Le dossier présente l'importance du projet (partie trémie) pour le Grand Port Maritime de Rouen (GPMR - HAROPA), celle-ci ressort du Plan stratégique GPMR/HAROPA du 02 octobre 2015 (volet projet stratégique) confirmé par les décisions du 08 juillet 2019 décrivant les 6 thématiques retenues en relation

directe avec les territoires :

« Dans l'optique d'un élargissement de l'hinterland via des solutions intermodales efficaces vers l'Île de France, le centre et le quart Nord Est (céréales) ; HAROPA - Port de Rouen va concentrer son action sur deux volets/

- garantir d'une part, des conditions optimales de circulation sur le RFP (Réseau Ferré Portuaire) et contribuer à son développement ;

- pérenniser d'autre part l'accessibilité au Réseau Ferré National (RFN) et anticiper les projets pouvant impacter son accès Eco-quartier Flaubert, Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) et la création d'une nouvelle gare, tranchée couverte... »

L'activité céréalière, activité majeure du GPMR/HAROPA, est considérée comme « le facteur d'expansion du port », comme cela pu être confirmé par une visite et un entretien avec la direction de SENALIA, acteur majeur de la zone industrialo portuaire dans ce domaine.

2.2.15 Une importance stratégique confirmée par les élus locaux et les différents acteurs du projet

L'activité industrialo portuaire est également considérée comme « stratégique » (14 entreprise et 16 sites embranchés sur le réseau ferroviaire mixte SNCF Réseau/GPMR-HAROPA) ; cette donnée est également confirmée lors de contacts ou par les observations déposées dans le cadre de l'enquête publique GPMR/HAROPA - BOREALIS - DERICHEBOURG - DOCK SEINE - FLUVIO/FEEDER - LINEAS - RUBIS TERMINAL - SAIPOL - SENALIA - VIGNATS

Cette importance « économique » est d'ailleurs confirmée par les différents acteurs du projet : Région Normandie - Département de la Seine Maritime - Préfecture de Région Normandie et de Seine maritime - DREAL Normandie - Métropole Rouen Normandie - Ville de Rouen ; ainsi que par les maîtres d'ouvrage associés Métropole Rouen Normandie et SNCF Réseau.

Concernant cette question, il paraît nécessaire de mettre en évidence l'impact de la fenêtre de travaux de déconstruction d'une partie de la trémie d'une durée de deux mois en 2022 qui perturbera l'approvisionnement des entreprises présentes et des commissionnaires de transport et tractionnaires liés à cette activité.

Des observations écrites et verbales, allant toutes dans ce sens ont été émises par le GPMR/HAROPA, plusieurs de entreprises concernées, mais aussi par la CCI Normandie.

Bien que SNCF ait intégré cette donnée dans sa réflexion depuis le début du projet, il apparaît nécessaire de « peaufiner l'approche », d'une manière de plus en plus précise, au fur et à mesure que l'on s'approchera de l'échéance des travaux, pour tenir compte des réalités industrielles du moment.

Il faudra peut être réfléchir à la mise en place d'une « organisation temporaire de coordination » concertée et managée pour permettre l'entrée de tous les trains nécessaires dans la « fenêtre de tir » mise en place, afin de libérer les voies pour le passage des trains et répartir ceux-ci dans les embranchements particuliers des entreprises concernées.

2.2.16 Une étude d'impact détaillée et proportionnée aux enjeux du projet

Le contenu de l'étude d'impact est approprié et « proportionné aux enjeux du projet » (voir avis AE).

Les enjeux sont bien identifiés et évalués :

- Air et émissions atmosphériques ;
- Flore, faune et biodiversité ;
- Paysage ;
- Eaux et inondations ;
- Bruit et vibrations ;
- Habitants et équipements sensibles.

Ils sont résumés dans un tableau de synthèse reprenant pour chacune des thématiques retenues, les effets notables du projet et leur importance (faible - moyenne ou forte).

Le tableau fait ressortir quatre points en rouge, présentant une importance « forte » :

- les infrastructures de transport et la mobilité avec les effets de la réorganisation des voiries routières et les effets des travaux sur la circulation ferroviaire ;
- les risques et nuisances pour la santé publique avec les nuisances acoustiques occasionnées par le bruit de la phase travaux et particulièrement la valorisation sur place des déchets de chantier ;

L'étude d'impact montre également que :

- le projet n'a pas d'impact significatif avec d'autres projets avérés ou potentiels ;
- l'évaluation des incidences du projet en cas de risque d'accident ou de catastrophe, ne révèle pas de risque supplémentaire pour le riverain.

Néanmoins, il conviendra de retenir que ce projet s'insère dans une vision prospective à long terme concernant la « MRN et la ville de Rouen de demain » avec ses projets de nouvelle gare et d'urbanisation écologique de la rive gauche de la Seine, de poursuite du programme d'aménagement des quais (poumon économique et culturel de cette expansion réfléchi), actuellement en cours de réflexion dans le cadre du programme fixé par le nouveau Président de la Métropole.

2.2.17 Une proposition de réorganisation des « voiries » basée sur une étude détaillée

Le projet présenté à l'enquête publique présente :

- une réorganisation à court terme de la circulation par la création d'une voie de substitution en quai bas ;
- une réflexion à plus ou moins long terme concernant l'amélioration de la circulation en rive gauche, particulièrement dans la zone du projet (échangeur pont Mathilde et débouché du pont Corneille).

Cette réflexion a été basée sur des études de flux, des aspects techniques de circulation... réalisées par des experts provenant de divers horizons (CEREMA - DREAL Normandie - DIRNO - Métropole Rouen Normandie).

Concernant la réorganisation à court terme, on retiendra qu'elle est indispensable, compte tenu du risque « trémie ferroviaire », avec un impact sur la circulation de la rive gauche de la Seine ; elle a conduit à la mise en place d'un itinéraire de substitution sur le quai bas Jacques Anquetil dont les caractéristiques sont décrites dans le dossier d'enquête.

Concernant la réorganisation à court et moyen termes, les propositions reposent sur :

- des études détaillées des flux routiers de la zone réalisées en 2015 et 2018 (rappelons que sur ce point, l'AE recommande de les actualiser) ;
- une étude de trafic dynamique ;
- l'étude et le teste de plusieurs scénarii;

Elles sont décrites dans le dossier d'enquête publique avec leurs avantages et leurs inconvénients, comme des « voiries adaptées au contexte ».

Elles visent à améliorer la circulation en rive gauche, notamment en prenant en compte les fonctionnalités de l'échangeur de la tête Sud du Pont Mathilde et la résorption des bouchons récurrents du tunnel de la Grand Mare aux heures de pointe.

Pour y parvenir on note que 5 variantes ont été étudiées et évaluées sur une base multicritères.

La variante 1 bis décrite (voir paragraphe 623 du présent rapport) qui a été choisie, présenterait les avantages suivants :

- fluidité des circulations ;
- intégration des critères de sécurité (rayon de 25 m) en application du Guide CERTU n° 120 - AU 70 ;
- intégration du choix émis par les participants à la phase de concertation de 2018 ;
- compatibilité ultérieure avec les autres projets potentiels susceptibles d'impacter la zone du projet : Ligne T4 - nouvelle gare Saint-Sever - éventuel Contournement Est de Rouen.

Il convient néanmoins de se rappeler que Voies navigables de France/VNF reste propriétaire des quais supportant la nouvelle voie routière du quai bas Jacques Anquetil et la voie cyclables/piétons attenante.

Dans ce cadre, il apparaît nécessaire de mettre en place une convention de superposition d'affectation*, qu'il conviendrait de contractualiser pour asseoir juridiquement l'usage routier dévoyé sur les quais bas à Rouen en rive gauche en raison des futurs travaux de démolition de la trémie située au-dessus de la voie ferrée.

En l'occurrence, la route et le cheminement vélo portent des usages publics qui relèvent de la responsabilité de la Métropole Rouen Normandie et de la Ville de ROUEN, s'agissant de la police de la circulation. La convention de superposition d'affectation autorise formellement la pratique de ces usages, en affectant ces biens dans le domaine de la Métropole, qui en assure du coup la pleine responsabilité (affectation secondaire), et ce sans enlever l'affectation de ces mêmes biens au domaine public fluvial géré par VNF (affectation primaire).

** Définition : « Un immeuble dépendant du domaine public d'une personne publique, en raison de son affectation à un service public ou à l'usage du public, peut tout en restant la propriété de cette personne publique faire l'objet d'une ou de plusieurs affectations supplémentaires relevant de la domanialité publique dans la mesure où elles sont compatibles avec l'affectation initiale »*

2.2.18 Une bretelle de sortie Pont Mathilde vers RD 18 e faisant débat

Concernant la bretelle de sortie du pont Mathilde vers la RD 18 e de cette version, qui a suscité des remarques de la DIRNO portant sur la sécurité de circulation et la survenance d'un accident potentiel, reprises par l'Autorité Environnementale dans son rapport qui dit :

« Par ailleurs, l'AE relève que la direction interdépartementale des routes Nord-Ouest, consultée dans le cadre des concertations inter administratives, considère que la configuration retenue est potentiellement accidentogène et source possible de congestion sur le pont Mathilde et qu'une alternative devrait être envisagée ».

Ainsi que plusieurs observations sur le sujet (1, 2 et 9), on retiendra que la sécurité peut encore être améliorée :

« Il me paraît en effet indispensable de proposer et de mettre en œuvre toutes les opportunités possibles, techniquement envisageables, compatibles avec le calendrier retenu et ne remettant pas en cause l'économie globale du projet pour améliorer au maximum possible les conditions de sécurité routières de la bretelle de sortie Mathilde vers RD 18 e. » (observation n°9 du commissaire enquêteur).

Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage Métropole Rouen Normandie, montre sa volonté d'entendre les remarques et les observations, de les analyser et de proposer des améliorations visant à améliorer la sécurité de la dite bretelle (paragraphe 623 du rapport)

« Il est de l'intérêt collectif que l'aménagement proposé fonctionne dans la réalité comme cela est prévu. Aussi, par précaution, de nouvelles girations avec un autre logiciel seront réalisées et les éventuels élargissements de chaussée et adaptations de courbes qui en découleront seront pris en compte dans le projet.

Par ailleurs, afin de réduire tout sujet d'interprétation sur le caractère urbain du secteur, la Métropole va proposer de limiter la vitesse à 50km/h sur le pont Mathilde.

En parallèle, la Métropole fera appel au fabricant des portiques de signalisation pour adapter et optimiser l'information des usagers.

Enfin, la conservation de la bretelle escargot reste une option mais elle reste considérée comme ultime eu égard au caractère très routier et peu paysager que cette solution confère au projet».

(Mémoire en réponse du maître d'ouvrage MRN à l'observation n°9)

2.2.19 Une proposition de réorganisation des « voiries » intégrant les déplacements « doux » et un rétablissement de la voie cyclable

Sur cette partie du projet, le pétitionnaire MRN propose un « rétablissement et une

amélioration de la continuité cyclable de la zone », ce qui va dans le sens de la politique définie à la date de l'enquête publique par la Métropole Rouen Normandie et la ville de ROUEN.

On peut retenir :

- « *La MRN vise sur les transports doux » (communiqué MRN du 30/04/2020) ;*
- *La MNR lance une consultation sur le sujet « Des nouvelles habitudes de déplacements » le 21/05/202 ;*
- « *La MRN accélère les transports de demain à l'aide d'une application mobilité. Avec une simple application la MRN entend faire abandonner la voiture individuelle aux rouennais » (Paris Normandie du 10/06/2020).*

Le dossier identifie, cartographie et visualise trois zones où des améliorations seront entreprises.

Cette partie du projet tient compte des préconisations du CERTU et intègre les règles appropriées du Code de la route.

Nous notons que le projet doit :

- être compatible avec la zone géographique restreinte de son implantation au niveau du quai bas Jacques Anquetil ;
- intégrer l'impossibilité d'implanter l'ouvrage entre le bord à quai et les hangars pour des problèmes de sécurité (interdiction de VNF suite aux expertises réalisées) et confortée par l'incident du 14 juillet 2020 (écroulement d'une partie de quai derrière l'un des hangars) ;
- être compatible avec les recommandations de politique « transports doux » de l'AREHN (Agence régionale de l'environnement de haute Normandie) et de la Métropole Rouen Normandie.

Par contre, le maître d'ouvrage Métropole Rouen Normandie devra veiller à analyser et intégrer lorsque nécessaire, les remarques et observations émanant de l'une des associations de promotion locale du vélo SABINE (voir paragraphe 637 du rapport et observation n° 5).

2.2.20 Un souci de prendre en compte les contraintes « sociétales locales » du projet

Le projet avait intégré les nuisances potentielles susceptibles d'avoir un impact sur les résidents de la zone. Celles-ci sont identifiées dans le cadre du dossier d'enquête publique et des solutions envisageables proposées par rapport au bruit, aux poussières, à la circulation dans la zone et aux modalités de stockage/transport des déchets du chantier de déconstruction.

Néanmoins force est de constater qu'elles ne font pas l'unanimité compte tenu de ce que j'ai pu entendre lors des réunions publique et de la réunion, d'information/échanges de l'Île Lacroix.

Les observations (4 et 4bis) déposées par le CHIL sont révélatrices à ce sujet.

Le maître d'ouvrage particulièrement concerné par cette question : SNCF réseau y répond, d'une part dans le cadre du dossier d'enquête et dans le mémoire en réponse.

Il paraît néanmoins nécessaire d'approfondir plus cette question, en recherchant

tour ce qui peut être fait pour « Eliminer-Réduire voir Compenser » les nuisances occasionnées toutes les fois que cela sera possible (mesures ERC). (Voir également paragraphe 6.4 du rapport d'enquête).

2.2.21 Des modalités de déconstruction dont le choix est expliqué

La partie d'ouvrage concernée par la déconstruction est décrite dans le dossier d'enquête et la justification de la solution technique proposée par SNCF Réseau est apportée :

- durée de chantier limitée ;
- minimisation des temps d'interruption des échanges ferroviaires ;
- utilisation de technologies de travaux et de valorisation éprouvées ;
- réduction des coûts à un niveau acceptable, correspondant aux crédits envisagés.

Les modalités de réalisation des travaux sont décrites d'une manière détaillée.

Le projet prévoit une valorisation des déchets résultant de la déconstruction qui est une démarche appréciée de tous.

Les déchets sont identifiés et la méthode de valorisation décrite.

Les nuisances qui en découlent sont également mises en évidence et les mesures proposées pour les atténuer décrites.

Néanmoins j'ai pu noter à différents moments de l'enquête que les propositions faites par le maître d'ouvrage SNCF Réseau ne font pas l'unanimité, il serait donc souhaitable que celui-ci les réexamine de plus près, certaines de ces propositions ne me paraissant pas dénuées d'intérêt.

2.2.22 Mais des modalités de gestion et de valorisation des déchets contestées par les riverains à cause des nuisances

« Recycler et valoriser les déchets » de déconstruction sont définis comme étant un « point fort du dossier », comme déjà précisé par ailleurs.

Néanmoins, cette partie du projet est celle qui va engendrer le plus de remarques et d'observations au cours de l'enquête publique (voir les comptes rendus des réunions publiques et de la réunion de l'Île Lacroix, ainsi que les observations 4 et 4 bis du CHIL).

Bien que le maître d'ouvrage SNCF Réseau décrive cette solution comme étant la plus intéressante et viable au niveau de l'environnement : « *Pour sa part, le MO SNCF réseau démontre que la solution proposée dans le cadre du projet soumis à enquête publique correspond à un souci d'appliquer la démarche environnementale la plus appropriée par rapport au projet, bilans carbone et schéma descriptif à l'appui* ».

Les éléments présentés par le CHIL dans ses observations sont également audibles, car outre l'aspect environnemental, elles attirent l'attention sur les impacts humains, particulièrement pour les résidents de la zone du projet :

Si elle reconnaît (Mme LEROY Présidente du CHIL) la pertinence de trier et recycler les matériaux de déconstruction de la trémie retenu par le maître d'ouvrage SNCF Réseau, elle émet des réserves sur la méthodologie proposée par celui-ci.

Elle attire d'une manière détaillée l'attention sur les nuisances occasionnées par cette partie de l'opération :

- bruit jour (chantier) et nuit (circulation des trains deux nuits par semaine pendant la période de travaux) ;
- poussières ;
- circulation périphérique au projet, accès à l'île Lacroix pendant les travaux ;
- gêne visuelle (stockage).

Après consultation d'un industriel spécialisé dans le traitement des déchets de déconstruction présent lors de la première réunion publique du 10⁸* et la consultation des ouvrages de la FNTPP sur le sujet, elle attire l'attention dans son observation sur le fait que des solutions alternatives devraient être envisagées par rapport à :

- la zone retenue pour le chantier de criblage/concassage/tri des déchets ;
- le transport déchets chez les recycleurs agréés ;

et propose que :

- le chantier de broyage/concassage/tri soit réalisé dans une entreprise locale déjà titulaire d'une autorisation au titre des ICPE pour réaliser ces travaux dans des conditions appropriées ;
- d'envisager des solutions de transport alternatives au routier : fluvial ou train ».

Elles méritent d'être examinées par le maître d'ouvrage SNCF Réseau avant de finaliser sa décision.

*CEMEX

2.2.23 Une étude d'impact très détaillée et documentée réalisée par des professionnels

L'étude d'impact qui est proposée dans le dossier d'enquête publique est conforme aux préconisations du Code de l'environnement.

Elle est conséquente, facile à lire, abondamment illustrée par des croquis, des plans et des photos qui permettent de mieux visualiser et comprendre les items présentés.

Elle comporte 11 parties et un résumé non technique.

Le résumé non technique, pièce essentielle du dossier dans ce type d'enquête présente une synthèse du dossier permettant au « Grand public » de bien comprendre les différents aspects et enjeux du projet.

Elle a été réalisée par des bureaux d'étude spécialisés par rapports aux thématiques étudiées et coordonnées par le bureau d'Etudes ANTEA Group reconnu pour ses compétences dans le domaine.

2.2.24 Un suivi des mesures ERC approprié et proportionné aux enjeux

Enfin l'étude propose des mesures ERC, qui sont détaillées dans un tableau figurant aux pages 32 et 33 du dossier d'enquête.

On retiendra entre autres la création d'une haie pluristratifiée (voir paragraphe 823 du rapport) comme mesure de compensation, en remplacement des arbres directement implantés sur le « toit » de la trémie /quai haut Jacques Anquetil

(partie à déconstruire) qui seraient très difficilement ré implantables dans un autre lieu selon les experts paysagistes du MOE (solution validée par l'AE également suivie des mesures de bruit du chantier).

2.2.25 Un souci de concertation avec le public mis en place dès le début du projet

On retiendra que « la concertation et la communication ont toujours été présentes » tout au long du projet.

En effet, une concertation préalable a été initiée dès 2018 avec les habitants du secteur concerné par le projet et les associations locales.

On peut noter plusieurs étapes importantes de celle-ci :

- une réunion de lancement ;
- une balade urbaine sur les lieux du projet ;
- un atelier participatif ;
- une réunion publique de restitution.

Afin de rassembler un maximum d'intéressés, des FLYERS d'invitation ont été distribués et la manifestation a été relayée par la presse.

2.2.26 Une information large du public, avant et pendant l'EP

Pendant la phase de travaux de sécurisation préalable au projet, des informations relatives aux impacts des travaux ont été diffusées aux usagers de la route.

Le souci de communiquer a été également très présent dans la phase pré enquête et la phase enquête publique, en complément de l'information réglementaire exigée) via :

- les magazines communaux et métropolitains ;
- le site WEB de MRN ;
- des affiches et des FLYERS et des affiches spécifique « trémie »

Trois réunions ont été organisées en cours d'enquête pour assurer une meilleure information du public et permettre des échanges avec les maitres d'ouvrage et les élus (MRN et ville de Rouen) :

- deux réunions publique au « 108 » siège de l'enquête ;
- une réunion d'information/échange à l'île Lacroix.

Les compte rendu intégraux ont été transmis aux maitres d'ouvrages et seront joints in extenso dans les annexes du rapport d'enquête.

2.2.27 Des aspects financiers pris en compte dès le lancement du projet et des recherches de financement appropriées

Les estimations financières du projet ont été cadrées dès son lancement ; elles sont clairement définies dans le Rapport technique et financier « Réseau Ferré de France/Ministère de l'Ecologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE) ».

Les financements ont été inscrits au CPER (Contrat Plan Etat Région 2015 - 2020) et leurs répartition entre les différentes parties prenantes clairement définies.

Un protocole de financement a été entériné lors du Conseil Communautaire de la Métropole Rouen Normandie du 12 octobre 2015.

Bien que les mesures d'insertion environnementales soient incluses dans le coût

global du projet, une estimation des principales mesures envisagées figure dans le dossier d'enquête à la page 283.

2.2.28 Un projet compatible avec les documents « supra »

La comparaison des éléments contenus dans le dossier d'enquête publique, les investigations complémentaires menées auprès du service en charge du dossier à la MRN montrent que le dossier est compatible avec l'ensemble des documents « supra » qui lui sont opposables :

- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux/SDAGE Seine Normandie 2010-2015 ;
- Le PPR Inondations du 20 avril 2009 ;
- LE SRADDET - Schéma régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (ex SRCE) ;
- Le PDU de la Métropole Rouen Normandie ;
- Le SRCAE/Schéma Régional Climat Air Énergie ;
- Le PCAET/Plan Climat Air Énergie Territorial ;
- Le Schéma de Cohérence et d'organisation Territoriale (SCoT) de la Métropole Rouen Normandie ;
- Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de la Métropole Rouen Normandie.

2.2.29 Une enquête publique proportionnée aux enjeux

L'enquête publique réalisée est « proportionnée » aux enjeux du projet: santé publique, environnement, sécurité, communication/concertation, réglementation et économie.

D'une durée d'un mois, elle a été accompagnée d'un souci d'informer le public, plus particulièrement au travers :

- un affichage réglementaire complété par un affichage volontaire complémentaire au niveau des « points sensibles » (quai bas Jacques Anquetil - île Lacroix...) cet affichage a été maintenu en bon état pendant toute la durée de l'enquête publique, comme cela est démontré par les trois constats d'huissier dressés pendant la durée de celle-ci ;
- information sur les sites internet de la MRN et de la ville de Rouen ;
- insertion dans deux journaux locaux et régionaux de l'avis d'enquête au moins 15 jours avant le début de celle-ci et dans les huit premiers jours de sa réalisation ;
- mise à disposition du dossier sous forme papier et/ou informatique au « 108 », siège de la MRN et de l'enquête publique ;

Le commissaire-enquêteur a en outre réalisé une visite détaillée des lieux du projet et rencontré ou pris contact avec les services décrits au 2.2.15 du présent avis, pour compléter son information concernant le dossier :

Le public a pu déposer ses observations :

- sur le registre « papier » mis en place au 108
- sur le site informatique dédié ouvert à l'occasion de l'enquête à l'adresse « Je participe »
- par courrier envoyé ou déposé au siège de l'enquête publique.

2.2.30 Une restitution constructive du rapport de synthèse des observations au pétitionnaire

Les 11 observations écrites et les 12 observations verbales déposées par le public au cours de l'enquête ont été reprises dans leur intégralité, remises et commentées

dans le cadre d'un procès verbal de synthèse.

Une version provisoire de ce document a été adressée le 02 février 2020 au représentant du pétitionnaire pour faciliter la rédaction du mémoire en réponse. La version définitive a été remise officiellement aux représentants des maîtres d'ouvrage (MRN et SNCF Réseau) lors d'une réunion qui s'est tenue le 02 octobre 2020 dans les locaux du siège de la MRN.

Au cours de cette réunion, le commissaire enquêteur a présenté et commenté à l'aide d'un diaporama son rapport de synthèse des observations et répondu aux interrogations diverses des participants.

Les principales thématiques recensées étant:

321 L'importance de la cohérence entre la «fenêtre travaux 2022 » (travaux de déconstruction trémie et maintien de l'activité réelle des entreprises concernées et la nécessité de l'adapter aux réalités économiques à la date de l'enquête publique et du moment de réalisation du chantier (10 observations).

322 Le chantier de concassage des déchets de déconstruction et son impact potentiel sur l'île Lacroix (avec d'éventuelles répercussions sur la rue Desseaux, la Clinique Mathilde 2, l'avenue Champlain) : bruit, poussières, visuel, trafic routier, circulation des trains la nuit ou éventuellement le week-end (01 observation).

323 La piste cyclable associée au projet : amélioration à apporter, priorités cyclistes/piétons, intersections, rampe d'accès au pont Corneille... (01 observation).

2.2.31 Un mémoire en réponse faisant ressortir une analyse et un traitement soigneux des observations et une volonté de trouver des solutions négociées

Le mémoire en réponse du pétitionnaire fait l'objet d'une note de 30 pages, référencée AB-EL- 20-6853, datée du 30/10/2020.

Celui-ci intègre les réponses apportées par le pétitionnaire, avec l'aide du maître d'ouvrage SNCF Réseau.

Dans ses pages, le pétitionnaire apporte des réponses complètes, claires et détaillées à chacune des observations formulées par les déposants.

Le mémoire en réponse montre clairement la volonté du pétitionnaire de réfléchir à la pertinence des celles-ci, de compléter si besoin les études déjà réalisées, de compléter par des mesures complémentaires adaptées lorsque cela sera possible, particulièrement en ce qui concerne les questions de sécurité évoquées dans les observations.

3/Recommandations formulées par le commissaire enquêteur

Je recommande aux pétitionnaires de prendre en compte les recommandations suivantes, à mon avis facteurs de réussite du projet, car tenant compte des avis entendus, des observations déposées, et de ma perception du projet.

3.1 Recommandation relative au réaménagement des voiries de la tête Sud du pont Mathilde et particulièrement à la sécurité de la bretelle de sorties vers la RD 18 e

Assurer la meilleure prise en compte possible des avis et observations formulés sur le sujet en demandant au MOE de les examiner.

Réaliser une contre expertise de la géométrie et de la sécurité à l'aide d'un

logiciel contradictoire à COVADIS.

Retenir dans la version finale du projet tous les aménagements envisageables permettant d'améliorer au maximum la sécurité du réseau de sortie de la tête Sud du pont Mathilde et particulièrement de la bretelle mentionnée ci-dessus : réduction progressive de la vitesse, signalisation appropriée, amélioration de la géométrie, élargissement des voies...

3.2 Réfléchir à une meilleure prise en compte des impacts du chantier de déconstruction/concassage des déchets vis à vis des riverains immédiats (Ile Lacroix - Rue Desseaux - Clinique Mathilde 2 - avenue Champlain)

L'implantation du chantier de broyage sur le terrain de la SERNAM ne peut-il être réexaminée, la solution de réaliser cette opération dans une entreprise locale spécialisée dans le traitement et la valorisation de déchets routiers déjà titulaire d'une autorisation ICPE ne peut-elle pas être envisagée ?

Pour limiter les poussières émises, préconiser plutôt le sciage par eau THP, plutôt que le sciage au lapidaire.

Si néanmoins le chantier est maintenu sur la zone SERNAM, prendre toutes les mesures possibles pour limiter le bruit (voir recommandations spécifiques concernant le concasseur dans le rapport ORFEO Acoustique) et mettre en place un mesurage du bruit.

Réexaminer le transport des déchets par des moyens autres que la route (train ou voie fluviale), et profiter de l'offre de conseil de VNF sur le transport fluvial (d'ailleurs privilégié dans le cadre du projet du « Grand Paris »).

3.3 Compléter la réflexion concernant les impacts du chantier sur l'économie et compléter par des mesures appropriées

La limitation de circulation des trains pendant la durée des travaux représente un enjeu local et régional important selon GPMR/HAROPA.

Il paraît très opportun de reconsidérer et d'adapter au plus près la « fenêtre utile de circulation » qui sera proposée en fonction de la capacité des industriels à recevoir et traiter les trains.

Il paraît aussi indispensable d'intégrer les « commissionnaires de transport » et les « tractionnaires » dans une réflexion complémentaire et pourquoi pas mettre en place en collaboration avec GPMR/HAROPA une organisation logistique temporaire centralisée pour gérer cette opération, en collaboration avec les industriels

3.4 Parfaire le projet par une amélioration des mesures prises pour l'intégration de la circulation douce

J'ai noté avec intérêt la volonté explicite du maître d'ouvrage MRN de rétablir la continuité de la voie cyclable reliant le rond point des mariniers au pont Corneille. Néanmoins les contacts pris par le maître d'ouvrage Métropole Rouen Normandie et le commissaire enquêteur avec l'une des associations représentatives de la circulation douce SABINE et les observations qu'elle a déposées montrent que des améliorations peuvent encore être envisagées dans le cadre de cette partie du

projet. Je recommande l'étude et la prise en compte, toutes les fois que cela est possible sans remettre en cause l'économie générale du projet des aspects suivants : géométrie de la piste cyclable proposée (angles droits, zones d'attente, passage de feux), passerelle cyclable au niveau de la remontée vers le pont Corneille, maintien de l'itinéraire cyclable pendant les travaux de voirie et de dé construction).

3.5 Anticiper l'avenir

Il paraît important d'anticiper une réflexion à plus long terme (comme d'ailleurs préconisé par l'AE) sur le fait que si le projet répond bien à des objectifs de court et moyen terme précisés dans le cadre du dossier d'enquête publique ; qu'en sera-t-il à plus long terme dans le cadre de la réflexion plus large amorcée conjointement par la Métropole Rouen Normandie et la ville de ROUEN autour de la thématique « MRN et Rouen ...demain »

En effet au moment de l'enquête publique, s'est tenue la « semaine de l'environnement » suivie d'une mission de réflexion sur le futur éco quartier Flaubert, lancée le 15/10/2020, où ce que pourrait être la rive gauche de la Seine demain a été évoqué.

Quel sera l'impact de la nouvelle gare rive gauche, du nouveau quartier SAINT SEVER, du réaménagement des quais ... ?

Si le projet constitue bien une opportunité à court et moyen terme pour répondre aux enjeux définis, qu'en sera-t-il demain ?

Sur ce point, il convient de se rappeler que l'axe routier et la voie cyclables ne sont que « locataire » de VNF. Il apparaît souhaitable qu'une convention de superposition soit mise en place avec une échéance permettant de mieux évaluer l'état d'avancement des différents projets immobiliers qu'il s'agisse du quartier Saint-Sever en général ou de la Gare et du projet immobilier projeté par VNF d'autre part. Les parties intéressées disposeraient ainsi d'un outil adaptable et évolutif qui s'intégrera parfaitement dans le montage à venir des grands projets Rouennais en rive gauche.

Fait à Rouen le 19/10/2020

Le commissaire-enquêteur Jean Luc LAINE



