



14ème législature

| | | |
|---|---|--|
| Question N° : 13582 | De M. Pierre Léautey (Socialiste, républicain et citoyen - Seine-Maritime) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Transports, mer et pêche | | Ministère attributaire > Transports, mer et pêche |
| Rubrique > voirie | Tête d'analyse > ponts | Analyse > Rouen. aides de l'Etat. perspectives. |
| Question publiée au JO le : 11/12/2012 Réponse publiée au JO le : 12/03/2013 page : 2907 Date de signalement : 19/02/2013 | | |

Texte de la question

M. Pierre Léautey appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la situation de l'agglomération de Rouen au lendemain de la fermeture du pont Mathilde. À la suite de l'incendie qui s'est déroulé le 29 octobre 2012, cet axe structurant dans les flux de déplacements urbains a dû être fermé, congestionnant ainsi l'ensemble de l'agglomération, puisque environ 80 000 véhicules, dont 10 000 poids lourds, empruntaient au quotidien ce pont reliant les deux rives de la Seine. Cet accident rappelle ainsi à l'ensemble des acteurs qu'il y a aujourd'hui urgence à agir, non seulement pour l'activité économique de l'agglomération, mais également pour la sécurité de ses habitants qui voient transiter en centre-ville des poids lourds contenant des matières dangereuses. Plus globalement, cet accident met en lumière des problématiques plus larges que sont à la fois le contournement est de l'agglomération rouennaise et l'accès au pont Flaubert pour lesquelles l'engagement de l'État apparaît comme indispensable. Aussi, il souhaite connaître sa position quant à l'implication de l'État afin de faire aboutir ces projets.

Texte de la réponse

Le ministre délégué chargé des transports a parfaitement conscience des désagréments que les suites de l'incendie du 29 octobre 2012 survenu sur le pont Mathilde ont pour l'agglomération de Rouen. Les dégâts sont d'une telle ampleur qu'ils ont nécessité la fermeture totale de l'ouvrage pour examen de la structure puis réparations. Même s'il s'agit d'un ouvrage qui ne relève pas du réseau routier national, les répercussions sont globales et soulèvent avec acuité les problématiques de la traversée de l'agglomération par les trafics poids-lourds et, avec elles, la question du contournement Est de l'agglomération rouennaise et des accès au pont Flaubert. Tout d'abord, le ministre délégué chargé des transports tient à préciser, comme il l'a indiqué lors de son déplacement à Rouen le 1er février 2013, que la situation du pont Mathilde est exceptionnelle. Bien que la règle veuille que l'Etat n'intervienne pas sur les voiries décentralisées, dans ce cas particulier, l'Etat a mobilisé son réseau scientifique et technique pour appuyer les collectivités locales dans l'expertise des dégâts et la recherche d'une solution viable de réparation. Au-delà, s'agissant des poids-lourds, force est de constater que, dans la situation actuelle, les trafics Nord-Sud entre, d'une part, les autoroutes A28 et A150 au Nord et, d'autre part, la RN 338 dite « voie rapide Sud III » au Sud qui assure la jonction avec les autoroutes A13, A28 et A154, continuent de passer par le centre-ville. Dans ce contexte, pour améliorer les conditions de circulation et le cadre de vie dans l'agglomération, l'Etat a lancé deux projets, celui de la liaison entre les autoroutes A28 et A13, assurant le contournement Est de Rouen, et celui de la jonction entre les deux rives de la Seine à l'Ouest de la ville par le pont Flaubert. Concernant la liaison A28-A13, à la suite du débat public de 2005, les études se sont poursuivies autour de l'analyse des différents fuseaux afin d'identifier et de comparer les options de passage envisageables. Depuis la fin de l'année 2011, l'avancement de ces études a permis

de faire entrer le projet dans une nouvelle phase de consultation avec les acteurs locaux autour de la recherche d'un tracé préférentiel qui réponde aux besoins de mobilité et garantisse le moindre impact environnemental. La variante dite « Port-Saint-Ouen » est aujourd'hui la variante privilégiée et elle a été présentée comme telle lors de la réunion du comité de pilotage tenue le 19 octobre 2012. Le ministre délégué chargé des transports a d'ailleurs confirmé, lors de son déplacement à Rouen, que c'est sur la base de cette variante que seront menées les études détaillées et les procédures restant à effectuer. Cette opération fait actuellement l'objet d'un examen par la Commission « Mobilité 21 » chargée de hiérarchiser et de mettre en perspective les nombreuses opérations figurant dans le projet de schéma national des infrastructures de transports (SNIT). C'est dans ce cadre des travaux de cette Commission, dont les conclusions sont attendues d'ici la fin du semestre 2013, que seront examinées les solutions envisageables pour la réalisation de la liaison A28-A13. S'agissant du pont Flaubert, les crédits nécessaires à l'achèvement des acquisitions foncières pour le raccordement définitif de l'ouvrage à la voie rapide Sud III ont été mis en place dès le début de l'année 2013. Les études détaillées des solutions à retenir en rive gauche de la Seine, dont le coût est estimé actuellement à environ 200 M€, se poursuivent avec l'objectif de lancer les travaux dès 2016 pour une mise en service à l'horizon 2020. Le financement des travaux des accès définitifs au pont Flaubert ne figure pas à l'actuel programme de modernisation des itinéraires (PDMI) et devra être recherché dans le cadre de la prochaine génération de PDMI. D'ores et déjà, l'Etat a annoncé son intention de prendre en charge la moitié du coût des travaux dans le cadre de cette prochaine contractualisation.