

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

*Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
de Normandie*

*Service Mobilités et Infrastructures
Division Maîtrise d'ouvrage des projets routiers de Rouen*

**Contournement Est de Rouen - Liaison A28-A13
Opérations 23D76A et 21D27B**

**Dossier des études préalables à la DUP
Décision d'approbation**

I Description de l'opération

Le projet de contournement Est de Rouen / Liaison A28-A13 se développe sur les départements de Seine-Maritime et de l'Eure et doit répondre aux objectifs suivants :

- accueillir une part significative des déplacements internes à l'agglomération rouennaise, notamment entre les plateaux nord, est et les autres secteurs de l'agglomération ;
- délester le centre ville de Rouen d'une partie du trafic qui le traverse afin de contribuer à l'amélioration du cadre de vie et de favoriser le développement des transports en commun et des modes doux ;
- faciliter les échanges entre l'agglomération rouennaise, le secteur Louviers/Val de Reuil et la vallée de l'Andelle ;
- relier directement le contournement à l'A13 ;
- permettre au trafic de transit venant de l'A28 de rejoindre l'A13 à l'est de Rouen.

Il sera réalisé sous la forme d'une autoroute concédée de 41km à 2x2 voies comportant 2 branches : une liaison longue de 35 km entre l'autoroute A28 au nord (au droit de d'Isneauville / Quincampoix) et l'autoroute A13 au sud (au droit d'Incarville) et un barreau de raccordement à Rouen long de 6 km se débranchant de la liaison pour se raccorder à la RD18° / RD418 au sud de la zone urbaine rouennaise (au droit de Saint Étienne du Rouvray).

Le projet comportera 9 viaducs compte tenu de la topographie des plateaux Est de Rouen entaillés par des vallées marquées et de la nécessité de franchir 2 fois la Seine. Deux tronçons de tranchée couverte assurent la protection visuelle et phonique de riverains situés en bordure immédiate de l'autoroute.

La DREAL Normandie travaille à la mise en place de son dispositif de management de la qualité et de l'environnement

Cité administrative - 2, rue Saint-Sever
BP 86002 - 76032 Rouen cedex
Tél : 02 35 58 53 27 - Fax : 02 35 58 53 03

10 boulevard du général Vanier
CS 60040 - 14006 Caen
Tél : 02 50 01 83 00 - fax : 02 50 01 85 90

Trois nœuds autoroutiers seront nécessaires : avec A28, avec A13 et entre les 2 branches du projet.

Six diffuseurs ou demi diffuseurs sont prévus : avec la RN31, avec la RD6014, avec la RD95, avec la zone Seine-Sud, avec la RD321 et avec la RD6015.

Le principe du système de péage fermé retenu comportera 3 barrières pleine voie, une par branche du projet, et 5 barrières sur les diffuseurs, celui de la zone Seine-Sud restant libre de péage compte tenu de son imbrication dans le raccordement à la RD18^e du barreau de raccordement à Rouen.

Le projet est conçu en appliquant les caractéristiques de la catégorie L1 de l'ICTAAL sauf en rive gauche de la Seine sur le barreau de raccordement à Rouen (ICTAAL L2). La vitesse de référence est 130 km/h (110 et 90 km/h pour le tronçon conçu en ICTAAL L2).

II Financement de l'opération

Le périmètre de l'opération a évolué au fil du temps. Ainsi, le projet ne comportait à l'origine que le contournement de Rouen entièrement situé en Seine-Maritime. A la suite des premières études et des concertations menées, des études complémentaires ont été engagées sur un barreau vers l'Eure devant relier le contournement de Rouen à l'autoroute A13 au niveau d'Incarville. Ce barreau vers l'Eure constituant la fonction liaison A28-A13 a été définitivement intégré au projet après le débat public organisé par la Commission Nationale du Débat Public en 2005.

A l'origine, les études étaient donc concentrées sur la partie seinomarine de l'actuel projet. Elles étaient financées au titre du CPER 1994-1999 pour un montant de 4 012 235,25 € (32 % État, 28 % région Haute-Normandie, 40 % département de Seine-Maritime).

Les études du barreau vers l'Eure ont été ensuite inscrites au CPER 2000-2006 pour un montant de 2 927 041,66 € (15 % État, 20 % région Haute-Normandie, 65 % département de l'Eure).

En 2005, le financement de la procédure de débat public a été assuré par l'État pour un montant de 1 278 000,00 €.

Depuis 2011, le financement du projet de Contournement Est de Rouen / Liaison A28-A13 est assuré annuellement par des autorisations d'engagement Grand projet pour un montant cumulé de 8 844 542,06 €.

Le montant total affecté aux études du projet au 31 décembre 2016 s'élève donc à 17 061 819,56 €.

Au total les participations cumulées des différents cofinanceurs ont été les suivantes :

État	11 845 514,18 €
région Haute-Normandie	1 708 834,20 €
département de la Seine-Maritime	1 604 894,10 €
département de l'Eure	1 902 577,08 €

III Procédures

Le projet de contournement Est de Rouen a fait l'objet, par décision en date du 3 novembre 2004, d'un débat public conduit par une Commission Particulière de Débat Public (CPDP) conformément aux dispositions du code de l'environnement. Le débat proprement dit, qui s'est déroulé du 9 juin au 9 novembre 2005.

Le compte-rendu du débat public rédigé par le président de la commission particulière du débat public a été publié le 28 novembre 2005 et le bilan du débat public rédigé par le président de la Commission Nationale du Débat Public le 29 novembre 2005. Le ministre de l'Équipement a fait connaître sa décision quant aux suites à donner au débat public par décision ministérielle en date du 2 mars 2006.

La décision précitée retient, d'une part, le principe de la réalisation d'un contournement routier à l'est de Rouen en tracé neuf et selon un profil en travers à 2 x 2 voies en section courante, avec échangeurs dénivelés et, d'autre part, une liaison vers l'Eure également à 2 x 2 voies dont les études doivent être réalisées concomitamment à celle du contournement.

Elle demande également l'étude de variantes évitant le site Natura 2000 des « boucles de la Seine, coteaux de Saint Adrien ».

Les objectifs du projet global sont arrêtés à cette occasion et sont rappelés au chapitre I « Description du projet ».

Le 19 juin 2006 la Direction Générale des Routes (DGR) a transmis à la DRE de Haute-Normandie la commande des études d'APS de la liaison A28-A13. Dans ce cadre, un dossier d'étape de ces études a été transmis à la DGR le 3 mars 2008 en vue de recueillir l'avis de la direction des études économiques et des évaluations environnementales (D4E ; direction de l'eau et direction de la nature et du patrimoine).

Dans le contexte du Grenelle de l'environnement et de la jurisprudence européenne sur des dossiers du même type nécessitant une évaluation des incidences Natura 2000, l'administration centrale a alors estimé nécessaire d'approfondir les études déjà initiées afin de comparer sur un pied d'égalité les différentes variantes compte tenu du fort enjeu environnemental aux franges de l'agglomération.

La commande stratégique du 6 février 2009 relative aux études préalables à l'enquête publique fixe les modalités de réalisation des études nécessaires. Les items milieux naturels, hydrologie et hydrogéologie (captages), franchissement de la Seine, raccordements aux infrastructures existantes, développement local urbain, trafic et fonctionnalités doivent être tout particulièrement étudiés. La concertation ne pourra intervenir qu'après validation du dossier de comparaison par le maître d'ouvrage central. Un second point d'arrêt post concertation permettra de choisir la variante retenue pour le projet. A l'issue du choix de la variante une nouvelle commande fixera les modalités de poursuite de l'opération (finalisation des études, dossier DUP).

Le ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, par lettre du 4 novembre 2009, a alors confirmé la poursuite des études sur la base du contenu de la commande stratégique du 6 février 2009.

Le projet de liaison A28-A13 est désormais inscrit, au titre de la résorption de la congestion, au projet de Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) publié en octobre 2011.

La comparaison des 34 variantes étudiées dans le cadre des études préalables à la DUP ont permis l'identification d'une variante préférentielle dont le principe a été acté par les partenaires institutionnels lors du Comité de pilotage du projet réuni par le Préfet de région le 19 octobre 2012. Il est prévu de recourir à une concession afin de pouvoir réaliser dans des délais courts la Liaison A28-A13.

En octobre 2012 la commission Mobilité 21 a été chargée par le Premier ministre de hiérarchiser les projets inscrits au projet de SNIT dont le montant total d'investissement (245milliards d'€ à l'horizon 2030-2040) excède les capacités de financement de l'État.

Le projet de Liaison A28-A13 fait partie des 1ères priorités (réalisation entre 2020 et 2030) du scénario retenu le 9 juillet 2013 par le gouvernement.

Du fait du dépassement du délai de 5 ans entre le débat public et la DUP, la CNDP est saisie le 18 septembre 2013. Dans sa décision du 6 novembre 2013 la CNDP recommande au maître d'ouvrage de mener une concertation avec le public basée sur le tracé préférentiel sous l'égide d'un garant. Cette concertation a eu lieu entre le 2 juin et le 12 juillet 2014.

Par courrier du 7 janvier 2015, Mme la Ministre de l'Environnement et de M le Secrétaire d'État en charge des transports confirment la poursuite des études du projet en vue d'une enquête publique préalable à la DUP. Le projet sera réalisé sous forme de concession dont l'éventuelle subvention d'équilibre sera financée à parité entre l'État et les Collectivités territoriales.

Parallèlement la DIT a mandaté un groupe d'experts piloté par la MARRN afin qu'il réalise un audit du projet technique dans une optique de maîtrise des coûts. La DIT a retenu par son relevé de décision du 17 septembre 2014 une partie des propositions faites par les experts : réduction de longueur et du profil en travers des Ouvrages d'Art Non Courant (OANC), simplification des bifurcations autoroutières, vitesse autorisée de 130km/h notamment.

Les études techniques (géométrie et OANC) ont été reprises sur ces bases en parallèle de la constitution du dossier d'enquête publique. Le rapport d'audit de sécurité en phase conception en date du 22 février 2016 a été complété, conformément à la procédure, par le rapport en réponse du maître d'ouvrage.

Les 12 OANC (10 viaducs, 1 tranchée couverte et 1 grand déblai), avant modifications consécutives à la décision du 17 septembre, ont, pour leur part, fait l'objet d'un avis de l'IGOA comme prévu par l'Instruction technique du ministère relative au processus d'élaboration des projets routiers. Les ouvrages ayant été significativement adaptés dans le sens des principes d'optimisations retenus par la DIT (qui ramènent leur nombre à 9 viaducs et 2 tranchées couvertes) ont reçu un second avis en date 29 février 2016. Cet avis final considère en conclusion l'estimation des ouvrages correcte.

IV Coût du projet

En valeur janvier 2015, le projet de Contournement Est de Rouen / Liaison A28-A13 est estimé à 886 millions d'euros hors taxe (832 millions d'euros hors taxe hors frais de maîtrise d'ouvrage du concessionnaire). Dans ce montant, le coût des mesures environnementales s'élève à 55,8 millions d'euros.

Comme il est indiqué au chapitre III « Procédures », l'estimation du projet a fait l'objet d'un contrôle commandé par la DIT à un groupe d'experts. Cette expertise du projet avant optimisation valide le montant global de l'opération à partir duquel a été ré-estimé le projet optimisé objet de la présente demande d'approbation.

V Avancement du projet

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet est envisagée entre mai et juillet 2016. Elle portera sur 3 objets : utilité publique, statut autoroutier et mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Le rapport et les avis de la commission d'enquête pourraient alors être publiés dans le courant de l'été.

Si la déclaration d'utilité publique du projet est prononcée, une procédure d'appel d'offres à concessionnaire sera lancée par la DIT.

La mise en service de l'autoroute est aujourd'hui envisagée à l'horizon 2024.

VI Objet de l'approbation

Le projet de Contournement Est de Rouen / Liaison A28-A13 possède la particularité de nécessiter la réalisation d'un nombre élevé de grands ouvrages de franchissement, 2 des 9 viaducs dépassant 1000 m de long (1100 et 1700 m). Compte tenu de leur impact sur la faisabilité technique et financière du projet, la faisabilité des ouvrages non courant doit obligatoirement être vérifiée via des Études Préliminaires d'Ouvrage d'Art (EPOA). Les 11 ouvrages d'art non courant (9 viaducs et 2 tranchées couvertes) représentent par ailleurs 42 % du coût des travaux. Au dossier des études préalables il est donc joint ces EPOA, indispensables à la bonne estimation du projet.

Il est ainsi proposé à l'approbation le dossier des études préalables à la DUP ainsi que les 11 dossiers d'EPOA.

VII Décision

Compte tenu de la finalisation des études préalables à la DUP du projet de Contournement Est de Rouen / Liaison A28-A13 ayant fait l'objet de la procédure d'audit de sécurité, j'approuve le dossier d'études préalable à la DUP du projet dont le coût, après prise en compte des optimisations demandées par la DIT tant au niveau du tracé qu'au niveau des ouvrages d'art, ressort, à ce stade d'étude, à 886 millions d'euros HT (valeur janvier 2015).

Le 7 avril 2016

Le Directeur Régional de l'Environnement, de
l'Aménagement et du Logement de Normandie

Patrick BERG

Copie à : DIT / GRN / ARN 1

**Pièces jointes : Dossier des études préalables à la DUP
11 dossiers d'EPOA**