

## Maître d'ouvrage



**DREAL Haute-Normandie**

# LIAISON A28 – A13 : A l'Est de Rouen

## Etudes Préalables

## 2-12 Bilan de la concertation

Indice	Date	Nature des modifications	Conçu par	Vérifié par	Approuvé par
A	05.04.2012	Première émission	LDD	ABN	ABN
B	31.10.2012	Validation DREAL	LDD	ABN	ABN
C	24.08.2015	Intégration bilan de concertation	ARN	CDY	ABN



EP

COT

ENS----

GEN

ME

00083

C

## TABLEAU DE SUIVI DES MODIFICATIONS – GRILLE DE REPERAGE

	Indice					
Page modifiée	A	B	C	D	E	F
1	X	X	X			
2			X			
3			X			
4			X			
5			X			
6			X			
7			X			
8			X			
9			X			
10			X			
11			X			
12			X			
13			X			

# SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>Objet du document.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Rapport du garant .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Compte rendu de la concertation .....</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Bilan de la concertation .....</b>	<b>8</b>
4.1	DES PREMIERES REFLEXIONS AU DEBAT PUBLIC DE 2005 .....	8
4.1.1	Variante Ouest éloignée et variante Est éloignée (1990) .....	8
4.1.2	Emergence d'une troisième option : la rocade Est rapprochée (1993) .....	8
4.1.3	Le débat public de 2005 et la décision ministérielle de mars 2006 .....	9
4.2	LES ETUDES AYANT CONDUIT A LA NOUVELLE SAISINE DE LA CNDP ET LA CONCERTATION RECOMMANDEE DE 2014 .....	10
4.2.1	Les études d'avant-projet sommaire de 2007 à 2009, pour le contournement de Rouen et pour le barreau vers l'Eure .....	10
4.2.2	La relance des études suite au Grenelle de l'Environnement .....	10
4.2.3	Des discussions sur la maîtrise d'ouvrage du projet et la nouvelle feuille de route ministérielle .....	11
4.2.4	La nouvelle saisine de la CNDP .....	11
4.3	LA CONCERTATION RECOMMANDEE DE 2014 .....	12
4.3.1	Le déroulement de la concertation .....	12
4.3.2	Les enseignements de la concertation .....	13
4.4	LES PRINCIPES DE POURSUITE DU DIALOGUE POST-CONCERTATION .....	13

## **1 OBJET DU DOCUMENT**

Le présent dossier fait partie du sous dossier 2 relatif aux études de la liaison A28-A13, à l'Est de Rouen.  
Il a pour objectif de présenter le bilan de la concertation.

## **2 RAPPORT DU GARANT**

## **Rapport du garant**

Projet de Contournement Est de  
Rouen

Liaison A28 A13

2 juin au 12 juillet 2014

établi par Michel Gaillard



Le 22 septembre 2014

**MICHEL GAILLARD**  
**Garant de la concertation**

Décisions de référence :

Saisine de la CNDP par lettre du Ministre en charge des transports datée du 18 septembre 2013

Décision CNDP du 6 novembre 2013

Décision CNDP du 4 décembre 2013

### **Propos liminaires**

Par lettre en date du 18 septembre 2013, le Ministre en charge des transports a saisi la Commission nationale du débat public du projet de « Contournement Est de Rouen et liaison A28 A13 ».

Considérant que l'opportunité de ce projet avait été débattue lors du débat public organisé par la CNDP du 9 juin au 9 novembre 2005, que celle-ci a été confirmée par la décision ministérielle du 6 mars 2006 décidant de la poursuite du projet, la Commission a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public.

Le bilan du débat public de 2005 soulignait *« que pour le Conseil régional et les deux Conseils généraux de la Seine-Maritime et de l'Eure le projet de contournement est de Rouen était nécessaire mais pas suffisant : il devait être considéré comme un élément de la liaison A28 – A13, donc être prolongé par un barreau de liaison avec le département de l'Eure, projet d'infrastructure inscrit au contrat de plan Etat-Région en vigueur à l'époque. En tout état de cause, le dossier du débat de 2005 comportait un chapitre sur cette question et celle-ci a pu être abordée pendant le débat public. »*

La décision de la CNDP datée du 6 novembre 2013, indique que la décision ministérielle de 2006 a été confirmée par les Gouvernements successifs et que ce projet figure, par ailleurs, dans les priorités affichées par le Premier ministre à la suite du rapport « mobilité 21 », que des études complémentaires ont conduit le comité de pilotage associant l'Etat, les Collectivités territoriales et les élus à retenir en octobre 2012 un tracé préférentiel tenant compte du débat de 2005 pour le raccordement à Rouen.

Par contre, le public n'ayant pas été directement associé à ces études et n'ayant pu, depuis 2005, exprimer ses observations, la CNDP recommande au maître d'ouvrage de soumettre au public ses réflexions et le tracé préférentiel qui en résulte dans le cadre d'une concertation qu'il organisera et qui sera placée sous l'égide d'une personnalité indépendante que la Commission désignera et qui en sera le garant.

Cette concertation s'est déroulée du 2 juin au 12 juillet 2014.

La mission du « garant », dont neutralité, impartialité et objectivité sont les mots clés qui sous-tendent sa mission, est une déclinaison des missions que les textes confèrent à la CNDP :

- il veille aux bonnes conditions d'information et de participation du public aux débats organisés. A ce titre, il s'assure, notamment, que le public a bien été éclairé sur les enjeux du projet, ses aspects techniques et ses impacts ;
- il contribue à la détermination des modalités de mise à disposition de l'information auprès du public et de participation de ce dernier ;
- il s'assure du bon déroulement de la concertation, notamment de la faculté réelle donnée au public de pouvoir questionner le maître d'ouvrage et d'obtenir des réponses, de pouvoir formuler des remarques et suggestions, tant sur l'opportunité du projet que sur sa consistance et ses impacts.
- il valide le compte rendu de la concertation que rédige le maître d'ouvrage

Dans l'esprit de ce qui précède, le présent rapport évoque essentiellement deux aspects de la concertation qui vient de s'achever : l'appréciation de la qualité de celle-ci et l'énumération des points du projet jugés particulièrement critiques par le public.

## Sommaire

	Page
1- LE PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION ET SES OBJECTIFS	5
2- LES MODALITES ET LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION	6
3- LES INTERROGATIONS ET LES AVIS EXPRIMES SUR LE PROJET	9
4- CONCLUSION	13



## 1- LE PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION ET SES OBJECTIFS

Le dossier soumis à la décision de la CNDP concerne, à l'origine, un projet de contournement routier de l'agglomération rouennaise, à l'est de celle-ci, dont le principe est évoqué depuis de nombreuses années dans divers documents de planification locaux, voir nationaux (SDAU de 1972, schéma directeur de 2001 et schéma de cohérence territoriale de 2004, mais aussi carte des infrastructures routières à long terme arrêtée par le CIADT du 18 Décembre 2003, etc.). Au cours de ces années, il a fait l'objet de phases successives d'études et de concertations, notamment du débat public de 2005 évoqué dans les propos liminaires.

Dans un courrier de juin 2011 adressé au Préfet de la région Haute-Normandie, la Ministre en charge des transports confirme l'intérêt que porte l'Etat à cette liaison A28-A13. Elle préconise la recherche, avec les collectivités territoriales concernées, d'un tracé de cette liaison complétée du raccordement à Rouen, qui garantisse le respect des objectifs de mobilité poursuivis ainsi que la recherche du moindre impact environnemental. Un tel projet serait alors placé sous maîtrise d'ouvrage unique de l'Etat, ce dernier examinant les conditions de sa réalisation sous le régime d'une mise en concession.

La mise en œuvre des recommandations de ce courrier s'est concrétisée par la réalisation d'études complémentaires conduites par l'Etat et soumises à l'avis d'un Comité de pilotage associant, notamment, l'Etat et les Collectivités territoriales, potentiels cofinanceurs du projet.

A l'issue de ces études, l'Etat a retenu une variante préférentielle du tracé tenant compte des conclusions du débat de 2005 pour le raccordement à Rouen, variante validée par le Comité de pilotage en octobre 2012. Cette variante, qui figure dans les priorités affichées par le Premier ministre à la suite du rapport « mobilité 21 », consiste en un fuseau de passage de 300m de largeur, conciliant au mieux, selon le maître d'ouvrage, les objectifs du projet avec les contraintes techniques et les enjeux environnementaux, humains et naturels.

Présentée au public au cours de la concertation qui vient de se dérouler, cette variante consiste à créer une autoroute à 2x2 voies reliant l'A28 nord, à hauteur d'Isneauville, à l'A13 et l'A154 près d'Incarville et à la RD 18e près du carrefour avec la RD 18, communément appelé le « rond-point aux vaches ».

Réalisée sous le régime de la concession, seule solution permettant, selon le maître d'ouvrage, sa réalisation rapide, cette nouvelle infrastructure présenterait un coût d'investissement estimé à 1,05 milliard d'euros à la date d'aujourd'hui. L'emplacement précis des postes de péage, le montant de ces péages, ainsi que la définition du tracé final à l'intérieur du couloir de passage de la variante préférentielle, seraient déterminés par le futur concessionnaire, qui devra respecter le cadre fixé par l'Etat, cadre issu en



partie des différentes étapes d'échanges avec la population. La mise en service du projet est envisagée pour 2024.

Huit ans après le débat public sur le contournement routier de Rouen, les raisons ayant motivé la décision d'organiser celui-ci, restent d'actualité concernant le projet soumis à cette nouvelle concertation : l'importance des enjeux économiques et sociaux **du fait des liens entre ce projet et la desserte des zones d'habitat ou d'activité des agglomérations de Rouen et de Louviers-Val de Reuil, la répartition des flux de circulation entre les divers modes de transport, les impacts sur les milieux naturels et humains et sur les paysages.**

Dans sa présentation du projet, le maître d'ouvrage, l'Etat, argumente que le projet de liaison A28-A13-Contournement Est de Rouen entend apporter une réponse durable à la situation de saturation des axes routiers de l'agglomération rouennaise et à ses conséquences pour les habitants et les entreprises concernés, à offrir une meilleure desserte de la vallée de l'Andelle et à renforcer les liaisons entre les pôles économiques rouennais et nord-eurois.

Attendue par les collectivités territoriales et les acteurs socio-économiques hauts normands, la réalisation de ce projet favoriserait selon eux le développement et l'attractivité du territoire.

## **2- LES MODALITES ET LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION**

Conçus par le maître d'ouvrage représenté par la DREAL Haute-Normandie (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement), avec l'appui de ses conseils, et approuvés par le garant chaque fois que nécessaire, les outils mis en œuvre pour informer le public ainsi que le dispositif de la concertation lui-même et l'organisation de son déroulement, ont été présentés pour avis aux différents acteurs du territoires (élus, acteurs économiques et associatifs) impactés par le projet.

### **2.1- Les outils mis en œuvre**

Elaborés avec l'objectif de rendre cette concertation accessible à tous les publics directement concernés par le projet, ils concernent à la fois les supports d'information sur ce dernier et les moyens de communication associés.

- **Un dossier de la concertation** présentant les objectifs du projet et le tracé de principe envisagé pour cette liaison autoroutière a été adressé aux élus, notamment pour mise à disposition du public dans les mairies, aux acteurs économiques et associatifs, ceci dès

l'ouverture de la période de la concertation. Il a été largement diffusé lors des réunions publiques. Au total, près de 5 000 exemplaires ont ainsi été distribués.

- **Un dépliant, incluant une carte T**, présentant un résumé des caractéristiques du projet et le calendrier de la concertation, a été diffusé à 165 000 exemplaires dans les boîtes aux lettres des habitants des communes concernées. L'efficacité de ce mode de distribution, usuel dans tous les débats publics, a été parfois critiquée (mélange avec d'autres documents publicitaires, non distribution dans les boîtes refusant les supports publicitaires). D'où la nécessité, dans ces procédures de communication sur la concertation et son déroulement, d'avoir recours à des annonces dans la presse locale, ce qui fut mis en œuvre à de multiples occasions au cours de la période de concertation.
- **Des panneaux d'exposition** (65 jeux) ont été mis en place dans les lieux accueillant le public (communes, intercommunalités et conseils généraux concernés par le projet) et à l'occasion de chacune des réunions publiques.
- **Un site Internet** dédié à la concertation était accessible dès le début de celle-ci, et a reçu près de 7 000 visites durant la période de la concertation, du 2 juin au 12 juillet 2014. Sur ce site, le public pouvait télécharger toutes les informations utiles concernant le dossier et la concertation elle-même (dossier de la concertation, programme et planning des rencontres, comptes rendus des réunions,...), faire part de ses interrogations ou déposer des avis sur le projet.

Le total des avis exprimés, soit déposés sur le site, adressés par courrier, par retour des cartes T, soit exprimés en réunion publique, représente près de 1 800 interventions versées au débat, une source précieuse d'information sur l'opinion des populations concernées par le projet.

Pour accroître l'opportunité qui leur était donnée de s'exprimer, les acteurs « institutionnels », politiques, économiques ou associatifs, ont eu la possibilité de rédiger une « **contribution** », celle-ci constituant un argumentaire explicitant la position de ses auteurs sur le projet débattu. Sur le site Internet du débat, 62 contributions ont été versées, émanant pour l'essentiel et à parts égales de trois types d'acteurs : les collectivités locales, les entreprises et leurs représentants, les associations



## 2.2- Les modalités de la concertation

**La concertation s'est déroulée du 2 juin au 12 juillet 2014** et s'est appuyée sur différentes modalités de rencontre avec le public.

Au total, **9 réunions publiques** ont été organisées: deux réunions d'ouverture de la concertation, à Rouen le 2 juin et à Evreux le lendemain, suivies de trois réunions dites territoriales (localisées à Saint-Jacques sur Darnétal, Pitres et Val de Reuil), de trois réunions dites thématiques (Oissel, Gouy et Alizay), et d'une réunion de clôture le 9 juillet à Rouen.

Les réunions territoriales ont été l'occasion de présenter le projet dans sa globalité et de faire un zoom sur le territoire proche du lieu de la rencontre. Les réunions thématiques visaient, outre une présentation globale du projet, à ouvrir un débat avec le public sur les liens entre le projet et trois problématiques distinctes, chacune abordée lors de l'une de ces trois réunions : le développement économique, l'environnement humain et naturel, la problématique « déplacement ». Lors de ces rencontres, sont intervenues diverses personnalités donnant leur point de vue sur le thème de la réunion.

Le dispositif, tel que précédemment décrit, a permis au public de pouvoir s'exprimer sur le dossier, ces rencontres publiques ayant constitué des moments d'échanges privilégiés avec le maître d'ouvrage.

## 2.3- Le déroulement de la concertation

Chaque réunion publique était ouverte par le maire de la commune accueillante. On notera que le choix a été fait de confier au garant le rôle de modérateur lors de ces rencontres, ceci en raison de son statut de personnalité indépendante du maître d'ouvrage et de sa position de neutralité à l'égard du dossier.

### ***Des réponses aux questions du public source, parfois, de frustration...***

Environ 2500 personnes ont participé aux réunions publiques, certaines rencontres ayant mobilisé plus de 300 participants.

Les réponses aux questions traitées lors de ces réunions ont parfois suscité de la frustration chez les participants de la rencontre, insuffisamment éclairés, selon eux, sur le thème abordé. Parmi ces thèmes figurent en particulier les hypothèses de trafic retenues dans les études, celui de l'implantation exacte de l'ouvrage par rapport aux habitations ou celui de la valeur du péage qui serait perçu. Face à ce sentiment d'insatisfaction, le maître d'ouvrage a rappelé le positionnement de la concertation dans le temps du projet, en amont des études de finalisation de celui-ci afin que puissent être intégrées au projet final les attentes du public, ses critiques et ses suggestions. Il a rappelé,



fréquemment, le rôle important que jouera le futur concessionnaire de l'ouvrage, large d'une cinquantaine de mètres environ à l'intérieur du fuseau de 300 mètres présenté à cette concertation, dans les réponses apportées à nombre de ces questions, en particulier dans la localisation précise de son implantation et sur le niveau de péage. Il a été souligné, enfin, que l'enquête publique organisée ultérieurement, si décision est prise de poursuivre le projet, sera une nouvelle occasion pour tous les usagers ou riverains du projet, de faire valoir leurs attentes et réserves sur toutes questions précises d'implantation et d'insertion des ouvrages.

### ***..et un climat des rencontres le plus souvent tendu***

Au cours de cette phase de concertation, les échanges entre le public et le maître d'ouvrage ont été à la fois riches et souvent de qualité. Mais incontestablement les réunions publiques ont été l'occasion, pour une grande partie des personnes présentes, de manifester bruyamment leurs inquiétudes face à un projet menaçant l'équilibre de leur environnement, leur cadre de vie actuel, un public souvent accompagné dans ses critiques par les élus locaux des territoires impactés par le projet.

Si d'une façon générale ces échanges sont restés courtois, on regrettera néanmoins quelques rares dérapages mettant en cause les personnes représentant le maître d'ouvrage en tribune, dérapages disqualifiés par les propos de la représentante d'une association de protection de l'environnement en réunion de clôture, estimant que le Directeur de la DREAL «...est venu aux réunions avec calme, constance et courage...»...sans jamais, dans ses propos, se départir du respect du public.

## **3- LES INTERROGATIONS ET LES AVIS EXPRIMES SUR LE PROJET**

Au cours des échanges qui se sont déroulés en réunion publique, mais aussi à la lecture des avis et contributions déposés sur le site ou reçus par courrier, de nombreux points du dossier ont été évoqués, points que reprend le compte rendu de la concertation dressé par le Maître d'ouvrage.

Rappelons que le garant, observateur de la concertation, ne prend pas position sur le fond du dossier, l'autorité responsable du projet restant libre de sa décision d'intégrer, lors de la finalisation de celui-ci, les réponses à certaines attentes fortes exprimées par le public. Il appartient au garant, par contre, de rappeler les questionnements clés soulevés à propos du dossier soumis au débat.

Dans cet esprit, ce rapport ne vise pas à l'exhaustivité des échanges qui se sont déroulés. Seules sont évoquées les questions ou opinions qui ressortent de manière très significative de cette concertation et qui appellent, de fait, une réflexion approfondie sur les suites que le Maître d'ouvrage souhaite donner à ce dossier. Ces suites concernent à la fois certaines caractéristiques du projet (tracé et types d'ouvrages), mais

aussi la méthode de travail à mettre en œuvre pour sa finalisation, dès lors que serait prise la décision de le poursuivre et le réaliser.

Ces points significatifs sont au nombre de quatre :

- L'utilité du projet
- Le choix du tracé retenu
- L'option de la mise en concession
- Le dialogue avec les élus du territoire

#### **a/Un projet dont l'utilité est très largement soulignée**

Bien qu'ayant reçue une réponse positive et quasi unanime lors du débat public de 2005, et de ce fait réputée sans objet aujourd'hui, la question de l'opportunité du projet apparaît au cœur des échanges qui se sont déroulés durant cette période de concertation. De ces derniers, tous supports d'expression confondus, ressort clairement une approbation des objectifs poursuivis par le projet, mais une contestation fréquente des orientations retenues pour les atteindre.

Si divers intervenants, notamment les représentants des mouvements politiques ou associatifs investis dans les questions environnementales, sont régulièrement intervenus, notamment en réunion publique, pour affirmer que ce projet n'était pas utile, plaidant pour des réponses alternatives aux enjeux à relever et une autre conception de la gestion de la mobilité, la nécessité de réaliser un contournement de Rouen simultanément à une liaison A28-A13 desservant l'agglomération de Louviers/Val-de-Reuil apparaît assez largement approuvée par le public. On soulignera que cette adhésion aux objectifs poursuivis par le projet, donc à la réalisation d'un contournement est de Rouen, est partagée par la plupart des élus du territoire concerné par le tracé mis en débat, y compris ceux, nombreux, qui en critiquent certains aspects.

La convergence sur Rouen de la plupart des routes nationales et départementales, fréquemment saturées, se traduit en termes de difficulté de circulation dans plusieurs communes de l'agglomération rouennaise, tout particulièrement dans le centre-ville de Rouen, avec des impacts conséquents sur la vie de cette agglomération et le quotidien de ses habitants, impacts qui se mesurent aussi en termes d'insécurité routière, de pollution de l'air, de nuisances sonores qui atteignent en certains lieux et à certains moments, un degré intolérable pour les riverains des axes saturés.

En l'absence d'itinéraires de contournement, les trafics de transit et les trafics d'échange liés aux activités logistiques et portuaires implantées dans la région, viennent se superposer au trafic journalier des habitants de l'agglomération et du nord de l'Eure qui convergent vers Rouen. L'un des objectifs clés que poursuit le projet selon le Maître d'ouvrage, vise à permettre de détourner ces trafics du cœur de l'agglomération rouennaise, facilitant ainsi le développement des transports en commun sur les axes

routiers pénétrant dans celle-ci, tout en améliorant les échanges entre le secteur de Louviers-Val-de-Reuil et Rouen.

Pour l'ensemble des entreprises et de leurs instances représentatives, la liaison projetée est une urgence économique, sa réalisation est indispensable à l'attractivité du territoire donc à la création d'emplois. Les difficultés actuelles de desserte routière, donc d'accessibilité, sont présentées comme un frein majeur au développement des activités existantes et un sérieux handicap pour l'accueil de nouvelles entreprises, notamment dans la vallée de l'Andelle qui, avec ce projet, bénéficierait de meilleures conditions de desserte.

L'exigence que soit réalisé ce contournement a été exprimée parfois avec force et très clairement, tant par des particuliers concernés par les nuisances actuelles que par les entreprises, une réalisation que tous souhaitent rapide.

#### **b/ Mais un choix de tracé qui soulève de nombreuses critiques**

Si la réalisation d'un contournement est de Rouen et d'une liaison avec l'A13 est globalement souhaitée, nombreuses ont été les critiques exprimées à l'encontre du tracé soumis à la concertation.

Le tracé proposé lors du débat public de 2005 avait fait l'objet de débats difficiles, notamment quant à ses effets environnementaux potentiels, et conduit des participants à proposer des tracés alternatifs permettant d'éviter les coteaux de Saint-Adrien et les zones de captage d'eau potable.

Le tracé dit « variante préférentielle » soumis à la concertation répond à ces deux préoccupations. Il soulève, a contrario, de nouvelles inquiétudes liées pour l'essentiel aux impacts du projet sur le cadre de vie des habitants directement concernés par celui-ci.

Contesté par nombre d'élus des communes traversées, par les personnes habitant à proximité de celui-ci et les associations locales créées pour organiser l'opposition au projet, les critiques exprimées portent sur les conséquences du projet, selon ceux qui les expriment, en termes de pollutions liées au futur trafic autoroutier (pollutions visuelles, sonores, liées aux émissions de particules fines,...), mais aussi de risque d'accidents, notamment au droit des ouvrages d'art nécessaires au franchissement de la Seine.

Point particulier parmi ces critiques, celui exprimé par les élus et habitants des Authieux sur le Port Saint Ouen, village dont le tracé projeté traverse, sur le plateau, la pointe ouest de la partie agglomérée, exigeant la destruction de plusieurs habitations, et surplombe les maisons situées en bordure de Seine.

Les options de tracés alternatifs à celui proposé sont peu présentes dans les interventions, hormis le passage du contournement par le pont

Flaubert, option qualifiée par le Maître d'ouvrage d'inadaptée au concept de contournement de l'agglomération, ce pont étant situé dans la ville de Rouen. Autre proposition étudiée et formulée par une association de riverains des Authieux : celle d'un passage en tunnel au droit de ce village, une proposition qui, à tout le moins, mérite d'être instruite. Le souhait d'un recours accru à la mise en souterrain de l'ouvrage a pu, parfois, être souhaité, à l'exemple de la commune de Saint-Etienne du Rouvray.

On notera, également, que la version autoroutière du projet, version à deux fois deux voies, est contestée dans sa partie euroise par la majorité des élus de la communauté d'agglomération concernée (CASE).

En réponse à ces critiques, exprimées souvent avec véhémence et exaspération, le Maître d'ouvrage a constamment apporté une réponse en trois points, associée à l'hypothèse d'une poursuite du projet :

- Les études d'impact qui seraient réalisées à l'occasion de la préparation du dossier de DUP, seront, comme l'exigent les lois dites « Grenelle », à la fois exhaustives et approfondies sur toutes les questions d'ordre environnemental soulevées lors des débats
- Le concessionnaire désigné le moment venu pour réaliser l'ouvrage, intégrerait dans ses études de positionnement et de conception de celui-ci les observations exprimées par le public lors de cette concertation, observations traduites dans le cahier des charges que lui fixera l'Etat
- En toutes hypothèses, la règle « Eviter, Réduire, Compenser » prévaudra lors de la finalisation à venir des études du tracé

Le dernier terme de cette règle méritera une attention particulière du Maître d'ouvrage s'agissant à la fois de l'indemnisation des particuliers dont les habitations sont directement menacées par la réalisation de cet ouvrage, mais également celle des agriculteurs dont les exploitations seront affectées par celle-ci, qu'il s'agisse du prélèvement de surfaces agricoles ou du nécessaire rétablissement des accès indispensables à la poursuite de leur exploitation.

### **c/ La mise en concession : une option contestée**

Au cours des débats, de nombreuses interventions ont porté sur les aspects financiers du projet, exprimant des doutes sur l'évaluation du coût de celui-ci faite par le maître d'ouvrage, mais révélant surtout les interrogations ou les inquiétudes du public dans une période marquée par les difficultés économiques qu'affronte le pays, son endettement et les déficits publics qui perdurent. Sous-jacente à ces interventions, la question est celle de l'adéquation d'un tel projet, coûteux en investissement, au contexte économique actuel.

Le mode de financement de l'opération, à savoir le recours à une mise en concession, présenté par le Maître d'ouvrage comme la condition



incontournable d'une faisabilité financière de celle-ci, a été, de fait, au cœur des critiques exprimées par une large part du public qui refuse le principe d'un péage. Ce refus repose à la fois sur des raisons de coût des trajets, domicile-travail en particulier, mais aussi, exemples vécus à l'appui, sur ses effets dissuasifs pour les usagers potentiels. Le recours au péage se traduirait, selon ses détracteurs, par un projet n'atteignant pas ses objectifs de contournement, laissant sur les axes que l'on veut soulager une part significative du trafic.

Pour d'autres intervenants, par contre, inquiets des répercussions qui pourraient résulter d'une absence de péage sur la pression fiscale, il paraît normal que l'utilisateur paie le service rendu par l'autoroute et non le contribuable, déjà fortement sollicité.

Chacun aura entendu la réponse du Maître d'ouvrage sur cette question, à savoir que le choix est entre une autoroute à péage ou pas d'autoroute, avec pour seule atténuation du propos, l'éventuelle réduction du niveau de ce péage grâce à des subventions complémentaires des collectivités.

#### **d/ Le dialogue avec les élus du territoire**

Si la conduite du projet, postérieurement au débat public de 2005, puis dans l'esprit de la lettre de juin 2011 de la Ministre en charge des transports, a bien associé les principaux élus de la région à la définition de la « variante préférentielle » présentée à la concertation, la plupart des maires de communes concernées par le tracé ont exprimé, avec constance, leur regret de n'avoir pas été impliqués dans les réflexions ayant présidé aux études de ce tracé. Bien qu'ayant été régulièrement informés des orientations prises par le Maître d'ouvrage et approuvées par le Comité de pilotage, aujourd'hui ils ne sont clairement pas suffisamment porteurs du projet, alors même que la plupart d'entre eux adhèrent aux objectifs poursuivis par celui-ci.

Si le projet se poursuit, les associer plus que par le passé à sa finalisation paraît indispensable.

Dans ses conclusions de la concertation, chacun aura retenu que telle était bien l'intention du Maître d'ouvrage.

#### **4- CONCLUSION.**

Cette concertation, dont l'utilité a parfois été mise en doute par certains représentants du public, voire certains élus, aura été, au final, largement approuvée dans son déroulement, notamment par ceux qui ont participé aux rencontres publiques. Elle aura permis à tous les acteurs concernés, à tous ceux qui ont souhaité s'informer et faire valoir leur point de vue, d'être éclairés, autant qu'il était possible, sur le contenu et les objectifs du dossier qui leur était soumis, d'exprimer leur approbation ou leurs critiques. Des contributions argumentées ont nourri les échanges et on

soulignera que, tout au long des réunions, même dans un climat tendu, a prévalu une bonne qualité d'écoute et de respect des opinions.

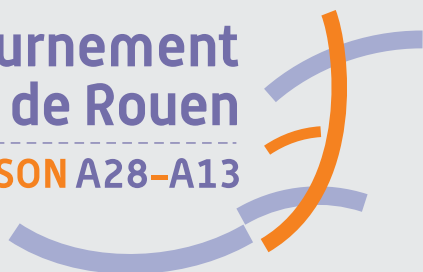
Rappelons que l'intégralité des échanges qui ont eu lieu au cours de cette concertation sera reprise dans le compte rendu de la concertation dressé par le Maître d'ouvrage, document qui sera soumis à l'avis du garant.

Ce même public aura pu noter que les échanges avec le Maître d'ouvrage sur ce projet ne s'interrompent pas avec la clôture de cette phase de concertation. Si le projet est poursuivi, la DREAL s'est engagée à ce que la préparation à venir du dossier d'enquête publique soit accompagnée d'un dialogue avec l'ensemble des partenaires institutionnels, élus et acteurs socio-économiques et associatifs, et d'une écoute des citoyens du territoire concernés par le projet. Par ailleurs, dans la phase finale des études de réalisation de l'ouvrage, il appartiendra au concessionnaire retenu d'ouvrir un dialogue avec les riverains du projet et leurs élus pour arrêter les détails de cette réalisation, en particulier l'implantation exacte du tracé.

### **3 COMPTE RENDU DE LA CONCERTATION**

Contournement  
Est de Rouen

LIAISON A28-A13



# Compte-rendu de la **concertation**

(2 juin - 12 juillet 2014)



*Liberté • Égalité • Fraternité*  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère  
de l'Écologie,  
du Développement  
durable  
et de l'Énergie

Octobre 2014



# Sommaire

<b>Introduction</b>	<b>4</b>
<b>PARTIE I : Préparation et déroulement de la concertation</b>	<b>7</b>
<b>La saisine de la Commission nationale du débat public</b>	<b>8</b>
<b>Les réunions de préparation de la concertation</b>	<b>8</b>
Les réunions avec les partenaires du territoire	8
Des réunions de travail avec le garant	8
<b>Le dispositif de concertation mis en place</b>	<b>9</b>
Annoncer la concertation	9
Informar sur le projet et sur la concertation	10
Échanger et contribuer	11
<b>Une participation importante</b>	<b>17</b>
<b>PARTIE II : La synthèse thématique des avis exprimés lors de la concertation</b>	<b>19</b>
<b>Le Contournement Est de l'agglomération rouennaise, un projet jugé utile</b>	<b>20</b>
Des objectifs partagés	20
Une demande de réalisation rapide	25
Mais une forte inquiétude autour du péage	25
Une attente forte des élus d'être parties prenantes du projet	31
<b>Les alternatives soumises au projet</b>	<b>32</b>
Une remise en question des effets bénéfiques du projet pour le territoire	32
L'amélioration souhaitée des itinéraires routiers existants	39
Les alternatives modales mises en avant : le fret fluvial et ferroviaire, le développement des transports en commun	40
<b>Les attentes et préoccupations générées par la variante préférentielle</b>	<b>42</b>
La concertation sur la variante	42
Les enjeux humains et naturels	44
Les amendements et compléments proposés sur certains secteurs	53
<b>PARTIE III : Les enseignements de la concertation pour la maîtrise d'ouvrage</b>	<b>59</b>
Les enjeux	60
La méthode	61
<b>CONCLUSION</b>	<b>62</b>

# Introduction

**Le présent compte-rendu a pour objectif de présenter les résultats de la concertation sur le projet de Contournement Est – Liaison A28-A13, concertation recommandée par la Commission nationale du débat public (CNDP) au titre des articles L 121-8 à L 121-13 du Code de l'Environnement. L'État, maître d'ouvrage du projet, représenté par le Préfet de Région et, auprès de lui, par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Haute-Normandie, a organisé cette concertation du 2 juin au 12 juillet 2014, sous l'égide d'un garant nommé par la CNDP, Michel GAILLARD.**

## Le projet

Carrefour de nombreuses autoroutes et routes nationales et départementales très fréquentées, l'agglomération rouennaise est victime d'une importante congestion routière qui limite le développement des transports en commun. Faute d'itinéraires de contournement, les trafics de transit et les trafics d'échange liés aux activités logistiques et portuaires viennent se superposer au trafic journalier des habitants de l'agglomération et du nord de l'Eure qui convergent vers Rouen.

Présent dans le débat régional depuis une trentaine d'années, le projet de contournement autoroutier de Rouen a fait l'objet d'un débat public en 2005. Les études menées depuis ont permis de définir une « variante préférentielle », c'est-à-dire le fuseau de passage conciliant au mieux les objectifs du projet avec les contraintes techniques et prenant en compte les enjeux humains et environnementaux.

Par la réalisation de cette infrastructure, l'État – maître d'ouvrage du projet – entend participer, aux côtés des collectivités, à une amélioration de la qualité de vie des habitants, à un développement des transports en commun rendu possible par le désengorgement des voiries, et plus globalement à un développement urbain et économique équilibré du territoire.

Cette nouvelle infrastructure doit en effet permettre de détourner les trafics de transit qui traversent à l'heure actuelle le cœur d'agglomération. Elle vise également à améliorer les échanges entre le secteur de Louviers– Val-de-Reuil et Rouen, et à offrir de

bonnes conditions de desserte de la vallée de l'Andelle, pour renforcer son attractivité économique.

Le projet consiste à créer une liaison autoroutière reliant l'A28 nord à hauteur d'Isneville et l'A13 et l'A154 près d'Incarville ainsi qu'à la RD18e près du carrefour communément appelé le « rond-point aux vaches ».

Afin de garantir une bonne desserte des territoires traversés et détourner le trafic des routes aujourd'hui embouteillées, le projet prévoit des échangeurs avec les principaux axes rencontrés : RN31, RD6014, RD95, RD321 et RD6015. Un échangeur est aussi prévu au sein même de la zone d'activité Seine-Sud. Estimée à 1 milliard d'euros, cette nouvelle infrastructure à 2x2 voies sera réalisée par concession, seule solution permettant la réalisation d'un seul tenant, dans un calendrier maîtrisé, d'un équipement offrant un haut niveau de service. Le montant des péages, leur emplacement précis ainsi que la définition du tracé final au sein de la variante préférentielle seront déterminés par le futur concessionnaire, qui devra respecter le cadre fixé par l'État à l'issue des étapes d'échanges avec la population.

La mise en service du projet est envisagée pour 2024.

La concertation qui s'est tenue s'inscrit dans une démarche de dialogue continu avec le territoire, qui comprendra notamment par la suite, si le ministre en décide ainsi, l'enquête publique préalable à la DUP, l'enquête publique relative à la loi sur l'eau, et la consultation du public au titre de la préservation des espèces protégées.

### > Un projet soumis au débat public en 2005 et précisé pour tenir compte des avis exprimés

Organisé en 2005, le débat public sur le projet de Contournement Est de Rouen avait confirmé la nécessité d'un tel projet afin d'améliorer les conditions de circulation dans l'agglomération, de développer les transports collectifs et de renforcer l'attractivité du territoire.

Le tracé proposé avait en revanche fait l'objet d'intenses débats, notamment quant à ses effets environnementaux potentiels, et conduit des participants à proposer des tracés alternatifs, permettant d'éviter les coteaux de Saint-Adrien et les zones de captage d'eau potable.



À l'issue du débat public, l'État, maître d'ouvrage du projet, a considéré que l'opportunité du Contournement Est avait été validée.

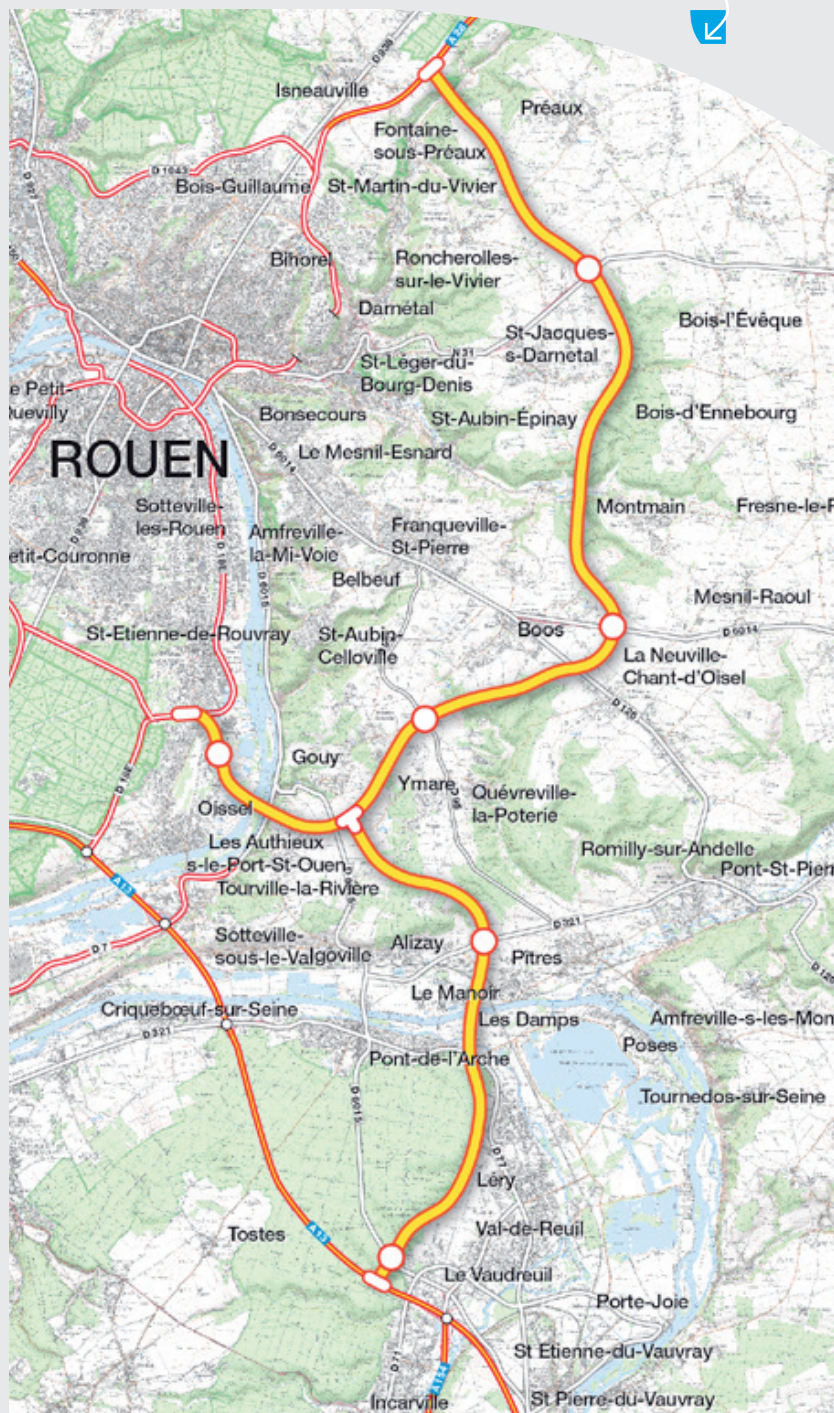
Depuis la confirmation de la poursuite du projet par la décision ministérielle du 6 mars 2006, le projet a connu une phase d'études répondant à la volonté d'analyser, avec le même niveau de précision, les différentes variantes de passage suggérées lors du débat public. Trente-quatre variantes ont ainsi été étudiées. Le projet soumis à la concertation reprend, en l'améliorant, la proposition présentée lors du débat public de 2005. Ce dernier projet tient compte des nombreux enjeux environnementaux tout en limitant son impact sur le tissu urbain.

## Les précédentes étapes de concertation autour des études

Depuis 2010, la DREAL Haute-Normandie a mis en place des réunions spécifiques pour présenter l'avancement du projet aux différents acteurs du territoire : Le **Comité de Pilotage (COPIL)** regroupant les grandes collectivités du territoire, le Conseil régional de Haute-Normandie, les Conseils généraux de la Seine Maritime et de l'Eure, la CREA (Communauté d'agglomération de Rouen-Elbeuf-Austreberthe), la CASE (Communauté d'Agglomération Seine-Eure), la ville de Rouen, ainsi que les parlementaires. Le COPIL a pour but de suivre l'avancement des études conduites par la DREAL Haute-Normandie ; Le **Comité technique (COTECH)** : avant chaque COPIL se tient une réunion technique réunissant les services techniques de l'Etat, et des collectivités du COPIL. Les **réunions avec les maires** des communes situées dans le périmètre d'étude du projet permettent à la DREAL d'échanger sur l'avancée des études. Les **réunions avec les acteurs socio-économiques**,

Les **réunions avec les associations environnementales**. Ces deux réunions permettent également de présenter l'avancée des études.

Lors de ces réunions, le Préfet et la DREAL ont pu présenter l'avancement des différentes études sur les 34 variantes et envisager en 2012 le tracé préférentiel au sein de chaque variante de tracé.



Cette série de réunions a été l'occasion pour le COPIL à la fin de l'année 2012 d'**acter la variante préférentielle** retenue par l'Etat parmi les 34 variantes étudiées, afin de présenter ce choix aux autres partenaires du territoire et à la concertation.





# PARTIE I :

## Préparation et déroulement de la concertation



La concertation sur le projet de Contournement Est de Rouen - Liaison A28-A13, porté par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Haute Normandie, sous l'autorité du Préfet de Région, s'est déroulée du 2 juin au 12 juillet 2014. Afin d'informer et de recueillir l'avis de l'ensemble des publics concernés, un dispositif complet a été mis en place et sera détaillé tout au long de cette première partie du compte-rendu.

La préparation de la concertation a été marquée par deux principales étapes : la saisine de la Commission nationale du débat public et la préparation des rencontres (élaboration des outils et organisation des rencontres).

## La saisine de la Commission nationale du débat public

Conformément aux articles L.121-8 et suivants du Code de l'Environnement, le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 n'ayant pas fait l'objet d'une enquête publique dans les cinq ans suivant la clôture du débat public de 2005, le ministre en charge des Transports a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) en septembre 2013 pour qu'elle se prononce sur les formes que devait prendre la poursuite du dialogue avec le territoire.

Dans sa décision du 6 novembre 2013, la CNDP a recommandé à l'Etat, maître d'ouvrage du projet, de mener une concertation avec le public sous l'égide d'un garant. Michel GAILLARD a été nommé garant de la concertation par la CNDP le 4 décembre 2013 (voir Zoom « Le rôle du Garant »).

Comme le précise la décision de la CNDP, cette concertation a été menée sur la base de la « variante préférentielle » proposée par l'Etat, qui tient compte des positions exprimées lors du débat public de 2005. La concertation a donc servi à recueillir l'expression du plus grand nombre afin d'éclairer le maître d'ouvrage sur la suite à donner au projet.

### Zoom : le rôle du Garant

*Le garant d'une concertation veille au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées. Il s'assure de la bonne information du public, en veillant notamment au bon dimensionnement de la publicité faite pour annoncer la concertation et ses modalités. Il s'assure enfin de la bonne restitution des expressions du public dans le compte-rendu du maître d'ouvrage et établit lui-même un rapport qu'il transmet à la CNDP.*

## Les réunions de préparation de la concertation

### Les réunions avec les partenaires du territoire

Les membres du Comité de pilotage, les acteurs économiques, les associations de protection de l'environnement et les maires des communes situées dans le périmètre d'étude du projet ont été réunis en décembre 2013 afin de présenter le garant et les modalités de concertation envisagées.

### Des réunions de travail avec le garant

Des réunions de travail se sont tenues au premier semestre 2014 avec le garant et la DREAL Haute-Normandie pour préciser les modalités et le calendrier de la concertation. Les outils d'information sur le projet et sur la concertation ont également été travaillés avec lui.

## Le dispositif de concertation mis en place

### Annoncer la concertation

Différents outils ont été diffusés en amont de la concertation afin d'informer les publics de la tenue de la concertation. Ainsi, l'annonce de la concertation et ses modalités ont été portées à la connaissance du public via quatre principaux moyens :

- > L'affichage ;
- > Le dépliant d'information ;
- > Un site Internet ;
- > Les panneaux d'exposition ;
- > La presse nationale, régionale et locale (communiqués de presse et annonce-presse).

#### . L'affichage

Une campagne d'affichage a été menée dès le début de la concertation dans les réseaux d'affichage des 60 communes de l'aire d'étude du projet et d'Evreux, selon 5 formats d'affiche. Au total, plus de **1630 affiches** ont été distribuées.

#### . Le dépliant d'information

Un dépliant d'information à 3 volets a notamment présenté les modalités de la concertation. Il a été diffusé à 175 700 exemplaires (voir le détail dans le point suivant sur l'information sur le projet).

#### . Le site Internet

La concertation a été annoncée sur le site Internet du projet de Contournement Est – Liaison A28-A13.

#### . La presse nationale, régionale et locale

Un communiqué de presse a été diffusé par la préfecture de région Haute-Normandie le 28 mai 2014 aux médias suivants :

- > Presse régionale (Paris Normandie, Le Réveil Normand, Le Courrier de l'Eure,...) ;
- > Presse professionnelle (Le Journal des entreprises, L'Eure agricole) ;
- > Agences de presse (AFP, ..) ;
- > Radios nationales et locales ;
- > France 3, TF1.

Le communiqué de presse a précisé la date et le lieu des deux réunions d'ouverture de la concertation, ainsi que les outils mis à la disposition du public pour s'informer et participer.

En complément, une alerte presse a été également envoyée à la fin de chaque semaine, pour annoncer la tenue des réunions de la semaine suivante, et mobiliser ainsi le public.



Des éléments similaires ont été adressés aux collectivités territoriales concernées qui ont repris ces informations dans leurs magazines et sites Internet respectifs. Un « kit de communication » a été adressé aux communes et aux partenaires comprenant :

- > l'affiche A4 ;
- > l'annonce-presse ;
- > la carte du projet ;
- > les fiches d'information sur le projet et sur les modalités de concertation ;
- > la bannière web.

## Informer sur le projet et sur la concertation



L'information sur le projet et la concertation a été diffusée à travers plusieurs supports :

- > Un dossier de concertation ;
- > Un dépliant d'information ;
- > Quatre panneaux d'exposition ;
- > Le site Internet ;
- > Un film de présentation.

L'information sur le projet et la concertation a également été largement relayée par les collectivités et par les partenaires du projet. Tous ces documents ont été mis en ligne sur le site Internet du projet, notamment dans la rubrique « Documentation ».

. Un **dossier de concertation**, document de 56 pages, a permis de présenter en détail les objectifs et les caractéristiques du projet. Diffusé à **plus de 4700** exemplaires, il a été mis à disposition dans les lieux de vie des communes concernées par le projet et dans les autres collectivités (communautés d'agglomération, conseils généraux et conseil régional). Il a également été mis à disposition sur le lieu des réunions publiques.

. Le **dépliant d'information** a constitué un document à multiples vocations : porter à la connaissance du public les dates et les modalités de la concertation (voir point précédent sur l'annonce de la concertation), dispenser une information sur le projet plus synthétique que le dossier de concertation et permettre à ceux qui le souhaitaient d'exprimer un avis écrit via le coupon T détachable (voir point suivant sur les contributions).

Il a été diffusé à 10 000 exemplaires dans les communes concernées par le projet et dans les autres collectivités (communautés d'agglomération, conseils généraux et conseil régional) et distribué dans toutes les boîtes aux lettres des habitants des 60 communes de l'aire d'étude du projet à 165 000 exemplaires ; il a également été distribué lors des réunions publiques (environ 1000 exemplaires).

. **Quatre panneaux d'exposition** proposaient une information succincte sur le projet en présentant ses objectifs, ses grandes caractéristiques, la variante préférentielle et les enjeux rencontrés, les modalités de la concertation. Les lieux d'exposition comportaient, de plus, un présentoir mettant à disposition des dépliants et le dossier de concertation ainsi qu'une urne pour recueillir des avis (voir point suivant sur les contributions). Les quatre panneaux d'exposition ont été mis en place dans les lieux accueillant le public : dans les 60 communes de l'aire d'étude du projet et dans les autres collectivités (communautés d'agglomération, conseils généraux et conseil régional) (soit 63 panneaux) et à l'occasion de chacune des neuf réunions publiques.



. **Un site Internet dédié au projet** ([www.liaisona28a13.com](http://www.liaisona28a13.com)) a été actualisé le 26 mai et activé pour le dépôt d'avis du 2 juin au 12 juillet. Également accessible par un flash code présent sur les documents de la concertation, il propose une information complète sur le projet et sur la démarche de concertation. Les différentes rubriques sont les suivantes : le projet, ses objectifs, ses caractéristiques techniques (échangeurs, niveau de service), la variante préférentielle, le financement, les partenaires, le calendrier, la concertation (ses modalités, les avis et contributions), les réunions (diaporamas de présentation et comptes rendus des réunions publiques). Il comprend également plusieurs cartes permettant de prendre connaissance de la variante préférentielle et de ses différents secteurs, un fil d'actualités de la concertation, une foire aux questions et un glossaire. Différents documents sont téléchargeables à partir du site Internet : les documents de la concertation (le dépliant, les panneaux d'exposition, le dossier et l'affiche), l'archive du Débat public de 2005 (bilan établi de la CNDP, compte-rendu du Débat public, dossier du débat public), la décision ministérielle de 2006, les arrêtés de prise en considération du projet, les cartes du périmètre d'étude, les décisions de la CNDP de 2013, la synthèse de plusieurs études techniques (étude de trafic, études d'incidence Natura 2000 des coteaux Saint Adrien et étude hydrogéologique du captage de la Chapelle) et les documents des réunions publiques (diaporamas présentés et comptes rendus, mis en ligne au fur et à mesure de l'avancement de la concertation). Le site Internet a reçu **6 900** visites durant la période de la concertation, du 2 juin au 12 juillet 2014.

. **Un film de présentation de la variante préférentielle** a également été réalisé. Il a été diffusé lors des réunions publiques territoriales de Saint-Jacques-sur-Darnétal et de Pîtres. Il est également en ligne sur le site Internet [www.liaisona28a13.com](http://www.liaisona28a13.com).

### Échanger et contribuer

Afin de toucher les différents publics concernés, la DREAL Haute-Normandie et le garant de la concertation ont souhaité organiser plusieurs types de réunions publiques. Par ailleurs, de nombreux avis et contributions écrites ont été recueillis dans le cadre de la concertation (avis Internet, coupons T, fiches questions, contributions).

#### . Les réunions publiques

**Neuf réunions publiques** ont été organisées. En-dehors des deux réunions d'ouverture et de la réunion de clôture, les réunions publiques étaient de deux types : réunions territoriales et tables rondes. Elles ont rassemblé au total **2 486 participants** soit une moyenne de 276 participants par réunion.

Toutes les réunions publiques ont fait l'objet de comptes rendus synthétiques, mis en ligne sur le site Internet du projet et qui se trouvent en annexe du présent compte-rendu.

Sur le lieu de chaque réunion publique, quatre panneaux d'exposition et, une urne ont été installés pour recueillir les coupons T et les fiches questions. Le dossier de la concertation et le dépliant étaient également disponibles. Les personnes qui ne souhaitaient pas poser leur question ou émettre un avis à l'oral ont pu remplir une fiche question prévue à cet effet.

Toutes les réunions publiques ont été animées par Michel GAILLARD, garant de la concertation. La tribune a accueilli les représentants l'Etat (le préfet de région ou ses représentants, Patrick BERG, directeur régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, et Jean-Yves PEIGNÉ, chef du Service Déplacements Transports Multimodaux et Infrastructures) ainsi que, lors des deux réunions d'ouverture et des tables rondes, des représentants du territoire.



**La première réunion publique d'ouverture** a eu lieu le 2 juin 2014 à Rouen. Cette réunion a permis de lancer officiellement la concertation. Animée par Michel GAILLARD, elle a été organisée selon le déroulé suivant :

- > Accueil des participants par Yvon ROBERT, maire de Rouen
- > Ouverture par Sylvie HOUSPIC, secrétaire générale pour les affaires régionales (SGAR) de Haute-Normandie, représentant le préfet de la région Haute-Normandie, Pierre-Henry MACCIONI
- > Rappel du contexte et des principes de la concertation et présentation de la réunion par Michel GAILLARD, garant
- > Présentation du projet par la DREAL Haute-Normandie (présentation des objectifs du projet, présentation des principales caractéristiques du projet et de la variante préférentielle)
- > Temps d'échanges avec le public
- > Intervention des collectivités : Frédéric SANCHEZ, président de la Communauté d'agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe ; Nicolas ROULY, président du Conseil général de Seine-Maritime ; Nicolas MAYER ROSSIGNOL, président du Conseil régional de Haute-Normandie
- > Temps d'échanges avec le public

**La deuxième réunion publique d'ouverture** a eu lieu le 3 juin 2014 à Evreux. Animée par Michel GAILLARD, elle a été organisée selon le déroulé suivant :

- > Accueil des participants par Guy LEFRAND, maire d'Evreux
- > Ouverture par Dominique SORAIN, préfet de l'Eure, représentant le préfet de la région Haute-Normandie, Pierre-Henry MACCIONI
- > Rappel du contexte et des principes de la concertation et présentation de la réunion par Michel GAILLARD, garant
- > Présentation du projet par la DREAL Haute-Normandie (présentation des objectifs du projet, présentation des principales caractéristiques du projet et de la variante préférentielle)
- > Temps d'échanges avec le public
- > Intervention des collectivités : Bernard LEROY, président de la Communauté d'agglomération Seine-Eure (CASE) ; Jean-Louis DESTANS, président du Conseil général de l'Eure ; Simone CHARGELEGUE, conseillère régionale de Haute-Normandie, représentant Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, président du Conseil régional de Haute-Normandie
- > Temps d'échanges avec le public

Les réunions publiques territoriales ont permis aux élus, aux associations, aux partenaires économiques et au grand public de prendre connaissance du projet, en particulier des modalités de desserte et d'insertion de la variante préférentielle sur le territoire concerné par la réunion, et de contribuer à la réflexion sur le projet.

Trois réunions publiques territoriales ont eu lieu :

- > Le 10 juin 2014 à Saint-Jacques-sur-Darnétal
- > Le 16 juin 2014 à Pîtres
- > Le 24 juin 2014 à Val-de-Reuil.

Les **réunions territoriales** se sont déroulées en quatre temps :

- > Accueil des participants par le/la maire de la commune accueillante
- > Rappel du contexte et des principes de la concertation et présentation de la réunion par Michel GAILLARD, garant
- > Présentation du projet par la DREAL Haute-Normandie (présentation globale de la variante, présentation du secteur concerné par la réunion)
- > Temps d'échanges avec le public.



## PARTIE I : Préparation et déroulement de la concertation

Les **tables rondes**, également ouvertes à tous, ont eu pour objectif de favoriser un échange axé sur les enjeux majeurs posés par le projet de Contournement Est.

Trois tables rondes ont eu lieu :

- > Le 12 juin 2014 à Oissel, sur les enjeux économiques du projet ;
- > Le 26 juin 2014 à Gouy, sur l'environnement humain et naturel du projet ;
- > Le 2 juillet 2014 à Alizay, sur les perspectives d'aménagement du territoire et la politique de déplacements.

Plusieurs intervenants ont été conviés par la DREAL Haute-Normandie pour apporter un éclairage sur la thématique et échanger avec le public :

- > Le 12 juin 2014 à Oissel, sont intervenus : Jean-Pierre DESORMEAUX, président de la Chambre de commerce et d'Industrie de Normandie ; Philippe DEISS, directeur général du Grand Port Maritime de Rouen
- > Le 26 juin 2014 à Gouy, sont intervenus : Francis BIA, Haute Normandie Nature Environnement ; Alain ROUSSEL, maire des Authieux sur le Port-Saint-Ouen ; Emmanuel HYEST, président de la SAFER Haute-Normandie ; Pascal BENARD, directeur de la SAFER ; François LORIN, président de l'association APACHE
- > Le 2 juillet 2014 à Alizay, sont intervenus : Françoise GUILLOTIN, vice-présidente de la CREA chargée de l'urbanisme, du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal, de la politique foncière et de l'urbanisme commercial ; Bernard LEROY, président de la CASE ; Gaëtan LEVITRE, maire d'Alizay ; Laurent MORENO, directeur général de l'agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure (AURBSE).

Les tables rondes se sont déroulées de la façon suivante :

- > Accueil des participants par le maire de la commune accueillante ;
- > Rappel du contexte et des principes de la concertation et présentation de la réunion par Michel GAILLARD, garant ;
- > Présentation du projet par la DREAL Haute-Normandie (présentation des objectifs du projet, présentation des principales caractéristiques du projet et de la variante préférentielle)
- > Temps d'échanges avec le public
- > Intervention des représentants du territoire
- > Temps d'échanges avec le public

Lors de la table ronde d'Alizay, la présentation du projet par la DREAL Haute-Normandie a été complétée par une présentation des principes d'une concession autoroutière par Michel HERSEMUL (Direction des infrastructures de transport).

La **réunion publique de clôture** a eu lieu le 9 juillet 2014 à Rouen. Elle a permis de tirer les premiers enseignements de la concertation.

Elle a été organisée selon le déroulé suivant :

- > Accueil des participants par Yvon ROBERT, maire de Rouen
- > Ouverture de la réunion par Pierre-Henry MACCIONI, préfet de la région Haute-Normandie
- > Présentation des chiffres de la concertation par Michel GAILLARD, garant de la concertation
- > Rappel des objectifs du projet par Patrick BERG, DREAL Haute-Normandie
- > Présentation des enseignements de la maîtrise d'ouvrage par Patrick BERG, DREAL Haute-Normandie
- > Temps d'échanges avec le public
- > Intervention des collectivités : Frédéric SANCHEZ, président de la Communauté d'agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe (CREA) ; Bernard LEROY, président de la Communauté d'agglomération Seine-Eure (CASE) ; Nicolas ROULY, président du Conseil général de Seine-Maritime ; Nicolas MAYER ROSSIGNOL, président du Conseil régional de Haute-Normandie



- > Mots de conclusion par Patrick BERG, DREAL Haute-Normandie ; Michel GAILLARD, garant de la concertation ; et Pierre-Henry MACCIONI, préfet de la région Haute-Normandie.

Date	Ville	Type de réunion	Durée	Participants
2 juin 2014	Rouen	Ouverture	2h50	318
3 juin 2014	Evreux	Ouverture	2h00	113
10 juin 2014	Saint-Jacques-sur-Darnétal	Territoriale	2h10	320
12 juin 2014	Oissel	Table ronde	3h10	344
16 juin 2014	Pîtres	Territoriale	2h40	196
24 juin 2014	Val-de-Reuil	Territoriale	3h00	220
26 juin 2014	Gouy	Table ronde	3h40	417
2 juillet 2014	Alizay	Table ronde	3h20	215
9 juillet 2014	Rouen	Clôture	2h30	343
Nombre total de participants :				<b>2 486</b>

#### Fréquentation et durée des réunions publiques

Chaque réunion publique a fait l'objet d'un compte-rendu mis en ligne sur le site Internet du projet et qui se trouve en annexe du présent compte-rendu.

#### . Les avis et contributions écrites

Des contributions écrites ont pu être remises, sous trois formes : dépôt d'avis sur le site Internet, envoi d'un coupon T et rédaction d'un avis ou d'une question sur les fiches prévues à cet effet en réunion publique. Plusieurs collectivités, entreprises, associations ou particuliers, ont également adressé un courrier à la DREAL Haute-Normandie ou au garant de la concertation.

- > Un espace sur le **site Internet du projet** de Contournement Est de Rouen ([www.liaisona28a13.com](http://www.liaisona28a13.com)) a permis à ceux qui le souhaitent de déposer un avis auquel a pu être associée une pièce jointe. **270 avis** ont été émis entre le 2 juin et le 12 juillet 2014 sur cette plate-forme.

- > **Des coupons T**, volets détachables inclus dans les dépliants d'information, ont permis à chacun d'exprimer son avis sur le projet de Contournement Est de Rouen pendant la période de concertation. Les contributeurs ont pu soit déposer leur avis dans les urnes prévues à cet effet sur les lieux des réunions, soit le renvoyer gratuitement par voie postale. Entre le 2 juin et le 12 juillet 2014, **962 coupons T<sup>1</sup>** ont été adressés à la DREAL Haute-Normandie.

- > Des **fiches questions** étaient mises à disposition du public lors des réunions publiques. Au total, **239 avis** ont été recueillis de cette manière.

- > Enfin, **62 contributions** ont également été recueillies, adressées à la DREAL Haute-Normandie et/ou au garant, Michel GAILLARD. Elles ont été émises par :

1. Dominique GAMBIER, maire de Déville-lès-Rouen et Vice-Président du Conseil régional, le 5 juin 2014
2. L'Association Effet de serre toi-même, le 6 juin 2014
3. La Ville de Saint-Étienne-du-Rouvray, le 13 juin 2014
4. Le MEDEF Rouen-Dieppe, le 16 juin 2014
5. L'Association Non à l'autoroute !, le 16 juin 2014
6. Europe Ecologie Les Verts (EELV) de Haute-Normandie, le 17 juin 2014
7. L'Association Non à l'autoroute !, le 18 juin 2014
8. Logistique Seine Normandie / Club logistique de Rouen, le 24 juin 2014

1 - 25 coupons T ont été reçus après la clôture de la concertation, le 12 juillet 2014.

## PARTIE I : Préparation et déroulement de la concertation

9. L'Association Non à l'autoroute !, le 25 juin 2014
10. Droit de Cité-Mouvement (DDC) Ensemble, le 2 juillet 2014
11. La CCI de Rouen, le 3 juillet 2014
12. La CCI de Rouen et l'Association pour le Contournement Est de Rouen(ACER), le 3 juillet 2014
13. Le Club Alliance Seine Ouest, le 4 juillet 2014
14. Le collectif Association et Groupement des Habitants du plateau Est de Rouen, de défense des Intérêts Ruraux (AGHIR), le 4 juillet 2014
15. La Société Rubis Terminal, le 4 juillet 2014
16. Franck ROGER, le 4 juillet 2014
17. L'Association Non à l'Autoroute !, le 6 juillet 2014
18. La CCI de Dieppe, le 7 juillet 2014
19. L'Association Non à l'Autoroute !, le 7 juillet 2014
20. Les commerçants de Rouen, le 8 juillet 2014
21. Elan Normandie, le 23 juin 2014
22. INFRANOC
23. Logistique Seine Normandie
24. M. Christian QUIGNON, le 30 juin 2014
25. L'UNICEM Rouen
26. La Ville de Franqueville-Saint-Pierre, le 20 juin 2014
27. La Ville de Montville
28. La Ville de Quincampoix
29. L'Association des Usagers de Transport Eure Seine (AUTES), le 9 juillet 2014
30. La Ville de Fontaine-sous-Préaux, le 11 juillet 2014
31. La FFB Rouen-Dieppe, le 11 juillet 2014
32. Le collectif d'associations de défense des habitants et de l'environnement contre le projet de liaison A28-A13, le 11 juillet 2014
33. La Fédération Nationale des Travaux Publics de Normandie
34. La Communauté d'agglomération Seine-Eure, le 11 juillet 2014
35. L'Association Non à l'Autoroute !, le 11 juillet 2014
36. L'Association Non à l'Autoroute !, le 11 juillet 2014
37. M. le maire d'Alizay, le 11 juillet 2014
38. Le Comité Normand des Professionnels du Transport, le 11 juillet 2014
39. La CCI Normandie, le 11 juillet 2014
40. L'Association pour le Contournement Est de Rouen, le 11 juillet 2014
41. Le Club des Entreprises des Bords de Seine, le 12 juillet 2014
42. Le Président de l'Association ACCES et le Maire des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen, le 12 juillet 2014
43. Arnaud BINARD, le 12 juillet 2014
44. L'Association de Sauvegarde du cadre de vie de Belbeuf StAdrien et plateau Est, le 12 juillet 2014
45. L'Association de Sauvegarde du cadre de vie de Belbeuf StAdrien et plateau Est, le 12 juillet 2014
46. La Mairie de Pîtres, le 4 juillet 2014
47. L'Association Préservons un Air de Campagne aux Authieux Port Saint Ouen et son Environnement (APACHE), le 8 juillet 2014
48. Contribution non signée
49. La Chambre d'Agriculture de Seine-Maritime, le 2 juillet 2014
50. La Mairie d'Isneauville, le 1er juillet 2014
51. La Mairie des Damps, le 17 juin 2014
52. L'association des familles laïques Rouen Vallée de Seine, le 11 juillet 2014
53. Les habitants de Saint-Etienne-du-Rouvray, le 9 juillet 2014

54. La Mairie d'Ymare, le 11 juillet 2014  
 55. L'entreprise ERNETT  
 56. Le Groupement des industriels de la vallée de l'Andelle et Plateau de Rouen (GIVAPE), le 10 juin 2014  
 57. Le Medef Rouen-Dieppe, le 24 juin 2014  
 58. Chefs d'entreprises de l'Eure, le 10 juin 2014  
 59. La Ville de Sotteville-lès-Rouen, le 9 juillet 2014  
 60. La Ville du Mesnil-Esnard, le 24 juin 2014  
 61. La Ville du Manoir-sur-Seine  
 62. Alain GROULT, habitant de Saint-Etienne-du-Rouvray, 26 juin 2014

Ci-après, le tableau présente les contributions qui ont fait l'objet de signatures multiples ou qui regroupent plusieurs adhérents.

Origine de la contribution	Titre de la contribution	Liste des signataires	Nombre de signataires
CCI de Rouen – 3 juillet 2014	Motion de la CCI de Rouen sur le projet de Contournement Est de Rouen / Liaison A28A13	Motion adoptée en séance plénière le 26 juin 2014	24 voix « pour » 0 voix « contre » 0 abstention
Club Alliance Seine Ouest – 4 juillet 2014	Soutien du Club Alliance Seine Ouest au projet		Une quarantaine d'entreprises annoncées
Collectif AGHIR – 4 juillet 2014	Impacts du Contournement	Villes de Gouy, Ymare, Saint-Aubin Celloville, Les Authieux sur le Port Saint Ouen	150 adhérents annoncés
Collectif d'associations de défense des habitants et de l'environnement contre le projet de liaison A28A13 – 11 juillet 2014	Communiqué commun des associations de défense des habitants et de l'environnement contre le projet de liaison A28A13 proposé à la concertation	ACCES ; Non à l'autoroute ; AGHIR ; APACHE ; HNNE ; ASCV Plateau Est ; Rue de l'Avenir ; Effet de serre toi-même ; Association du B.O.C ; Ville de Val-de-Reuil ; Comité de Défense du Triage de Sotteville ; Convergence National Rail	
Contribution de l'Association pour le Contournement Est de Rouen – 11 juillet 2014	Le Contournement Est de Rouen / Liaison A28A13 – Une urgence pour nos emplois, une exigence du monde économique		1529 signataires sur le site Internet <a href="http://www.petitionpublique.fr/?pi=pCER2014">http://www.petitionpublique.fr/?pi=pCER2014</a>
Contribution du Club des Entreprises du Bord de Seine - 12 juillet 2014	Contribution du Club des Entreprises du Bord de Seine pour le projet		Environ 300 entreprises annoncées
Contribution APACHE – 8 juillet 2014	Pièce jointe de la contribution : 'bulletin de réponse'		58 bulletins signés reçus (avis Internet, coupons T, courriers)
Contribution GIVAPE - 10 juin 2014			70 chefs d'entreprises signataires (70 contributions signées reçues par courrier)
Contribution des Chefs d'entreprise de l'Eure – 10 juin 2014			30 signataires (30 contributions signées reçues par courrier)

Détail des contributions collectives

## Une participation importante

La concertation sur le projet de Contournement Est de Rouen, grâce aux nombreux outils déployés, a fait l'objet d'une forte mobilisation, aussi bien lors des réunions publiques (2 486 participants, 214 interventions en salle) qu'à travers les différents supports mis à disposition pour contribuer et donner son avis sur le projet et sur la concertation (1 746 avis émis au total, voir tableau ci-dessous).

Modalités d'expression des avis recueillis	Nombre d'avis exprimés
Coupons T	962
Fiches questions	239
Avis publiés sur Internet	270
Interventions de la salle en réunion publique	214
Contributions officielles par courrier	61
<b>TOTAL</b>	<b>1 746</b>

*Tableau récapitulatif du nombre d'avis (écrits et oraux) recueillis pendant la concertation*

Cette diversité des supports d'expression a permis de recueillir une grande pluralité d'avis sur de nombreuses thématiques relatives au projet ou à la concertation.

Ainsi l'utilité du projet, la mise en place d'un péage, les impacts humains potentiels sont apparus en tête des expressions, tous supports confondus.

Si l'affirmation de l'utilité du projet a surtout été évoquée à travers les coupons T, les contributions ou les avis Internet, les impacts humains potentiels ont davantage mobilisé les expressions orales en réunions publiques. L'inquiétude autour de la mise en place d'un péage a été également un des premiers thèmes des réunions publiques.

Des thèmes plus secondaires au regard de l'ensemble des avis ont été mis en avant par certains supports. En outre, le souhait d'améliorer le réseau routier existant, notamment via les itinéraires Ouest, ainsi que l'enjeu de sécurité routière en lien avec le projet (soit pour saluer la solution du Contournement Est, soit pour pointer le risque que le projet pourrait faire courir au droit du tracé), ont fait l'objet de la majorité des avis déposés via les fiches questions en réunions publiques. Le fait que le projet constitue une réponse à la situation de congestion routière actuelle a particulièrement été soulevé via les contributions. Enfin, les questions et remarques sur la concertation et l'information ont été particulièrement nombreuses lors des prises de parole en réunions publiques.

L'objectif de la deuxième partie du compte-rendu de la concertation établi par le maître d'ouvrage est de mettre en valeur cette diversité des avis, tant à travers la présentation des thèmes évoqués, que les citations extraites des différents supports d'expression.





# PARTIE II :

## La synthèse thématique des avis exprimés lors de la concertation



## Le Contournement Est de l'agglomération rouennaise, un projet jugé utile

Le Contournement Est de l'agglomération rouennaise est jugé par une large partie des expressions comme un projet utile. En particulier, ils mettent en avant ses objectifs de décongestion routière, d'amélioration du cadre de vie, de développement économique notamment. Au regard de la situation actuelle, fortement dégradée malgré les efforts investis dans le développement des transports collectifs, de nombreux élus, partenaires économiques et habitants favorables au projet, plaident pour une réalisation rapide de ce projet qu'ils rappellent être ancien. Néanmoins, une large partie des participants, y compris ceux qui estiment le projet nécessaire, conteste la mise en place d'un péage, jugée injuste pour les habitants du territoire, susceptible d'avoir un effet dissuasif sur les trafics, et d'entraîner des risques d'accidents en raison des stratégies d'évitement, prenant l'exemple de l'A13 et de l'échangeur de Criquebeuf-sur-Seine.

### Des objectifs partagés

Les partisans du Contournement Est mettent en avant les objectifs suivants : permettre la décongestion routière de l'agglomération, l'amélioration du cadre de vie, favoriser le développement économique, participer à l'aménagement du territoire et, enfin, permettre des gains de temps.

### Une réponse à la congestion routière permettant l'amélioration du cadre de vie et de la sécurité

Le projet, selon de nombreux participants, offre une réponse à la congestion routière dont souffrent actuellement les Rouennais et les riverains des radiales, ainsi que les automobilistes empruntant ces voies de circulation. Selon eux, en particulier les représentants du monde économique, il permettra de fluidifier la circulation, d'améliorer le cadre de vie des habitants (réduction des nuisances sonores, de la pollution et développement des transports en commun), et de réduire les risques d'accident, comme celui du Pont Mathilde.

#### > Le diagnostic de la situation de congestion routière

Les habitants témoignent de la **saturation** des axes routiers, vécue à la fois dans le centre-ville de Rouen mais aussi sur les radiales. Ainsi, les automobilistes relatent les difficultés qu'ils rencontrent au quotidien pour circuler dans Rouen et pour effectuer leurs trajets, de leur domicile vers leur travail, contraints parfois à modifier leurs parcours pour ne pas subir cette congestion. Les riverains des radiales, eux, dénoncent le passage des poids lourds dans leurs communes. Les uns et les autres dénoncent en particulier la pollution générée par ces embouteillages.

**Des participants via coupons T :** « *On ne peut plus circuler dans Rouen.* » ;  
« *Plus de passage des poids lourds à Mesnil-Esnard !* »

**Un internaute :** « *Nous habitons sur le plateau Est, ma femme travaille sur Sotteville et moi sur Yvetot. La circulation est très difficile pour traverser Rouen, même avant la fermeture du pont Mathilde. Quant aux poids lourds, nous souhaitons vivement qu'ils ne passent plus par Rouen; le **boulevard industriel en est inondé** (file de camions continue!). La **pollution dans les bouchons** se fait bien sentir et nous ne nous sentons plus du tout en sécurité. Il manque également des ponts en amont du pont Mathilde; nous sommes parfois obligés de **contourner tout Rouen par Tourville la Rivière.*** »

## PARTIE II : La synthèse thématique des avis exprimés lors de la concertation

Selon les participants, en particulier les partenaires économiques, la congestion est un facteur de **ralentissement de l'activité économique**. D'aucuns témoignent du départ de certaines entreprises en dehors de l'agglomération en raison de cette situation d'engorgement, qui allonge les temps de parcours et représente ainsi un coût important pour les entreprises.

**Contribution de la CCI de Dieppe :** « *cet engorgement systémique tend à réduire l'attractivité de la métropole normande, et à accroître les temps de déplacement en région* »

**Christian BOULOCHER, directeur général de Normandie Logistique :** « *les bureaux [de mon entreprise] se situent à l'est de Rouen, (...) [mon] temps de transport en tant qu'utilisateur d'un véhicule particulier a été multiplié par 2 en l'espace de 20 ans. (...)aujourd'hui, le temps passé par mes poids-lourds dans les embouteillages [me] revient plus cher que le temps de circulation.* »

Cette situation est jugée d'autant plus anormale que Rouen, métropole régionale, est, selon de nombreux participants, la « dernière agglomération »<sup>1</sup> **à ne pas bénéficier d'un contournement.**

**Un participant via coupon T :** « *Rouen qu'il doit être une des rares villes de plus de 100 000 habitants sans contournement.* »

**Un internaute :** « *Rouen est une des seules villes de France où il faut passer par le centre-ville, d'une autoroute à une autre* »

### > Une réponse à la congestion routière et à l'amélioration du cadre de vie

Le Contournement Est est perçu par de nombreux participants comme une réponse efficace à la congestion routière. Il permettrait en effet, selon ses défenseurs, de **capter le trafic de transit**<sup>2</sup> et le **trafic d'échanges des poids lourds** et d'améliorer ainsi les déplacements au sein de l'agglomération. En outre, certains habitants soulignent leurs difficultés à rejoindre la capitale régionale ; ils attendent du Contournement qu'il facilite les liaisons domicile travail.

**Des participants via coupons T :** « *[Le contournement Est est] une nécessité pour désengorger le centre de Rouen et sa proche banlieue de l'important trafic des camions. Rouen étant le passage presque obligé pour passer d'une rive à l'autre* » ; « *Habitant à Préaux et travaillant à Saint-Etienne-du-Rouvray, je suis extrêmement favorable à ce projet.* »

**Contribution de la CCI de Dieppe :** souligne l'objectif de « *dissoci[er] le trafic local, des flux de transit* »

**Contribution des Chefs d'entreprise de l'Eure :** « *Le projet de Contournement Est permet un délestage important des itinéraires urbains, en particulier pour les trafics d'échange et pour une partie des trafics internes à l'agglomération.* »

Les bénéfices attendus de cette décongestion sont en premier lieu la réduction de la **pollution** liée aux embouteillages et le renforcement de la **sécurité** des axes aujourd'hui saturés. De manière plus large, une amélioration du cadre de vie est attendue.

**Un internaute :** « *Évitons d'autres accidents, moins de pollution et de bouchons dans le centre de Rouen et périphérie.* »

**Contribution des chefs d'entreprises de l'Eure :** « *Avec le Contournement Est : Dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) en baisse de 13% (Etudes ARIA Technologie); Dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) en baisse de 7% (Air Normand).* »

**Contribution de la CCI de Rouen :** « *améliorer les conditions de vie en évitant une asphyxie programmée de la métropole régionale notamment par la réduction des gaz à effet de serre (7,3% de CO<sub>2</sub> sur l'ensemble de la Métropole)* »

1 - Selon la Contribution de la ville de Sotteville-lès-Rouen

2 - Trafic dont l'origine et la destination sont extérieures au secteur d'étude.

**Contribution du GIVAPE « sécuriser les biens et les personnes pour certains centres-villes** (Pont Saint Pierre, Douville, Fleury sur Andelle...) traversés par un trafic important de poids lourds (ex RD321 qui constitue aujourd'hui un axe de transit important). »

**Contribution de la Ville de Sotteville-lès-Rouen** : « les problèmes de sécurité, y compris pour les enfants se rendant en crèche ou aux écoles situées aux abords de la Départementale 6014 ».

La décongestion routière de l'agglomération permettrait également selon certains de faciliter le **développement des transports en commun**. Ainsi, s'ils sont plusieurs à souligner les efforts mis en œuvre par la collectivité, quelques-uns estiment que ces efforts seraient d'autant plus récompensés si les voiries étaient libérées de ces trafics de camions, à Rouen, comme sur les Plateaux Est.

**Des internautes** : « il est indispensable de faire ce contournement Est (...) il faut **rendre la ville aux habitants et aux touristes grâce au transport en commun au vélo à la marche** » ; « Je suis habitante du cœur de l'agglomération et je (...) suis indignée par les positions exprimées par les maires et habitants des plateaux Est qui dénoncent aujourd'hui ce projet de contournement. (...) Ces gens semblent beaucoup moins préoccupés par les particules fines quand il s'agit de venir faire cracher leur diesel dans les villes centres de Rouen, Sotteville ou encore Petit-Quevilly. (...) Oui, je suis fondamentalement pour ce contournement Est, **qui rendra plus vivables** les secteurs densément peuplés du cœur d'agglomération, (...) **Rendez la ville aux piétons!** Contournez Rouen vite! ».

**Yvon ROBERT, maire de Rouen** : « rappelle néanmoins que cette infrastructure [le Contournement Est] n'est pas suffisante, et c'est pourquoi, depuis 25 ans, des politiques de transports en commun sont développées dans l'agglomération afin d'améliorer les modalités de déplacement. Pour que ces politiques soient efficaces, il [est] nécessaire de détourner une part importante du trafic. »

**Nicolas ROULY, président du Conseil général de Seine Maritime** : « rappelle l'extrême fragilité du réseau urbain de l'agglomération, soulignant que les conditions de circulation étaient tout aussi difficiles avant l'incendie du pont Mathilde, et qu'elles le resteront après sa réouverture, malgré les efforts considérables consentis par les collectivités sur les transports en commun depuis une dizaine d'années »

**Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, président du Conseil régional de Haute Normandie** : « La situation actuelle en matière de circulation dans le périmètre élargi de la future métropole et sur les plateaux Est et Nord, est, de façon consensuelle, considérée comme non satisfaisante, surtout depuis l'accident du pont Mathilde, et ce en dépit des efforts menés par les différentes collectivités pour développer les transports en commun. »

Certains intervenants, acteurs économiques en particulier, soulignent la **complémentarité des différents modes de transport** et estiment que le projet de Contournement Est va permettre de dynamiser le fret fluvial et ferroviaire. Le Grand Port Maritime de Rouen, a notamment présenté ses objectifs stratégiques en termes de report modal, soulignant toutefois que les derniers kilomètres à parcourir, nécessitent forcément le recours à la route.

**Delphine WAHL, Directrice générale de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Eure** : « il est nécessaire d'organiser **l'accès aux plateformes multimodales portuaires** le long de la Seine. Ces **alternatives à la route pour le trafic de marchandises de longue distance sont moins chères et permettent de diminuer les émissions de CO2**. Trois plateformes multimodales majeures seront desservies par l'A28-A13 : le Grand Port maritime de Rouen, le port fluvial Seine-Sud et le site Alizay - Pîtres Le Manoir. [...] si les marchandises ne peuvent ni entrer ni sortir de ces ports, les **investissements**

## PARTIE II : La synthèse thématique des avis exprimés lors de la concertation

**multimodaux seront moins performants.** Sans la liaison A28-A13, tous les trafics portuaires passeront dans Rouen, là où se concentre la population. »

**Philippe DEISS, Directeur général du Grand Port Maritime de Rouen :** « Un des objectifs stratégiques du Port de Rouen est d'augmenter de 10 à 20% le trafic maritime [et] le trafic fluvial de 40% d'ici 2019 et atteindre une part des modes alternatifs de 25%. (...) Depuis 2008 la part du mode routier a considérablement décru (80% des post acheminements à 70% en 2013), tout comme le mode ferroviaire (de 10% à moins de 5%), mais le mode fluvial augmente : en 2004, aucun conteneur ne circulait par voie fluviale, tandis qu'en 2013, on en comptait 70 000. (...) ces trafics représentent une réduction conjointe du mode routier. Néanmoins, les derniers kilomètres nécessitent toujours un recours à la route. »

**Bernard LEROY, président de la Communauté d'agglomération Seine Eure évoque le soutien des acteurs économiques au projet et rappelle** « la mobilisation des élus du Pôle Métropolitain pour la création du pôle multimodal Seine Sud Pitres Alizay Le Manoir, qui favorise les transports alternatifs ».

### Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :

. L'étude de trafic réalisée par le Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement (CETE) a été mise en ligne sur le site Internet du projet. La modélisation permet d'estimer la décharge des radiales permise par la réalisation du projet.

. L'Etat préconise, par la réalisation du Contournement Est, la mise en place de mesures d'accompagnement pour pacifier ces radiales, et y développer les transports en commun.

## Un facteur de développement économique et au service de l'aménagement du territoire

Selon ses défenseurs, le projet permettrait de **renforcer l'attractivité économique** de la métropole rouennaise en **fluidifiant les circulations** notamment vers le Grand Port Maritime de Rouen (GPMR), perçu comme un partenaire économique majeur. Il permettrait également de **désenclaver la vallée de l'Andelle**.

Pour certains, il jouerait aussi un rôle important dans **l'aménagement du territoire** à travers la maîtrise de l'urbanisation. Le projet s'inscrit notamment dans les documents cadres d'aménagement du territoire (SCoT).

Par la fluidification des déplacements, le Contournement Est permettrait de favoriser l'activité économique, avec des **gains de temps** jugés importants.

**Un participant via coupon T :** « Le péage n'est pas un problème face aux économies réalisées (temps de conduite et carburant) »

L'amélioration **déplacements en transit** du nord (A28) vers le sud (A13) de l'agglomération est évoquée, notamment par la CCI de Dieppe.

**CCI de Dieppe :** « [le Contournement Est permettrait d'accéder à l'Est et au sud de l'agglomération rouennaise, pour rejoindre l'A13, en direction de l'Île de France, et l'axe N154/A10 en direction d'Orléans »

Plus nombreux sont ceux qui mentionnent l'amélioration des **déplacements domicile-travail**, avec les jonctions vers le secteur de Louviers Val-de-Reuil ou vers la rive gauche de Rouen (Oissel, Saint-Etienne-du-Rouvray), et ses bénéfices en termes de développement économique.



**Contribution GIVAPE :** « *faciliter les déplacements et réduire les temps de trajet domicile travail* pour les habitants de la Vallée [de l'Andelle] et du Plateau Est de Rouen qui travaillent à Rouen, Val-de-Reuil ou Louviers »

**Un participant via coupon T :** « *Habitant Roncherolles-sur-le-Vivier, je me déplace souvent sur la rive gauche (Oissel, Saint Etienne...), avec la rocade vers le rond-point des vaches, je peux gagner beaucoup de temps* ».

L'objectif de **désenclaver la vallée de l'Andelle** est appuyé par un certain nombre de participants. Cet objectif est également souligné par les opposants à la variante préférentielle proposée par l'Etat, notamment ceux qui se situent dans la partie sud du projet.

**Contribution GIVAPE :** « *désenclaver la Vallée de l'Andelle, éloignée du réseau autoroutier* et des bassins d'emploi et des villes majeures de la Région : Rouen et Evreux. Fortement industrielle, la Vallée de l'Andelle a perdu en dix ans plus de 600 emplois représentant près de 20% de l'emploi salarié. ».

**Contribution du maire d'Alizay :** « *nous reconnaissons la nécessité de réaliser ce barreau Eurois, qui contribuera, comme nous ne cessons de le réclamer depuis des décennies, au désenclavement de la Vallée de l'Andelle* ».

Plusieurs intervenants, parmi lesquels les partenaires économiques et certains élus, soulignent l'enjeu crucial que représente le Contournement Est pour le **Grand Port Maritime de Rouen**, partenaire économique majeur de la région haut-normande.

**Thierry DELAMARE, membre du Directoire du Grand Port Maritime de Rouen :** « *Le Port de Rouen représente 18 000 emplois et 2 milliards de valeur ajoutée. Ce sont ainsi 25 millions de tonnes qui sont acheminées chaque année au cœur de la zone de consommation et de production. (...) l'enjeu pour le Port est la continuité du trafic portuaire depuis la Picardie avec les céréales qui viennent de l'est (Chartres, Pontoise). Le Contournement Est permettra selon lui que tous les poids lourds pénètrent au cœur de l'agglomération sans gêner la circulation.* »

Le **Grand Port Maritime de Rouen**, comme les autres partenaires économiques, évoque l'enjeu de **déserte des zones d'activités Seine Sud et Pîtres - Le Manoir - Alizay**.

**Philippe DEISS, Directeur général du Grand Port Maritime de Rouen :** « *[Le projet permettra d'] améliorer les accès aux sites logistiques et industriels entre Rouen et la Bouille, mais aussi aux zones amenées à se développer comme celle d'Alizay et aussi, à terme, celle de Seine Sud.* »

Le **GIVAPE** évoque la « **création de la plateforme multimodale de Pîtres Le Manoir** »

Certains partenaires, les élus de la CREA et de la CASE en particulier, rappellent l'inscription du projet dans les documents d'aménagement du territoire comme les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) ou les Plans de Déplacements Urbains (PDU).

**Frédéric SANCHEZ, président de la Communauté d'agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe :** « *les communes qui ont statué sur le Plan de Déplacements Urbains (PDU) ou le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ont toujours considéré qu'il manquait une infrastructure routière décisive pour les déplacements et pour l'aménagement de ce territoire : le Contournement Est* ».

**Françoise GUILLOTIN, vice-présidente de la Métropole Rouen Normandie :** « *Le SCoT a également accordé une place importante au projet de contournement parmi les grands projets routiers : il est en effet considéré comme un projet majeur pour le territoire et les territoires voisins. Sont en particulier développées : les conséquences en termes de circulation, la requal-*

## PARTIE II : La synthèse thématique des avis exprimés lors de la concertation

*ification des voies pénétrantes, les conséquences en termes d'usage pour les modes doux sur le plateau [est], l'évolution vers des transports en commun à haut niveau de service (notamment sur la RD6014), et la préparation du report multimodal, qui est insuffisant aujourd'hui. »*

**La CASE :** « Considérant que le **SCOT** a approuvé le 14 décembre 2011 la **nécessité d'une liaison vers l'A13** 'lui assurant une consolidation profitable de son rôle de nœud d'échange dans la basse Seine ' ».

### Une demande de réalisation rapide

#### Un projet ancien et une urgence à le réaliser

De nombreux avis se prononcent en faveur d'une réalisation rapide du projet de Contournement Est. Ils témoignent leur impatience à voir se réaliser ce projet ancien, pour remédier aux problèmes de congestion de l'agglomération. L'urgence de la situation se fait surtout sentir à travers les **enjeux de sécurité**, plusieurs avis évoquant l'**accident du Pont Mathilde** ou la traversée des communes par les poids lourds. Une deuxième motivation est l'**urgence économique** de la réalisation d'un Contournement qui renforcerait l'attractivité du territoire auprès des entreprises. Certains estiment que cette urgence impose de ne pas remettre en question la variante préférentielle proposée par l'État, même si celle-ci suscite de nombreux mécontentements.

**Un internaute :** « Cela fait **près de 30 ans** que l'on parle du contournement Est. Nous espérons cette fois-ci que le projet verra le jour. »

**Des participants via coupons T :** « Le contournement est devenu **indispensable** » ; « Il y a des risques graves d'accidents lors des traversées des communes. Urgence ! Urgence ! Urgence ! » ; « **Vu l'urgence** de réaliser ce contournement dont on parle depuis si longtemps, **je donne un avis favorable au tracé ici proposé.** »

**Delphine WAHL, directrice générale de la CCI de l'Eure :** « la liaison A28 A13 est une urgence économique »

#### Quelques demandes d'accélération de sa mise en œuvre

Plusieurs avis estiment que dix années représentent encore un temps d'attente trop important, et que le calendrier de réalisation du projet devrait être raccourci. Certains remettent en particulier en question le temps consacré à la concertation et à l'enquête publique.

**Des participants via coupons T :** « Je suis **étonné qu'il faille attendre encore dix années** dans le meilleur des cas sachant que l'échéance dans les années 2000 était une ouverture en 2015, cela doit être une priorité aujourd'hui. C'est **URGENT** » ; « 2024 me semble encore tellement loin ! » ; « **Temps de concertation et enquête publique beaucoup trop longs !!!** (...) Cette voie rapide, on l'attend depuis des dizaines d'années si un jour, elle est enfin créée, ce serait formidable mais surtout nécessaire » ; « **ne pas attendre 2024 pour la réalisation** de celui-ci. À faire de toute urgence. »

### Mais une forte inquiétude autour du péage

#### Un principe de financement contesté

La mise en concession de l'infrastructure suscite de très nombreuses remarques de la part des particuliers, des élus locaux, ainsi que des associations.

Plusieurs particuliers qui soutiennent l'urgence de réalisation du projet s'interrogent sur le péage et son caractère potentiellement dissuasif. Ainsi, à la différence du « tracé » qui est approuvé malgré les enjeux soulevés, la question du péage, elle, fait l'objet d'un mécontentement de la part de nombreux participants.

**Des participants via coupons T :** « D'accord pour ce projet mais il faut aller le plus vite possible ! (...) Depuis le temps que ce projet doit se faire, je suis surpris que le département et la Région n'aient pas prévu un placement tous les ans afin que ce contournement soit gratuit. Car c'est le problème certains camions ou automobilistes ne le prendront pas pour ne pas payer le péage » ; « Il faut le faire et vite. Pas de péage SVP ».

Pour justifier l'opposition au péage, les nombreux participants qui expriment leur désaccord, estiment que cette solution est d'autant moins acceptable que le projet n'avait pas été présenté explicitement sous cette forme lors du débat public de 2005.

**Séverine GANACHAUD, Présidente de l'association Sauvegarde du Cadre de vie de Belbeuf Saint-Adrien et Plateau Est :** « Le débat public de 2005 portait sur une voie rapide et la concertation actuelle porte sur un **projet différent, avec un péage** »

**Alain ROUSSEL, maire des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen et président d'ACCES :** « En 2005, le Conseil général avait indiqué être opposé au péage. »

**Un participant via coupon T :** « Je rappelle que le débat public de 2005 a établi un consensus pour la gratuité des accès à ce contournement Est. Devoir payer pour se rendre sur son lieu de travail était jugé inacceptable pour tous ! »

**Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :**

*. Lors du débat public de 2005, le projet proposait la réalisation d'une deux fois deux voies, ce qui est le cas du projet présenté en 2014. La question du mode de financement n'était pas tranchée.*

Le financement de l'infrastructure par les habitants, à la fois contribuables et usagers, est jugé injuste par certains. Ces derniers estiment qu'ils seront mis à contribution à plusieurs reprises, à travers les impôts locaux d'une part, le péage d'autre part, et enfin, pour les plus fermes opposants, à travers l'environnement (dégradation de leur cadre de vie, dépréciation immobilière).

**Un participant en réunion publique :** « L'impact économique: **nous financerons cet ouvrage 3 fois**. Une fois pour le cout de la construction (...) Une seconde fois en cout de fonctionnement. (...) Une troisième fois par **déévaluation de nos biens immobiliers** »

**Un participant via coupon T :** « nous qui allons payer 4 fois : par nos impôts sur le revenu, nos impôts locaux, le péage, et par la destruction de notre environnement. »

La mise en place d'un péage risque, selon certains élus, de générer une ségrégation spatiale entre les communes les plus riches et les communes les plus pauvres.

**Marc-Antoine JAMET, maire de Val-de-Reuil :** « il s'agit d'une muraille de l'argent qui isole les communes ».

Certains élus locaux, font état de la situation dégradée des finances locales pour rendre compte des difficultés probables des collectivités à participer au financement de l'infrastructure coûteuse.

**Fatima EL KHILI, Europe Ecologie Les Verts Rouen :** « Les collectivités vont devoir le financer à hauteur de 25 % alors que la Dotation Globale de Fonctionnement va diminuer dans le même temps de 11 milliards d'euros ».

## PARTIE II : La synthèse thématique des avis exprimés lors de la concertation

D'autres craignent surtout qu'en cas de non rentabilité de l'opération, les collectivités soient sollicitées une nouvelle fois pour rembourser l'autoroute.

**Valérie DEMOGET, présidente de l'association *Non à l'autoroute*** : « *[Est-ce que] les collectivités locales devront payer une subvention d'équilibre à l'exploitation si l'autoroute est déficitaire ?* ».

De nombreux participants estiment que les concessions, ou les partenariats publics privés, génèrent l'enrichissement des sociétés privées aux dépens des particuliers.

**Des participants aux réunions publiques** : « *[Il est] notoire [...] que tous les partenariats publics privés sont des échecs et dégagent d'importants **profits*** » ; « *La Cour des Comptes estime dans un rapport que les « conditions d'encadrement [des concessions autoroutières] ne permettent pas que les intérêts des usagers et de l'Etat soient suffisamment pris en compte* ».

**Un participant via coupon T** : « *NON A L'AUTOROUTE qui ruinera la santé et la vie de petites gens pour **enrichir le concessionnaire privé et les grosses entreprises*** ».

Enfin, certains craignent qu'un **faible nombre de concessionnaires ne soit potentiellement intéressé**. Le maire des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen, Alain ROUSSEL, prend l'exemple du Contournement de Strasbourg.

**Alain ROUSSEL, maire des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen** : « *le contournement de Strasbourg qui, sur le point d'aboutir a dû être mis en suspens alors que le prestataire retenu n'a pas trouvé les financements nécessaires* »

### Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :

. La DREAL estime qu'une infrastructure à péage est l'unique solution permettant de réaliser le projet d'un seul tenant et de partager la charge financière entre le concessionnaire, qui emprunte et institue un péage pour rembourser l'emprunt, et la puissance publique, qui apporte une subvention d'équilibre afin de rendre le péage abordable pour les usagers. Pour que le projet soit réalisé, il est nécessaire d'apporter la moitié du coût en subvention publique. Dans des opérations comparables récentes, c'est un équilibre État/collectivités qui a été retenu pour la part publique. Le concessionnaire sera choisi par le Ministère des transports, après un appel d'offres qui sera lancé sur la base d'un cahier des charges. Le choix du concessionnaire se basera notamment sur le respect de ce cahier des charges, qui fera apparaître des points de vigilance issus de ces réunions de concertation, et sur un plan de financement le plus adapté.

. Les collectivités n'auront pas à subventionner le concessionnaire pendant la durée de la concession : si l'infrastructure est déficitaire, le concessionnaire en assume tous les risques.

. Le concessionnaire est le titulaire de la concession. Le partage des coûts sera précisé dans le contrat de la concession ; un appel d'offres sera lancé, et l'État choisira l'offre la plus équilibrée.

. Le contrat de concession est une délégation de service public.

## L'effet jugé dissuasif du péage

Les nombreux avis qui formulent leur opposition à l'égard du péage craignent que celui-ci ait un **effet dissuasif sur les usagers quotidiens** empruntant l'autoroute pour leurs déplacements domicile / travail et sur **les poids lourds**, susceptibles d'adopter des stratégies d'évitement. Ils estiment que cela **remet en cause l'utilité du projet**, dans la mesure où les trafics ne pourront pas être intégralement captés par l'infrastructure, ce qui aura des effets négatifs sur la voirie secondaire, sans résoudre les difficultés de circulation dans l'agglomération. Pour preuve de l'effet dissuasif, les participants s'en réfèrent à leur propre situation (ils sont persuadés qu'ils n'emprunteront pas l'autoroute car ils affirment ne pas en avoir les moyens), à leur expérience (évitement du péage d'Incarville), et au fait que les solutions proposées par la maîtrise d'ouvrage afin de limiter l'usage des voiries secondaires (les mesures d'interdiction de poids lourds) ne seront pas efficaces.

**Un participant via coupon T :** « Le péage sera un gros **frein à l'utilisation** de ce tronçon ».

L'évitement du péage par l'utilisateur régulier :

**Un participant via coupon T :** « Un péage sera dissuasif notamment pour l'utilisateur empruntant quotidiennement voire deux fois par jour l'autoroute pour se rendre à son travail. »

**Des internautes :** « C'est prendre en otage les gens qui vont travailler qui financeront une liaison autoroutière empruntée par des véhicules en transit. Je suis certain que l'impact sur la circulation rouennaise ne sera que très faible si ce contournement est payant. » ; « Payer par exemple le péage d'Incarville deux fois par jour pour accéder à la Sud III, cela revient à 84€ par mois, soit une journée de travail d'un salarié qui gagne 1700€ par mois. Et 1700€, c'est à peu près le salaire médian en France. Autant dire que les travailleurs pauvres qui travaillent sur Rouen, ou les étudiants ruraux, refuseront de payer encore longtemps ce « droit de cité ». Ils persévéreront dans l'usage des chemins de traverses limités à 50km/h ou ils continueront à endurer les bouchons de l'échangeur de Criquebeuf. »

L'évitement du péage par les poids lourds :

**Des participants via coupons T :** « Si ce contournement est à péage, les camions continueront à prendre la sud III (ils le font déjà pour éviter le péage du pont de Normandie) » ; « La majorité des poids lourds ne prendra pas cette autoroute. Ce ne sont pas des panneaux d'interdiction qui empêcheront les nombreux poids lourds étrangers aux faibles moyens de traverser Rouen. Les autorités n'auront que très peu de moyens pour vérifier s'ils sont en transit ou non. »

A l'encontre de ces avis qui portent notamment sur le trafic des poids lourds, les transporteurs qui se sont exprimés au cours de la concertation, ont souligné leur impatience de voir l'infrastructure se réaliser. En effet, ils estiment qu'ils auront tout intérêt à bénéficier d'un Contournement pour éviter l'encombrement des routes traversant des villages.

**Christian BOULOCHER, Comité Normand des Professionnels de Transport explique qu'il** « dirige une entreprise qui compte 250 chauffeurs et qu'il espère vivement ne plus gêner la population avoisinant ces routes nationales. [La] contrainte imposée aux poids lourds de contourner Yvetot par l'A29 était un bon choix et il ne voit pas pourquoi cela ne serait pas appliqué à Rouen. »

## PARTIE II : La synthèse thématique des avis exprimés lors de la concertation

Certains participants craignent le report des usagers qui, selon eux, éviteront le péage, sur le réseau de voiries secondaires. Ils sont nombreux à prendre l'exemple de la situation de congestion à **l'échangeur de Criquebeuf** sur l'A13, générée par les véhicules qui évitent le **péage d'Incarville**. Les habitants de ce secteur rapportent le caractère accidentogène de cette section et craignent que rendre payant l'accès au Contournement Est ne conduise aux mêmes dérives.

**Des participants via coupons T :** « Les voies secondaires seront prises d'assaut générant une saturation et des vitesses excessives sur des voiries non adaptées à de tels flux. » ; « Il est absurde de penser que les locaux vont prendre cette autoroute quand on voit la file d'attente dangereuse sur la BAU sur l'A13 à la sortie de Criquebeuf pour éviter le péage d'Incarville. »

### Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :

- . Le concessionnaire devra nécessairement fixer un prix de péage abordable pour que l'infrastructure soit empruntée. La subvention publique, évaluée à la moitié du coût du projet, jouera aussi un rôle dans la maîtrise du prix du péage.
- . Le niveau de péage pris en compte pour les études de trafic s'élève, en chiffres actuels, à 10 centimes d'€ le kilomètre pour une voiture particulière, et 30 centimes d'€ pour un poids lourd.
- . Le concessionnaire et les collectivités peuvent également convenir de réductions pour les usagers réguliers, comme les liaisons domicile-travail.
- . L'acquiescement d'un péage permet de faire participer l'usager au financement de l'infrastructure, et non pas seulement le contribuable, ce qui est légitime au regard du niveau de service apporté.

La problématique de l'évitement du péage d'Incarville et de la congestion au niveau de l'échangeur de Criquebeuf est apparue de nombreuses fois dans les débats en réunion publique. Ainsi, concomitamment aux attentes exprimées à l'égard du Contournement Est, des demandes ont été formulées pour supprimer le péage d'Incarville. Jean-Louis DESTANS, Président du Conseil général de l'Eure, a déclaré avoir demandé à la Société des Autoroutes Paris Normandie (SAPN) la suppression du péage pour trois mois, mais que celle-ci aurait refusé. D'autres participants ont fait de cette demande une exigence auprès de l'Etat.

**Jean-Louis DESTANS, Président du Conseil général de l'Eure :** « [indique qu'] A Val de Reuil, il s'était engagé à demander à la Société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN) d'avoir un **temps de gratuité sur le péage d'Incarville, entre 3 et 6 mois**, ce que la SAPN a refusé. Il souligne qu'il serait évidemment possible de racheter le péage, mais émet des doutes sur les capacités de la CASE, du Département et de la Région à réaliser ce rachat, compte tenu du coût très important »

**Un participant, membre de l'association Non à l'autoroute :** « regrette que l'infrastructure ne soit accessible qu'aux usagers plus aisés, et estime préférable de commencer par tester la levée du péage d'Incarville, tel que cela avait été proposé par l'association et repris par M. DESTANS en 2005, mais jamais mis en place. **L'Etat pourrait décréter d'utilité publique la suppression du péage d'Incarville**, car cela coûterait beaucoup moins cher que le projet A28-A13, d'autant plus que le coût sera très certainement amené à augmenter ».



**Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :**

*. Le péage d'Incarville et l'échangeur de Criquebeuf-sur-Seine relèvent de la concession à péage ouvert de l'autoroute l'A13. Ce système de péage ouvert peut donner une impression de gratuité à l'usager sur certaines sections, mais en réalité, le coût est assumé par d'autres usagers sur d'autres sections.*

*. Il est effectivement possible d'éviter le péage d'Incarville puis de revenir sur l'A13 au niveau de l'échangeur de Criquebeuf-sur-Seine qui n'a pas de barrière de péage, entraînant des problèmes de gestion vu le nombre important d'usagers effectuant cette pratique.*

*. Le contournement Est de Rouen n'a pas pour but de résoudre la situation de Criquebeuf sur l'A13. Par ailleurs, rendre gratuit le péage d'Incarville ne résoudrait pas le problème de saturation des réseaux convergeant vers l'agglomération rouennaise.*

## Les demandes spécifiques pour les usagers du quotidien

De nombreuses questions portent sur le niveau du coût d'accès à l'infrastructure :

**Un internaute :** « *quel est le tarif habituellement rencontré sur ce type d'infrastructure ?* »

Plusieurs avis suggèrent la **gratuité** de l'infrastructure pour les usagers du quotidien, quitte à modifier ses caractéristiques (nombre réduit de voies) ou à faire appel à des subventions complémentaires (chambres des métiers). Certains font référence à la situation de l'A13 où certaines sections sont gratuites, malgré les interventions de la DREAL pour expliquer les différences entre un péage ouvert et un péage fermé.

**Des participants via coupons T :** « *Il faut que le contournement soit gratuit* quitte à ce qu'il soit à 1x3 voies ou juste à 1x2 voies » ; « *2x2 voies gratuite = pas de péage à construire donc à payer, moins de terres à acheter, moins de détérioration du paysage* » ; « *Habitant sur Boos, il nous semble que nous devrions pouvoir obtenir la gratuité de la même façon que les habitants du Sud-Rouen pour l'utilisation de l'A13 entre La Bouille et Rouen-Est* ».

**Un internaute :** « *il faudrait que les trajets domicile-travail soient gratuits* et pas uniquement pour les salariés des grandes entreprises qui pourraient sans doute financer cette solution mais aussi pour tous les artisans ou employés de PME et TPE et artisans. Les chambres des métiers et de commerce pourraient-elles proposer des financements? »

**Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :**

*. Les sociétés autoroutières proposent généralement un système d'abonnement pour les déplacements domicile-travail. Il arrive aussi que certaines collectivités contribuent à la mise en place de réductions supplémentaires pour leurs ressortissants.*

### Une attente forte des élus d'être parties prenantes du projet

Si la question du péage a cristallisé les oppositions lors de la concertation, de nombreux avis ont néanmoins défendu la nécessité du projet, rappelant le caractère urgent de sa réalisation. Dans ce sens, les élus ont souligné, tout au long de la concertation, leurs attentes pour la réalisation du projet, et pour la suite en termes de dialogue dans la définition fine du projet. Les élus locaux, maires, présidents de communautés d'agglomération, des Conseils généraux et de la Région, soulignent, d'une même voix, **l'urgence d'une décision sur le projet**.

Les porteurs de propositions alternatives sur la variante préférentielle (ACCES, CASE), et opposés au péage, rappellent l'importance d'un travail commun restant à produire avec le maître d'ouvrage. Ils estiment qu'il y a eu un manque de concertation préalable avec les maires sur la définition du choix de la variante.

**Alain ROUSSEL, maire des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen, et président d'ACCES :** « les réunions organisées par la DREAL avec les maires n'ont pas permis d'échanger sur des **hypothèses de travail différentes, la DREAL présentait toujours son tracé. [Il serait] intéressant que les maires et la DREAL travaillent ensemble pour arriver à un compromis** » ; « durant la concertation, les maires ont demandé qu'un projet différent soit élaboré, sans péage. Les habitants, les infrastructures et les agriculteurs [doivent être] pris en considération ainsi que l'économie. (...) il faut réaliser un travail en commun. [Je] demande à Frédéric SANCHEZ, président de la CREA, d'être acteur dans la définition d'un compromis. Les pétitions sont inutiles et la meilleure des choses est le dialogue : un bon compromis est préférable à un mauvais projet. »

**René DUFOUR, maire des DAMPS :** « les réunions organisées par le Préfet sont des grand' messes, dont l'objet est de présenter ce qui est arrêté par les services de l'État, sans qu'il soit possible de discuter. Il regrette qu'il n'y ait jamais de réunions de travail avec les maires » ;

**Christian DEFLINE, élu du Manoir :** « [Je suis] surpris par l'affirmation de la DREAL selon laquelle elle aurait mené une concertation avec les collectivités territoriales : élu depuis 1989, [...] aucun représentant de l'État n'a consulté le conseil municipal sur ce projet »

Sur ce point, Frédéric SANCHEZ, président de la CREA, estime que les maires de l'agglomération ont déjà pu donner leur avis sur le projet en amont de la concertation à travers les documents de planification territoriale et que l'opportunité a ainsi été validée de façon démocratique :

**Frédéric SANCHEZ, président de la CREA :** « **les communes qui ont statué sur le Plan de Déplacements Urbains (PDU) ou le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) ont toujours considéré qu'il manquait une infrastructure routière décisive pour les déplacements et pour l'aménagement de ce territoire : le Contournement Est** ».

Les présidents de la CREA, du Département et de la Région, se font également les représentants des nombreuses préoccupations qui ont émergé lors de la concertation et souhaitent que celles-ci soient prises en compte dans la suite du projet.

**Bernard LEROY, président de la Communauté d'agglomération Seine Eure (CASE) :** « Il est indispensable de se mobiliser pour **trouver avec le maître d'ouvrage des solutions pour assurer les protections sonores et visuelles nécessaires**. [Je souhaite] proposer à la CASE d'engager un bureau d'étude technique pour l'aider à imposer dans le cahier des charges de concession les solutions indispensables pour réduire, voire éliminer, les impacts négatifs de l'équipement » ; « il est **urgent que les décisions soient prises afin que les habitants connaissent leur futur**. »

**Frédéric SANCHEZ, président de la Communauté d'agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe (CREA) :** « la CREA souhaite que **le maître d'ouvrage prenne une décision. [J']invite les communes à se rassembler autour d'un même tracé** ».

**Nicolas ROULY, président du Conseil général de Seine-Maritime :** « affirme l'urgence, l'importance et l'utilité d'obtenir à l'issue de la concertation, le travail qui aboutira le plus vite et le mieux possible au tracé attendu par le territoire. [Je] rappelle que la question de l'opportunité a été tranchée après le débat public de 2005. (...) le Département partage les préoccupations sur la qualité de vie des riverains, les enjeux environnementaux et les questions économiques. [Je] **demande que le dialogue se poursuive afin que le projet avance positivement au plus près du terrain** »

**Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, président du Conseil régional de Haute-Normandie :** « il est nécessaire de prendre des décisions et d'apporter des clarifications, comme cela est ressorti de la concertation »

**Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :**

*Le processus de pilotage du projet repose depuis plusieurs années sur quatre séries de réunions :*

- . le comité de pilotage, qui comprend le préfet de Région, le président du Conseil régional de Haute-Normandie, les présidents des Conseils généraux de l'Eure et de la Seine-Maritime, le président de la CRÉA, le président de la CASE, les députés, les sénateurs et les conseillers généraux du territoire ;*
- . des réunions avec les 40 maires situés dans le périmètre d'étude du projet tel que présenté au débat public de 2005 : ceux-ci ont pu s'exprimer à de nombreuses reprises au cours de ces réunions ;*
- . des réunions avec les partenaires économiques ;*
- . des réunions avec les associations environnementales.*

*En outre, la DREAL a rencontré récemment la quasi-totalité des communes concernées par la variante préférentielle pour étudier l'articulation du projet avec les documents d'urbanisme.*

## Les alternatives soumises au projet

Un certain nombre d'avis remettent en question les bénéfices apportés par le projet sur le territoire. Plusieurs interrogent ainsi son opportunité et souhaitent l'organisation d'un nouveau débat public. Ces avis, exprimés en majorité lors des réunions publiques, revendiquent des solutions qu'ils considèrent moins coûteuses et moins impactantes pour l'environnement, comme l'amélioration du réseau routier existant, le développement du fret ferroviaire et fluvial, ainsi que des transports en commun.

## Une remise en question des effets bénéfiques du projet pour le territoire

### Une décision CNDP contestée par certains

Quelques avis, en particulier issus des membres du parti Europe Ecologie les Verts, des associations *Non à l'autoroute*, *Effet de serre toi-même* et *Haute Normandie Nature Environnement*, contestent la décision

## PARTIE II : La synthèse thématique des avis exprimés lors de la concertation

de la Commission nationale du débat public de ne pas organiser de nouveau débat public, et demandent donc l'organisation d'un débat public pour pouvoir notamment faire appel à la réalisation d'études complémentaires.

**Francis BIA, Haute Normandie Nature Environnement :** « s'interroge sur la portée de cette concertation [...]. Il questionne la **mise en place d'une nouvelle procédure alors que le projet est relativement différent de celui présenté en 2005** ».

**Jérôme BOURLET, conseiller régional EELV et membre de l'association Non à l'autoroute :** « La grande différence entre un débat public et une concertation recommandée selon lui concerne **l'impossibilité, pour les opposants au projet, de demander à la Commission nationale du débat public la réalisation d'études complémentaires**. La concertation ne permet pas d'échanger sur l'acceptabilité du projet. »

L'association *Non à l'autoroute* a rédigé une *Lettre ouverte* au président de la Commission nationale du débat public (voir Contribution n° 17) pour contester la décision d'organiser une concertation recommandée et non un débat public. L'association fonde son opposition sur les arguments suivants :

- > « La liaison A28A13 est un nouveau projet – *une autoroute alors que l'ancien projet était une voie rapide* » ;
- > Le contexte - « la conjoncture » - a évolué (infrastructures existantes, volumes de trafics, riveraineté,...) ;
- > La concertation ne respecterait pas le cadre de la Convention d'Aarhus, du Grenelle de l'environnement et de la Charte de l'environnement ;
- > La concertation n'aurait pas été poursuivie après la décision ministérielle du 2 mars 2006 ;
- > Le tracé n'aurait pas fait l'objet d'étude d'impact préalable alors qu'il est pourtant déjà acté ;
- > L'absence d'étude comparative de la solution alternative au projet que suggérerait l'association<sup>3</sup> ;
- > Seule « une commission d'experts confirmés en environnement (...) pourrait garantir la sincérité des débats » ;

Ces arguments ont été développés à plusieurs reprises au cours des réunions publiques par les représentants de l'association.

### Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :

*La Commission nationale du débat public a estimé que, compte tenu des étapes déjà franchies par le projet, la concertation était nécessaire.*

### Ce que le garant a notamment rappelé :

*La Commission nationale du débat public s'appuie sur la convention d'Aarhus et sur toutes les lois promulguées qui, depuis 1995, décrivent le droit du public à être informé et à participer aux décisions.*

*. La Commission nationale du débat public est une instance indépendante, sa décision concernant le projet s'est appuyée sur l'ensemble des textes légaux et réglementaires évoqués par les participants*

Au-delà de cette remise en question du principe même de la concertation organisée sur le projet, plusieurs habitants et associations estiment que celui-ci ne répond pas aux enjeux de mobilité de la région.

<sup>3</sup> A noter que la DREAL Haute Normandie n'a pas noté de propositions alternatives de la part de l'association Non à l'autoroute.

## Un projet qui ne répondrait pas aux enjeux de mobilité de la région et aux objectifs de lutte contre le réchauffement climatique

Plusieurs participants refusent d'envisager la création d'une nouvelle autoroute, partant de l'hypothèse que l'usage de l'automobile va progressivement disparaître, ou du moins fortement diminuer. Cette conviction est renforcée par le fait que le contexte économique pousse les particuliers à réaliser des économies sur leurs déplacements. Certains, comme l'association *Haute Normandie Nature Environnement*, estiment que la fin du pétrole est proche et sera effective à l'horizon de la mise en service du projet, le rendant ainsi inutile.

**Jacques CARON, administrateur d'Evreux Nature Environnement :** « on constate des baisses de trafic sur de nombreux axes routiers, et actuellement les usagers adoptent le covoiturage pour des raisons économiques. »

**Une participante aux réunions publiques :** « L'activité économique en France est en constante régression, le trafic automobile étant à son maximum, je ne vois pas l'utilité de ce projet. »

**Francis BIA, Haute Normandie Nature Environnement :** « le président de la CCI évoquait dans son cahier d'acteurs de 2005 le fait que le Contournement Est devrait voir le jour avant l'épuisement des réserves pétrolières que certains annoncent d'ici 40 ans. Ainsi, étant donné que la mise en service est envisagée pour 2025 : le projet est-il toujours utile ? »

Plus particulièrement, les habitants et associations soulignent que la **fermeture provisoire du Pont Mathilde** a modifié des comportements : un report modal s'est effectué vers les transports en commun. Selon eux, cela prouve que les investissements dans ce domaine peuvent jouer en faveur de l'abandon de la voiture.

**Alain ROUSSEL, maire des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen :** « le travail collectif [après l'accident du Pont Mathilde] entre les élus a porté ses fruits pour avancer des solutions en termes de déplacements et de transports »

**Mathieu FOUTEZ, conducteur de travaux à Saint-Jacques-sur-Darnétal :** « Lorsque le pont Mathilde a été fermé à la circulation, les transports collectifs ont été davantage utilisés »

Considérant le trafic routier en tant que tel, certains avis estiment que la **part du trafic de transit**, que l'autoroute vise à capter, est minime dans les déplacements observés à l'échelle de l'agglomération.

**Contribution d'Arnaud BINARD, habitant de Saint-Pierre-du-Vauvray (n°43) :** il estime que les estimations de trafic sont maximalistes car elles ne tiennent pas compte selon lui de la part des poids lourds qui sera dissuadée d'emprunter l'autoroute en raison de la mise en place du péage. Ses principaux arguments sont cités ci-après :

> La part du trafic de transit à l'échelle de l'agglomération est minime (4%). Capter 85% de ces trafics n'aura pas d'effet notable sur la circulation : « le trafic de transit n'est que de 4% selon les réponses apportées par la DREAL Haute Normandie. (...) dans [l']étude [de trafic réalisée par le CETE<sup>4</sup>], le trafic nord-sud passant par l'est de Rouen ne représente que 6% du trafic de transit ; cela représente donc 2,4 pour mille du trafic global. Si l'on tient compte des 40% de trafic qui échappera à l'autoroute, ce n'est plus que **1,44 pour mille du trafic global de l'agglomération** » ;

> Les 85% du trafic de transit ne seront pas captés par l'infrastructure car ils se dirigent principalement vers l'ouest : « **85 % du trafic de transit se dirige aujourd'hui vers l'ouest**, soit 27 847 véhicules sur les 33 000 comp-

<sup>4</sup> Centre d'études techniques de l'Équipement. Le 1er janvier 2014, les 8 Cete, le Sétra, le Certu et le Cetmef ont fusionné pour donner naissance au CEREMA : centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

## PARTIE II : La synthèse thématique des avis exprimés lors de la concertation

tabilisés dans cette étude. Or, la DREAL estime que 85 % de ce trafic devrait emprunter la liaison A28-A13 : c'est mathématiquement impossible » ;

> **La remise en question de l'estimation de «15% de trafic de transit» :** « La DREAL affirme que la liaison autoroutière accueillera un trafic de transit de **15%, estimation basée sur une moyenne de 49 km.** (...) cette affirmation ne correspond pas aux distances effectivement réalisées par les véhicules en transit sur l'agglomération rouennaise. De plus, quand bien même on considère ce chiffre de 15%, cela ne représente que **0,9% du trafic global** ».

### Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :

. Les études de trafics prévoient un niveau de trafic supérieur à 20 000 véhicules par jour en moyenne annuelle. Les estimations de trafic traduisent des niveaux de trafic différents selon les sections de la liaison autoroutière. La section la plus chargée est la section commune du barreau de raccordement à l'agglomération rouennaise.

. 59% des poids-lourds qui emprunteront l'itinéraire seront en transit, et 40% en échange (à destination ou en provenance de l'agglomération).

. 40 % des véhicules particuliers seront en transit, 20% environ en échange, et 37% en trafic interne.

. A l'échelle de l'agglomération, on estime à 40 000 le nombre de déplacements de véhicules en transit, sur un total d'un million de déplacements. Ce chiffre ne prend pas en compte la longueur du déplacement. Si elle est prise en compte, on considère que la moyenne pour le trafic de transit est de 49 km (contre 7,5 km pour le trafic local), ce qui correspond à 15% de trafic de transit dans l'agglomération rouennaise.

De nombreux avis estiment que ce projet irait à **l'encontre des engagements en matière de lutte contre le réchauffement climatique**. Ainsi, certains considèrent que la création d'une autoroute génère un effet d'appel d'air et **un nouveau trafic routier**, qui n'existait pas auparavant. La **pollution aux particules fines** et son impact sur la santé constitue un des principaux griefs de l'association *Non à l'autoroute*. D'autres, comme les représentants de l'association *Haute Normandie Nature Environnement*, prônent la **recherche de solutions alternatives**. Les prises de position sur ces thématiques se résument ainsi : Le projet serait un « aspirateur à voitures », générateur d'un nouveau trafic :

**Des participants aux réunions publiques :** « **Le contournement va attirer des camions qui ne venaient pas** » ; « **Créer de nouvelles autoroutes est une incitation à augmenter le trafic routier et donc accentuer le réchauffement climatique.** »

### Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :

. Si toute infrastructure nouvelle peut en effet générer un effet d'appel d'air, ce n'est cependant pas un nouveau trafic qui va apparaître soudainement sur l'autoroute ; il s'agira principalement d'un report de trafic de voiries vers une autre.

Un projet qui **porterait atteinte à l'environnement et accentuerait le réchauffement climatique** :

**Un internaute :** « Nous ne pouvons pas soutenir un projet d'autoroute titan-  
esque et inutile alors que le transport routier participe largement au réchauffement climatique, aux pollutions et à l'épuisement des ressources naturelles. »



Un projet **nocif pour la santé** et contraire aux engagements régionaux en matière d'**amélioration de la qualité de l'air** :

**Contribution de l'association Non à l'autoroute** : « La France pays dont le parc automobile en diesels est le plus important d'Europe a déjà été **condamnée plusieurs fois par l'Europe** au sujet de cette pollution par les particules fines. »

**Contribution de l'association Effet de serre toi-même** qui s'interroge « sur la compatibilité entre le PDU de l'agglomération de Rouen et le **Schéma régional du Climat, de l'Air et de l'Energie** adopté en mars 2013 par le conseil régional. En matière d'émissions de polluants atmosphériques, le scénario haut-normand vise une diminution de 34% des émissions de PM10 entre 2005 et 2020, et une diminution de 42% des émissions de NOx entre 2005 et 2020-33. **Qu'en sera-t-il en 2024 si le Contournement-Est est mis en service ?** Ni le PDU ni le dossier de concertation n'apportent de réponses à cette question... » (...) « ce projet va entraîner une **péjoration de la qualité de l'air** à l'échelle de la future métropole et entraver la nécessaire descente énergétique pour atteindre les objectifs climatiques définis en 2008 ».

**Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :**

. La qualité de l'air est mauvaise en Haute-Normandie. Un rapport d'Air Normand montre que quatre facteurs principaux en sont à l'origine : le chauffage, l'industrie (avec une pollution au dioxyde de soufre qui a nettement diminué), certaines pratiques agricoles (avec les épandages d'engrais secs qui entraînent la mise en suspension de particules), les transports (la route, avec des motorisations à l'heure actuelle majoritairement orientées sur le diesel, ce dont le projet n'est pas responsable).

. Les études air/santé/bruit et bilan carbone (en phase travaux et fonctionnement pérenne) seront documentées dans le cadre du dossier d'enquête publique.

La politique des transports doit **favoriser la transition énergétique** :

**Francis BIA, Haute Normandie Nature Environnement** : « propose de fixer un nouveau cap avec des ambitions différentes et des moyens plus en phase avec les contraintes de l'époque, considérant que la **transition énergétique** exige de nouvelles formes de mobilité au service de l'environnement naturel et humain, et que le climat justifie la mise en place d'une conférence mondiale, sous le signe de l'exemplarité environnementale. »

**Une internaute** : « Il faut **changer de cap dans la politique des transports** des gens et des marchandises : le contexte préoccupant du réchauffement climatique et la nécessaire **sortie des énergies fossiles** imposent d'autres choix que de construire toujours et encore des autoroutes. »

**Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :**

Le projet est cohérent avec une politique des transports qui vise par ailleurs à développer les transports en commun. En effet, le projet offre une opportunité de renforcer ce développement sur les voies radiales qui desservent Rouen qui se trouveront délestées par sa mise en service.

### Un projet qui ne servirait pas l'économie locale

Plusieurs participants estiment que le projet d'autoroute ne sera pas créateur d'emplois, et qu'il participera uniquement au développement des secteurs de la logistique ou du BTP et à l'activité économique étrangère. Certains considèrent même que le projet menacera l'activité économique locale et les emplois industriels de la zone Seine Sud. Les avis sur ce sujet se résument ainsi :

Le projet serait fait pour les lobbys logistiques, alors même que l'activité est en baisse :

**Pascal REGNAULT, association Non à l'autoroute :** « [le] seul objectif [du projet] est de **favoriser la logistique routière** et [cela] impliquera de sacrifier des corridors écologiques pour développer des **corridors de transport routier reliant l'Europe du nord à l'Europe du sud**, et ce au mépris d'un développement économique responsable et d'une alimentation durable. » ;

**Contribution de l'association Effet de serre toi-même :** « ce projet est principalement déterminé par l'aménagement d'aires logistiques dont l'activité se traduira par une augmentation des flux routiers tout du moins en intensité » ;

**Jérôme BOURLET, conseiller régional EELV :** « cette année encore, le nombre d'emplois créés par la logistique est en baisse » ;

**Alain BOURDON, habitant de Romilly-sur-Andelle :** « le contournement est un luxe que veulent s'offrir des **élus voulant faire gagner de l'argent à des entreprises de travaux publics** ».

La création d'autoroute n'amènerait pas d'emplois :

**David CORMANT, président du groupe EELV au Conseil régional de Haute-Normandie :** « une analyse de la Direction de l'Équipement démontre l'existence d'un effet de **relocalisation plutôt qu'une création nette d'emplois** sur les axes Abbeville-Rouen et Rouen-Alençon de l'A28, l'autoroute représentant un mur pour les entreprises vis-à-vis de leurs clients. Les prévisions économiques s'étant avérées fausses, comment la DREAL peut parler de création nette d'emplois alors que les études socio-économiques n'ont pas encore été menées et que l'analyse de certaines infrastructures a prouvé qu'il n'en a rien été ? » ;

**André FORCADEL, retraité habitant de Romilly-sur-Andelle :** « l'emploi n'est pas créé par des zones d'activités ni par les entreprises, mais par la conjoncture économique, et dans une société en récession, aucun emploi ne pourra être créé » ;

**Laëtitia SANCHEZ, habitante de la CASE, membre de l'association Non à l'autoroute et d'EELV :** « l'infrastructure bénéficiera surtout aux **salariés espagnols** ».

Le tracé projeté de l'infrastructure **menacerait l'activité industrielle de la zone Seine Sud**, déjà fragilisée :

**André-Pierre TERRIER, secrétaire du comité d'entreprise Europac :** « ce projet aura un impact sur la détérioration de l'emploi alors que les salariés se battent aujourd'hui pour revitaliser la zone Seine Sud. (...) le dernier tracé proposé par la DREAL passe au-dessus d'une usine ».

**Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :**

*. L'autoroute n'est pas intrinsèquement créatrice d'emplois, mais l'infrastructure sera utile au développement économique et aux entreprises du territoire, dans la mesure où elle fluidifiera les déplacements, et où elle desservira les entreprises. Le développement autour de l'infrastructure devra néanmoins être maîtrisé pour ne pas favoriser l'étalement urbain.*

*. L'objectif du projet n'est pas uniquement de développer la logistique. Il servira aussi le secteur industriel. Ainsi, l'infrastructure va constituer un atout pour la zone Seine Sud : un échangeur sera réalisé et permettra de desservir le secteur. Elle ne sera par ailleurs pas construite sur la papèterie Europac, mais elle passera devant ; il n'est donc nullement prévu de démolir l'usine.*

*. Le projet s'inscrit dans un dispositif d'ensemble, la CREA travaille actuellement sur les perspectives de redéploiement de la zone Seine Sud, notamment pour affirmer la vocation industrielle et portuaire du site.*

## Un projet jugé coûteux

Pour appuyer la remise en question globale du projet, ses détracteurs reviennent sur le coût jugé important de l'infrastructure.

Des participants, associations de défense de l'environnement, élus locaux, et particuliers (via les coupons T) font part de leur préoccupation concernant le coût du projet. Certains soulignent que celui-ci a **évolué depuis le débat public de 2005** et s'interrogent sur les raisons de cette évolution. D'autres craignent qu'il ne continue d'augmenter en raison de l'inflation. Certains enfin, mettent en relation le coût jugé élevé du projet et son impact sur l'environnement. Quelques-uns néanmoins estiment que le coût élevé est justifié par les bénéfices apportés.

Un coût élevé :

**Des participants via coupons T** « le coût du projet est exorbitant » ; « Ce projet paraît très coûteux (pont, viaduc) » ; « Non à ce projet, trop coûteux ! ».

Un projet dont le coût a évolué depuis 2005 :

**Jérôme BOURLET, conseiller régional EELV et membre de l'association Non à l'autoroute : s'étonne** « de l'évolution du coût par rapport à 2005 : lors du débat public, le projet était évalué à 330 millions d'euros, ce qui aurait abouti à l'heure actuelle, avec la seule inflation, à 470 millions d'euros. Il s'interroge donc sur le coût du raccordement, si, comme le dit la DREAL, la seule évolution est le barreau de raccordement, qui représenterait ainsi 500 millions d'euros. » ;

**Contribution de l'association Effet de serre toi-même :** « Il faut dire que le projet est fort cher au vu de la configuration du site. Quand on ajoute aux nécessaires ouvrages d'art les doléances locales qui exigent des tunnels, des équipements anti-bruit voire des raccordements et des mesures compensatoires, on comprend mieux pourquoi le coût global du projet a été multiplié par 4 en deux décennies. De 275 millions € en 1993 on serait passé à 1,05 milliard et plus probablement à 1,5 milliard. Ce glissement des coûts donne à voir clairement le côté fantasmagorique de ce projet ».

## PARTIE II : La synthèse thématique des avis exprimés lors de la concertation

Un coût dont certains craignent qu'il n'augmente encore :

*Thierry FOUCAULT, ancien maire et sénateur de Oissel : « estime qu'en 2020, le coût s'élèvera plus probablement à 2 milliards d'euros, et que s'il est moins cher, c'est que les protections seront réalisées au rabais ».*

*Un participant via coupon T : « Son coût est énorme et certainement sous-estimé. »*

Un coût élevé pour un projet qui va pourtant générer des impacts :

**Un participant via coupon T :** « Ce projet traversera des zones habitées pour un coût exorbitant ».

### L'amélioration souhaitée des itinéraires routiers existants

Un certain nombre d'avis estime que la création d'un Contournement Est n'est pas nécessaire, parce que des **itinéraires routiers alternatifs pourraient être aménagés à l'ouest de l'agglomération**, réduisant le coût du projet.

Ces participants sont d'avis que le secteur Ouest de l'agglomération abrite déjà les infrastructures nécessaires pour un Contournement : Pont Flaubert, Sud III, A150, qu'il suffirait d'achever. Ils estiment cette solution – que certains ont nommé le « Contournement Ouest » - justifiée par la localisation, selon eux, de l'activité économique dans cette partie de l'agglomération, où les déplacements seraient donc plus nombreux. Le Contournement Est lui, n'entraînerait qu'un **allongement de parcours** pour les trafics qui rejoindraient majoritairement ce secteur.

**Pierre STERLIN, gérant de société :** « un **contournement [est] en phase d'être terminé à l'ouest**. Cet axe serait **plus logique** qu'un Contournement Est destiné à drainer les trafics nord sud pour terminer l'axe Calais Bayonne, alors que **les déplacements liés à l'axe Seine Paris – Rouen – Le Havre** sont majoritaires. (...) Le trajet du poids lourd n'aura aucun intérêt à passer par l'est pour remonter sur Bourg Achard afin de rejoindre l'A28 ; au contraire, (...) il empruntera l'A29, lui permettant d'aller au plus direct vers Bourg Achard. »

**Arnaud BINARD, habitant de Saint-Pierre-du-Vauvray :** « [il faut] **compléter les aménagements à l'ouest**, là où se dirigent les trafics et non à l'est, qui correspond à faire un grand détour » ;

**Contribution de l'association Effet de serre toi-même qui se réfère au PDU de l'agglomération montrant que** « de 2004 à 2014, les enjeux de mobilité restent Nord Sud et se situent pour l'essentiel sur **le secteur ouest de l'agglomération plus peuplé, plus dense et accueillant plus d'activités économiques.** »

**Des participants aux réunions publiques :** « **Le port est à l'ouest** » ; « Pourquoi ne pas achever le contournement par l'ouest en se raccordant à la rocade nord puis à l'A150, Pont Flaubert, Sud III, A13 ? Seuls un viaduc d'environ 6 km et les accès au Pont Flaubert seraient à construire. **Gain de temps, d'argent public** et gratuité du parcours sans parler de la proximité du cœur de l'agglomération qui permettrait de capter les flux domicile/travail. » ; « Pourquoi le **contournement ouest** n'est pas étudié comme tracé potentiel ? Sur ce tracé pourquoi ne pas envisager le tronçon les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen puis Tourville Incarville qui existe déjà. Seuls quelques kilomètres devraient être créés (moins de 5). Utilisons l'existant, c'est moins coûteux. » ; « Il faudrait mieux **développer le contournement ouest avec les 500 millions d'euros.** ».

Enfin, en dehors de la solution des itinéraires à l'ouest de l'agglomération, un participant estime que l'argent qui sera employé à la réalisation du projet de Contournement Est – Liaison A28-A13 pourrait être utilisé à l'entretien du réseau existant.

**Jacques CARON, administrateur d'Evreux Environnement :** « le coût du projet correspond à 20 ans de l'investissement total en voirie. »

**Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :**

. Le Pont Flaubert relie deux infrastructures radiales (Sud III et A150) déjà fortement circulées qui desservent une zone urbanisée, très proche du cœur de l'agglomération. Cet itinéraire ne constitue pas un Contournement. Cet itinéraire ne permet par ailleurs pas de répondre aux objectifs du projet, parmi lesquels l'amélioration de la desserte du nord de l'Eure et le désenclavement de la Vallée de l'Andelle.

.. Le contournement Ouest envisagé et présenté lors du débat public de 2005 assurait la continuité du réseau entre les autoroutes A29 et A151 au nord et l'autoroute A28 vers Alençon au sud.

. L'amélioration des accès du Pont Flaubert est bien un projet prioritaire en Haute-Normandie. Le ministre délégué aux Transports s'est rendu à Rouen en février 2013 pour confirmer la participation financière de l'Etat au projet à hauteur de 100 millions d'euros (sur un budget de 200 millions d'euros).

## Les alternatives modales mises en avant : le fret fluvial et ferroviaire, le développement des transports en commun

Un certain nombre d'avis estime que le fret ferroviaire et fluvial doit être davantage investi. De même, les transports en commun pour les voyageurs doivent, selon plusieurs avis, être priorités dans les dépenses.

Plusieurs participants mettent l'accent sur la situation dégradée du fret ferroviaire, évoquant en particulier la gare de triage de Sotteville-lès-Rouen. Ainsi, ils revendiquent de faire du ferroviaire une priorité.

**Un participant, membre de l'association Non à l'autoroute :** « [Je m'] étonne d'entendre dire que le projet autoroutier n'est pas contradictoire avec le développement du trafic ferroviaire et fluvial, [puisque] la **gare de triage de Sotteville** est quasiment fermée, et qu'en réalité le ferroviaire est laissé à l'abandon. »

**Pierre MENARD, Comité de défense de la gare de triage de Sotteville :** « Pour conclure, il [faut] sortir du tout routier, mettre en place l'écotaxe pour réhabiliter les infrastructures ferroviaire comme la gare de triage de Sotteville, les lignes de Bréauté-Fécamp et de Dieppe – Le Tréport, ainsi que par la reconnaissance d'utilité publique du wagon isolé. »

**Gaëtan LEVÎTRE, maire d'Alizay :** « Il faut **revaloriser le matériel et la main d'œuvre** déjà présente sur nos territoires. »

Plusieurs participants estiment que le mode fluvial devrait être davantage valorisé, profitant de la situation rouennaise, desservie par la Seine et avec un accès direct à la façade maritime.

**Un participant aux réunions publiques :** « Pourquoi favoriser le trafic des céréales par la route ? On oublie la possibilité d'étendre le trafic fluvial par péniches ou navires les céréales en provenance du Canada peuvent être transbordées au Havre le quadrillage fluvial est suffisamment conséquent » ;

## PARTIE II : La synthèse thématique des avis exprimés lors de la concertation

**Contribution de DDC Ensemble :** « Nous oublions souvent que **la Seine** passe dans l'agglomération et qu'elle est peu utilisée. Le trafic est en hausse actuellement. Il doit être mis en avant » ;

**Lydie FAUVEL, habitante de la CASE :** « s'étonne que des autoroutes puissent encore se construire alors que l'on sait qu'un **camion peut transporter un seul conteneur**, tandis qu'un bateau fluvial peut en transporter **plus de quarante**. ».

Nombreux sont les participants qui associent le ferroviaire et le fluvial, estimant que ces deux alternatives modales doivent être une priorité devant le mode routier pour être cohérent avec la politique de transition énergétique. Certains mettent en relation ces attentes avec le contexte du développement de l'Axe Seine et du Grand Paris.

**Des participants aux réunions publiques :** « Privilégier le transport fluvial et ferroviaire dans le cadre du Grand Paris. » ; « De plus, le tout camion n'est pas un bon choix. On devrait à nouveau **prioriser le rail et développer le fluvial**. Et pour les automobilistes, développer les transports en commun » ; « Pensez aux habitants et **faites en sorte de mettre le transport maritime et ferroviaire en priorité**. Cela pourrait prendre 1 à 3 ans pour mettre en place au lieu de 15 ans » ;

« TRANSITIONENERGETIQUE, transport fluvial et ferroviaire = solution contre les camions ! ».

### Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :

. Le projet n'est pas le seul projet pour la région Haute-Normandie : il existe aussi des projets ferroviaires et fluviaux.

. Le Gouvernement, en Juillet 2013, sur la base des propositions de la Commission Mobilité 21 en juin 2013, a classé prioritaires d'autres projets tels que la Ligne Nouvelle Paris Normandie, qui vise notamment la désaturation de la ligne ferroviaire classique afin d'augmenter le trafic des trains de fret et la modernisation de la liaison ferroviaire fret Serqueux-Gisors.

De nombreux habitants des plateaux Est témoignent de leur difficulté à se déplacer autrement qu'en voiture, notamment pour rejoindre le cœur de l'agglomération. Ils estiment indispensable de redoubler d'effort en matière de développement des transports en commun.

**Une participante aux réunions publiques :** « la DREAL a-t-elle étudié sérieusement les moyens de faire baisser les trafics routiers de l'agglomération, avec **1 milliard d'euros dédiés uniquement au développement des transports collectifs** (voies de type TEOR sur les plateaux Est, Tram-trains, desserte élargie aux périphéries de l'agglo), des dessertes ferroviaires plus fines de la CREA et de la CASE et des modes doux de déplacements (notamment vélo) pour remplacer les véhicules particuliers, et des dessertes plus fines fluviales et ferroviaires pour les marchandises de flux internes à l'agglomération ? Si non pourquoi ? Car je voudrais aller à mon travail en transports en commun ou en vélo mais vue la desserte actuelle de St Adrien vers Rouen, je suis obligée de prendre ma voiture, et ce sera toujours le cas avec ce contournement Est. »

**Gaëtan LEVITRE, maire d'Alizay :** « Il faut améliorer les modes de déplacements, notamment **les transports en commun** entre la CASE d'une part, la CREA et la Vallée de l'Andelle d'autre part. Imaginer des **solutions ferroviaires** (le développement de haltes ferroviaires, comme la réouverture de la gare d'Alizay, la remise en état de la ligne de chemin de fer allant vers Charleval – Etrépagny). Cela doit être une priorité à associer au contournement routier. »



**Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :**

*. Le projet n'est pas antinomique avec le développement des transports en commun. Des initiatives sont déjà mises en œuvre par les collectivités et le projet favorisera leur développement. La liaison crociera des radiales (RN28, RN31) où des aménagements pourraient être réalisés pour maîtriser la vitesse de circulation automobile. Ces perspectives, en liaison avec le Plan des Déplacements Urbains de la CREA, apparaîtront dans le dossier d'enquête publique. La DREAL aura besoin du concours des collectivités pour alimenter ce dossier, qui doit préciser les perspectives de développement des transports collectifs associés à l'infrastructure.*

## Les attentes et préoccupations générées par la variante préférentielle

La variante préférentielle du Contournement Est - Liaison A28-A13 constituait l'objet de la concertation organisée par la DREAL Haute Normandie. Celle-ci, si elle est soutenue à travers quelques interventions (acteurs économiques et élus régionaux, départementaux ou rouennais), suscite en revanche une majorité d'avis critiques. Plus généralement, ce sont les impacts humains générés par l'autoroute qui constituent un sujet de préoccupation majeure.

### La concertation sur la variante

Au cours de la concertation, de nombreux avis se sont exprimés pour dénoncer un manque d'échanges depuis le débat public de 2005. Les habitants, inquiets des impacts générés par la variante préférentielle, ont souhaité disposer de nombreuses informations plus précises sur le tracé. Ainsi, de nombreuses incompréhensions ont eu lieu sur le niveau de détail qui pouvait être apporté dans le cadre de cette étape de concertation.

#### > Le manque d'échanges depuis le débat public de 2005

A l'instar des maires membres de l'association ACCES, de nombreux participants soulignent le manque d'information et de concertation depuis le débat public de 2005. Ces reproches émanent principalement d'habitants potentiellement impactés par le tracé, qui regrettent de ne pas avoir été informés au préalable. Ils témoignent ainsi de leur surprise devant la découverte d'un « nouveau tracé » qui concerne aujourd'hui leur habitation.

**Des internautes :** « notre quartier d'habitation est impacté directement par l'échangeur reliant le contournement Est au rond-point des vaches. Je suis surpris qu'aucune communication n'ait été faite à ce jour au sein de notre quartier sur ce projet !!! » ; « Ce tracé a été décidé de manière inique, **sans aucune concertation avec les populations** vivant dans les villes et les villages qui seraient traversés par cette autoroute ».

**Un participant :** « [je] regrette qu'il n'y ait eu aucune concertation depuis 2005 »

**Pierre MENARD, président du comité de triage de Sotteville :** « Si la concertation préalable avait réellement eu lieu, les participants ne seraient pas contraints d'intervenir ».

## PARTIE II : La synthèse thématique des avis exprimés lors de la concertation

### Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :

*. La concertation en 2014 est un point de départ d'un dialogue continu jusqu'à l'enquête publique, si le ministre décide de poursuivre le projet. Les discussions vont être poursuivies avec la Métropole rouennaise, la CASE et avec chaque mairie concernée par le projet, notamment pour préparer la rédaction du cahier des charges de la concession.*

*. A toutes les étapes importantes du projet, la DREAL a tenu quatre séries de réunions avec les partenaires :*

*Un comité de pilotage avec les parlementaires, le président du Conseil régional, les deux présidents de conseils généraux, et les conseillers généraux des cantons traversés*

*Une instance réunissant les quarante maires du périmètre d'étude.*

*Une instance réunissant les partenaires socio-économiques*

*Une instance réunissant les partenaires environnementaux et associatifs.*

*Il n'y a pas eu de réunion spécifique avec l'association ACCES, mais les maires ont été rencontrés dans ce cadre. La DREAL est tout à fait disposée à recevoir l'association ACCES.*

### > Un manque de précision dans l'information apportée

La concertation a mis en valeur l'existence, parfois, d'un décalage entre les attentes de certains participants, qui ont souhaité disposer d'informations précises sur le tracé, et l'étape de la concertation, qui n'a pas permis d'apporter toutes les réponses à ce stade d'avancement du projet.

**Un participant en réunion publique :** « [Je m'] inquiète de voir le tracé passer à 50 mètres de [m]on habitation, soulignant qu'une autre route passe déjà à proximité. [Je] souhaite connaître précisément l'emprise du tracé et quel est l'impact pour [m]on logement ».

**Un internaute :** « que devient mon habitation qui est sur le tracé ? Quel avenir pour le gîte rural (ferme de l'Essart) avec une autoroute à proximité? »

**Thierry FOUCAUD, Sénateur :** « la DREAL ne répond jamais avec précision »

### Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :

*. En l'état actuel du projet, il n'est pas possible de dire quelle sera la bande de 300 mètres susceptible d'être déclarée d'utilité publique, et l'emprise des 50 mètres nécessaires à la réalisation de l'autoroute, qui sera définie par le concessionnaire. Avant de franchir ces étapes, la concertation doit se poursuivre. L'ensemble des maires sera rencontré pour recueillir leurs indications et les points de vigilance à traiter.*

Des participants émettent des critiques sur les **documents d'information** :

Certains participants estiment que l'information contenue dans le **dépliant d'information** est trop imprécise (échelle de la carte, nom des collectivités), et que sa diffusion a été mal organisée, limitant fortement l'audience qu'il pouvait avoir:

**un participant via coupon T :** « Plan illisible (il faudrait une loupe et encore !!), aucune mention des communes traversées. Comment donner un avis dans ce cas ?? »

**un internaute :** « Je conteste violemment la manière dont la publicité est faite

*sur cette concertation puisque le dernier dépliant a été distribué ... mélangé pêle-mêle avec l'ensemble des prospectus publicitaires » ;*

Le **dossier de concertation** est jugé par certains trop peu renseigné sur le plan technique :

**Francis BIA, Haute Normandie Nature Environnement, estime que le dossier de concertation** « ne valorise que la forme et aucunement les éléments techniques », **aussi le qualifie-t-il de** « dossier de communication où les impacts du projet et les alternatives efficientes sont cachées ». **Pour ces raisons, il a, en cours de concertation, demandé au garant que** « les éléments non explicités soient retirés du dossier »

Deux associations reprochent à la DREAL de ne pas avoir transmis **certaines études** ou documents officiels :

**Francis BIA, Haute Normandie Nature Environnement, demande que lui soient communiquées les décisions ministérielles** dont la lettre intégrale de Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET, des délibérations du Comité de pilotage du projet, les études environnementales et les études d'impact air, eau, bruit sur l'ensemble du tracé ;

**Le collectif AGHIR** « regrette qu'aucune étude n'ait été communiquée » au sujet du trafic ;

**L'association Non à l'autoroute : demande à la DREAL de lui communiquer** « le résultat de l'étude d'impact des particules fines émises par les moteurs Diésels sur la santé de la population proche riveraine du tracé préférentiel objet de l'actuelle concertation » ;

**Contribution de Saint-Étienne-du-Rouvray : estime que la réalisation d'une** « étude de risques approfondie est indispensable, [car elle] mesurera les conséquences potentielles pour les riverains [...] et précisera les mesures qui devront impérativement être prises pour y faire face »

#### **Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :**

*. Trois études importantes ont été mises en ligne sur le site de la concertation d'une part l'étude sur les trafics, qui montre les effets potentiels du projet en termes de décongestion sur le réseau existante, d'autre part la synthèse des études d'incidence Natura 2000 sur les variantes Nord Saint Adrien et Port Saint-Ouen ainsi que l'étude hydro-géologique sur le captage de la Chapelle qui a conduit à opter pour la solution Port Saint-Ouen.*

*. Le dossier d'enquête publique, qui sera consultable par tous, comportera un ensemble d'études permettant d'apporter des réponses aux enjeux évoqués : une analyse socio-économique, une étude d'impact environnemental, un bilan carbone, une étude air, santé, une étude bruit.*

## **Les enjeux humains et naturels**

Une part importante des avis formulés sur la variante préférentielle porte sur les enjeux humains et, pour une part moins importante, sur les enjeux naturels. Ces avis mettent en avant les impacts sur le foncier (espaces agricoles et sylvicoles) et le bâti (habitations, emprises industrielles), ainsi que sur la qualité de vie des riverains (nuisances sonores, visuelles, paysagères, pollution). Ils évoquent également, à l'appui de l'exemple de l'accident du Pont Mathilde, les enjeux en matière de sécurité, et des impacts potentiels sur les points de captage d'eau potable. Concernant l'environnement naturel, les participants évoquent

## PARTIE II : La synthèse thématique des avis exprimés lors de la concertation

les effets potentiels de l'infrastructure sur les zones Natura 2000, les ZNIEFF, les corridors écologiques et l'environnement naturel en général.

### L'impact foncier et bâti

Plusieurs participants ont déploré le fait que le projet avait pour conséquence de détruire des habitations, de supprimer des espaces agricoles, des emprises industrielles et des zones boisées, considérant ces destructions préjudiciables à la qualité de vie du territoire.

#### > L'impact sur les terres agricoles

Une grande partie des remarques et questions a porté sur **la consommation de terres agricoles**. Les agriculteurs se montrent inquiets de la disparition de ces terres, soulignant leur rareté. A l'instar de la chambre d'agriculture et de la FNSEA de Seine-Maritime, ils évoquent la « double peine » dont serait souvent victime la profession agricole (avec un impact sur le foncier agricole pour la réalisation de l'infrastructure, et un second impact lié aux compensations écologiques).

**Contribution de la Chambre d'agriculture de Seine-Maritime cosignée avec la Fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles de Seine Maritime (FNSEA 76) :** la « consommation s'élève à plus de 600 ha, mais cela ne semble être que la partie émergée de l'iceberg ». « [La part semblant réservée à la réalisation des neuf échangeurs est] tout à fait exagérée [et] le projet ne tient pas compte des surfaces qui accueilleront les ouvrages hydrauliques, [...] pourtant obligatoires », **ni de la compensation environnementale**. « [Nous] souhait[ons] **connaître l'ampleur réelle de la consommation du foncier**, et n'entend pas faire l'objet d'une **double peine** en subissant un premier prélèvement du foncier agricole pour l'élaboration du projet lui-même, et un second pour faire face aux nécessités de compensation écologiques ».

Cette problématique a fait l'objet d'une intervention de la SAFER en table ronde.

**La SAFER Haute-Normandie** a présenté, lors de la table ronde de Gouy le 26 juin, les outils fonciers qui permettent d'accompagner un tel projet d'infrastructure. L'aménagement foncier avec inclusion de l'emprise est la démarche généralement mise en œuvre par la SAFER sur l'ensemble des ouvrages de la région Haute-Normandie. Elle consiste à mettre en réserve des terres agricoles pour la réalisation de l'infrastructure, et pour procéder au remembrement. L'objectif est de proposer des structures agricoles *a minima* d'aussi bonne qualité, voire améliorées. Pour le projet A28A13 la SAFER a constitué des réserves de 242 hectares de terres agricoles et 131 ha de réserves foncières boisées ou à boiser. La SAFER est soucieuse d'éviter la « double peine » pesant sur le monde agricole lorsqu'un ouvrage est réalisé, permettant de limiter la disparition du foncier agricole.

C'est aussi un point sensible pour des associations et des participants :

**Contribution du collectif d'associations de défense des habitants et de l'environnement contre le projet de liaison A28-A13 :** l'exigence de « préservation de 600 ha de terres agricoles, naturelles, habitées menacées par le tracé » ;

**Anthony GRISEL, habitant et agriculteur de Boos, intervenu à la réunion de Gouy :** « la moitié de [m]on exploitation est concernée par le projet. [...] Comment, n'étant pas propriétaire de la totalité de [m]on exploitation, le remembrement pourra avoir lieu [m]e concernant ? »

**Un participant via coupon T :** « Vous allez encore sacrifier nos terres agricoles alors que l'on aurait pu y pratiquer l'agriculture biologique » ;

Un autre point d'achoppement a concerné les modalités de **calcul de l'emprise totale** du projet, été re-

mis en question en réunion publique par des participants, qui ne comprenaient pas le calcul aboutissant au résultat affiché par la DREAL, à savoir que 600 hectares seraient nécessaires à la réalisation du projet.

**Sébastien LEVASSEUR, vice-président de la Chambre d'agriculture de Seine-Maritime, et agriculteur :** « je demande que le calcul aboutissant aux 600 hectares soit précisé » ;

**Un internaute :** « seuls environ 600 ha de terres seraient détruits par le projet ! Un simple calcul de superficie (longueur x largeur) montre qu'il manque à peu près un 0... ».

**Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :**

. Afin d'aider les agriculteurs concernés, la SAFER mène une veille foncière à la demande de la DREAL pour identifier les terres qui permettront de procéder au remembrement. Cela lui permettra de garantir une viabilité à minima équivalente, et même parfois meilleure, aux exploitations agricoles concernées par le projet.

. Aujourd'hui, sur les 600 ha concernés par le projet, on compte 290 ha de terres agricoles, 160 ha de terrains boisés, et 150 ha de terrains naturels ou de zones habitées.

**> L'impact sur les forêts**

D'autres participants évoquent l'**impact du projet sur les forêts**, en particulier **la forêt de Bord**, sur le secteur sud de la variante préférentielle.

**Un participant via coupon T :** « Je suis contre ce projet étant très nuisible pour les habitants au niveau pollution et **destruction des forêts** »

**Claire JARRIER, habitante de Val de Reuil et membre de Non à l'autoroute :** « J'ai emménagé à Val-de-Reuil pour ses qualités environnementales. Aussi [je] regrette que le projet rende difficile l'accès à la forêt, où [m]a fille pratique l'équitation » ;

**Un internaute :** « Nous bénéficions encore d'un cadre de vie agréable et pas trop dénaturé, mais ce projet trop coûteux pour être vraiment bénéfique va tout anéantir ».

On note néanmoins qu'un plus grand nombre d'avis demande que l'infrastructure passe au plus près de la forêt de Bord pour s'éloigner des habitations.

**Un participant via coupon T :** « à moins de 500m de la future autoroute je souhaiterais que celle-ci passe plus vers la forêt de Bord afin de minimiser l'impact sur notre cadre de vie et nos habitations. Nous ne voulons pas vivre au bord d'une autoroute... ».

**Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :**

. L'étude de la variante traversant la forêt de Bord - Louviers a montré que le tracé de la RD 6015 en traversée du massif forestier rendrait la césure irrémédiable, faisant perdre à la partie est ses fonctionnalités sylvicoles et de biodiversité. La richesse de la biodiversité en lisière de massif a été intégrée à la réflexion, mais l'ensemble des éléments a conduit à privilégier un passage en lisière.

Les accès utilisés à la forêt de Bord depuis Val de Reuil seront rétablis, pour les usages sylvicoles et de loisirs, piétons et équestres

**> L'impact sur les habitations**

## PARTIE II : La synthèse thématique des avis exprimés lors de la concertation

**L'impact sur les habitations** est un sujet ayant fait l'objet de nombreuses interventions et prises de position. Des participants déplorent le fait que le projet entraînerait des expropriations dans la commune des Authieux sur le Port Saint Ouen. Ce sujet a été principalement abordé par l'association **ACCES** en réunion publique, relayée par des avis écrits (Internet et coupons T). L'enjeu de **dépréciation des biens immobiliers** a également été évoqué par des participants.

**Un participant via coupon T :** « Pour moi qui habite à Gouy, cette autoroute n'apportera que des nuisances (sonores, visuelles, olfactives) et fera bien sûr baisser la valeur de ma maison qui sera située au pied d'une autoroute » ;

**Bulletin de réponse de l'association APACHE signé par plusieurs participants :** « *NON au passage à ciel ouvert du barreau de raccordement au rond point des vaches (PSO), destructeur de notre environnement naturel et foncier en coupant les Authieux sur le Port Saint Ouen. [...].* »

**Communiqué commun des associations et collectifs mobilisés durant la concertation :** exigence de « la sauvegarde des habitations et de la qualité de vie des habitants ».

**Alain ROUSSEL, maire des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen et président d'ACCES :** « des habitations vont être rasées et [...] il n'y a eu jusqu'à maintenant aucun débat sur le sujet ou sur la solution proposée ; rien de précis n'a été avancé » ;

### Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :

*. La question des expropriations fera l'objet d'une étude fine avec les maires et présidents d'intercommunalités, en recourant également aux contributions de la concertation. Les modalités de passage ne sont pas encore affinées, la façon dont le tracé passera dans les communes n'est pas encore déterminée. Ce sera l'objet de l'étape suivante, lors de l'enquête publique, en discussion avec les élus.*

*. Il reviendra au Conseil d'État, en tant que garant du droit de propriété, de juger si les désagréments causés par l'infrastructure sont équilibrés par ses effets positifs. Le moment venu, pour les terrains et bien immobiliers qui seront acquis par la puissance publique dans le cadre de l'utilité publique du projet, ces acquisitions feront l'objet d'une indemnité juste et préalable.*

### > Les sursis à statuer

Les **sursis à statuer** qui ont été mis en place sur les terrains situés le long des différentes variantes étudiées par la DREAL, ont également fait l'objet d'interventions.

**Alain ROUSSEL, maire des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen :** « regrette que des centaines d'emplois soient supprimés et que Seine-Sud soit totalement isolée ».

**Thierry FOUCAUD, Sénateur :** « le projet supprimera les emplois de la rive gauche, puisqu'à Oissel, les sursis à statuer auront cours jusqu'en 2020 »

**Joëlle DELCOUR, habitante des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen :** « [je travaille] sur une zone artisanale gelée par le projet, [qui m']empêch[e] d'agrandir et embaucher. [je] demande que ce gel soit revu. »

Plusieurs élus estiment ainsi que **le gel entraîné par le projet doit être levé le plus rapidement possible**, et qu'il faut donc procéder au choix de la variante.

**Frédéric SANCHEZ, président de la CREA :** « Si cette décision n'est pas prise, des dizaines d'hectares sur le territoire ne pourront faire l'objet d'aucune mutation. Il estime que cette situation ne peut pas durer ».



**Bernard LEROY, président de la CASE :** « a entendu le désespoir de gens modestes qui sont dans l'incapacité de réaliser leur projet à cause du sursis à statuer qui stérilise certaines parties du territoire ».

**Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :**

. Les sursis à statuer sont une disposition du droit de l'urbanisme. Lorsque la propriété se situe dans le fuseau d'étude, les extensions nouvelles sont interdites. Mais il n'est pas question d'empêcher de vendre son bien.

. Les sursis à statuer ont pour objectif de ne pas alourdir le coût pour la collectivité. Les maires doivent consulter le maître d'ouvrage pour accorder un permis de construire et la DREAL répond parfois positivement à ces demandes. Ce système, protecteur des deniers publics, doit perdurer jusqu'à la prise du décret de Déclaration d'Utilité Publique si le projet se poursuit, au printemps 2017.

. Les sursis à statuer seront levés à la prise du décret de Déclaration d'Utilité Publique pour les fuseaux d'études que la DREAL propose de ne pas de retenir, mais ils continueront de fonctionner pour la variante qui aura alors été déclarée d'utilité publique. Ils seront levés sur cette variante seulement lorsque le concessionnaire aura précisé la bande des 50 mètres.

**> Les nuisances pour les riverains**

De nombreux participants s'inquiètent des conséquences que pourrait avoir le projet, une fois mis en service, sur le cadre de vie des riverains, notamment en termes de **nuisances sonores et paysagères**, de **pollution** et donc d'impact sur la **santé**.

**> Les nuisances sonores**

De nombreux participants s'inquiètent des nuisances sonores que produirait l'infrastructure, diminuant ainsi la qualité de vie des riverains.

**Francis BIA, Haute Normandie Nature Environnement :** « le[s] effets [des nuisances sonores] sur la santé, qui rend nécessaire leur prise en compte dans tout projet d'infrastructure.[...] Les solutions techniques existant à ce jour sont très imparfaites et coûteuses »

**Contribution de DDC ensemble :** « Nous refusons le nouveau projet de contournement car il serait source d'énormes pollutions de l'air et de bruits » ;

**Contribution de l'association Effet de Serre Serre toi-même :** « une telle fracture territoriale aurait un impact bien trop important sur notre environnement, qu'il s'agisse des nuisances sonores, de la pollution, des risques sur la santé de nos concitoyens ou encore de la destruction de 600 ha de terres agricoles et de forêt, et de la détérioration de notre cadre de vie ».

**Contribution de la ville des Damps :** « le passage de milliers de camions entraînera des nuisances sonores, visuelles, ainsi que des possibles conséquences sur la santé » ;

**Un participant via coupon T :** « Non à ce tracé sud qui ne prend pas en considération la vie des riverains. Ymare, Gouy, les Authieux sont des communes qui subiront tous les impacts négatifs : **sonores, pollutions**, sans parler que les riverains ne profiteront pas de tracé payant a priori... »

## PARTIE II : La synthèse thématique des avis exprimés lors de la concertation

### Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :

*. Les obligations légales et réglementaires conduisent la maîtrise d'ouvrage à respecter des seuils de nuisances sonores. Les points sensibles seront inscrits dans le cahier des charges de la concession. L'État veillera à ce que ses obligations et engagements soient respectés par le concessionnaire.*

*. Le dossier d'enquête publique doit notamment comporter une étude air, santé, et une étude bruit.*

### > Le paysage

Les conséquences sur le paysage sont évoquées par de nombreux participants, dont plusieurs maires qui concentrent leurs critiques sur les viaducs.

**Jean-Pierre BREUGNOT, maire de Gouy :** « évoque l'aspect verdoyant et protégé du paysage rural de Gouy, qui sera [...] remis en cause par le projet » ;

**Contribution de la mairie des Damps : le projet** « défigurera la vallée » ;

**François LORIN, association APACHE :** « APACHE est [...] opposée à un passage à ciel ouvert au niveau du barreau de raccordement, destructeur du paysage » ;

**Un internaute :** « Pensez-vous aux habitants, à leur santé et à ce que sera leur vie avec ces monstruosités pharaoniques tant au niveau de la vue que du prix? ».

### Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :

*.Le projet est conçu suivant la doctrine « éviter, réduire, compenser », et le choix de la variante préférentielle en est la résultante*

*Le projet engendrera des nuisances qu'il est prévu de réduire à l'aide notamment des protections acoustiques, des aménagements paysagers et des rétablissements d'accès.*

*. Enfourer des portions d'autoroutes est une modalité mise en œuvre pour certaines opérations, comme l'A86 entre Rueil-Malmaison et Versailles, qui est réalisée intégralement en souterrain, mais qui représente un coût plus important.*

### > La pollution de l'air et les enjeux de santé associés

La question de la **pollution** et de ses **conséquences sur la santé** est également évoquée à de nombreuses reprises

**Contribution de Saint-Étienne-du-Rouvray : le projet entraînera une augmentation de la circulation de poids-lourds sur la RD18e, et « l'augmentation du flux de véhicules entraînera de fait une dégradation de la qualité de l'air ».**

**Contribution d'EELV :** « la hausse des flux liés à la réalisation de la liaison A28-A13 augmentera le nombre de particules fines émises sur notre territoire »

**Contribution de l'association AGHIR :** « Nous n'acceptons pas un flux de 20 000 à 30 000 véhicules/jour entre Gouy, Ymare, Saint Aubin Celloville et Les Authieux sur Le Port Saint Ouen, pour la plupart des poids lourds. Ce flot continu émettra une pollution équivalente aux axes de l'Île de France les plus fréquentés ».

**Contribution de la mairie des Damps :** « le passage de milliers de camions entraînera [...] des possibles conséquences sur la santé »

**Contribution du collectif d'associations de défense des habitants et de l'environnement contre le projet de liaison A28-A13 :** *exige « la préservation de [...] la qualité de l'air [et] la préservation de la santé des habitants »*

**Des participants via coupons T :** *« Je suis contre ce projet qui impactera notre environnement et notre santé » ; « Totalement contre ce projet qui va détruire notre cadre et qualité de vie (bruit, pollution, destruction de l'environnement) »*

**Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :**

*. Le trafic attendu sur l'infrastructure existe déjà : le projet de Contournement Est va permettre de le dévier du cœur d'agglomération.*

*. L'air de mauvaise qualité en Haute-Normandie a des origines multiples, parmi lesquelles le chauffage, certaines émissions industrielles, certains types d'engrais, et les transports.*

*. Dans le dossier d'enquête publique, le maître d'ouvrage a l'obligation de produire des études, notamment un bilan carbone, une étude d'impact environnemental, une étude air santé, et une étude bruit.*

## L'impact potentiel sur les points de captage

A de nombreuses reprises, des participants font allusion à l'accident du pont Mathilde en évoquant les conséquences qu'auraient d'éventuels accidents sur l'infrastructure. Ceux-ci entraîneraient des **risques de pollution des nappes** et d'**atteinte des points de captage**, mais également des conséquences pour la **sécurité des riverains**.

### > La ressource en eau potable

La pollution des nappes et des points de **captages d'eau** en cas d'accident, sont évoqués à plusieurs reprises.

**Francis BIA, HNNE :** *« une infrastructure a toujours une incidence sur la ressource en eau, lors de la construction et durant l'utilisation. La fonctionnalité des nappes alluviales est incomplètement connue, ce qui explique [...] que le maître d'ouvrage se soit montré prudent pour protéger le captage de la Chapelle. [...] Ce principe de précaution doit s'étendre à l'ensemble du réseau hydrographique ».*

**Groupe EELV du Conseil régional de Haute-Normandie :** *« les impacts globaux sur les captages d'eau seraient [...] importants, du fait de l'état dégradé des bassins d'alimentation en eau potable de l'agglomération rouennaise [...] et des risques supplémentaires engendrés par cette infrastructure sur les zones sensibles [...] ».*

**Contribution de Saint-Etienne-du-Rouvray :** *« [l'État] ne garantit pas totalement l'intégrité [...] de l'important captage d'eau de La Chapelle » ;*

**Alain ROUSSEL, président d'ACCES :** *« le viaduc est dangereux, [comme l'a montré] l'accident du pont Mathilde et celui de Pont de l'Arche, [...] l'autoroute passera au-dessus d'une ligne de chemin de fer, où circulent des trains de matières dangereuses venant de La Hague, pouvant avoir des conséquences très graves, notamment sur les captages d'eau ».*

**Sylvain LEMARIE, habitant de Saint-Jacques-sur-Darnétal :** *« la déviation de Pont-de-l'Arche passe à 4 mètres d'un captage d'eau potable et le Contournement Est de Rouen va passer à proximité du captage de Fontaine-sous-Préaux, qui fournit 20% de l'eau potable de la Communauté d'agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe (CREA). Le passage d'une autoroute dans ce secteur est risqué, car celle-ci présente des risques de pollution, d'autant que les réceptacles des eaux pluviales sont situés dans les points bas, là où les sols sont les plus poreux ».*

## PARTIE II : La synthèse thématique des avis exprimés lors de la concertation

A ce sujet, Francis BIA, représentant *Haute-Normandie Nature Environnement*, a reproché à la DREAL d'avoir avancé l'argument de **protection du captage pour privilégier le passage par Ouest Bois d'Ennebourg**, alors que, selon lui, le risque reste équivalent, et qu'il est par ailleurs important tout au long du tracé.

**Francis BIA, Haute Normandie Nature Environnement :** « le tracé suit les couloirs de ruissellement dans ce secteur, avec un impact sur la nappe phréatique. [Je] reproche à la DREAL de présenter sur le diaporama un « satellite » comme un point de captage, dans le but de **valoriser la variante préférentielle**. [...] le « satellite » de Bois l'Évêque alimente le captage se trouvant sous le contournement. Au total, **le Contournement traverse cinq des captages principaux de l'agglomération**, et [...] qu'en cas d'accident, le **risque de pollution est majeur** ».

Cet aspect est mis le plus souvent en avant en faisant allusion à l'accident du pont Mathilde.

**Contribution de Saint-Étienne-du-Rouvray :** évoque l'accident du pont Mathilde pour souligner « les risques liés à ce type d'ouvrage » ;

**Contribution de Fontaine-sous-Préaux :** « la présence d'un viaduc franchissant la vallée du Robec dans une aire d'alimentation de captage [nous] inquiète. On peut craindre des pollutions ponctuelles ou accidentelles [...], qui rappelle à chacun qu'il n'y a pas de risque nul » ;

**Catherine ANGOT, habitante des Authieux, évoque** « l'accident du pont Mathilde et le risque encouru par le passage de camions transportant des **matières dangereuses** que l'infrastructure fera peser **sur les habitants du Port Saint Ouen** » ;

### Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :

. Toutes les dispositions seront mises en œuvre pour assurer la protection de la ressource en eau potable. C'est une exigence qui s'imposera au constructeur.

. La plus récente des études hydrométriques et géologiques a permis de déterminer qu'avec le tracé de référence de 2005 passant par Belbeuf, la pollution éventuelle atteindrait le captage en 4 à 6 heures. Avec le tracé passant par Oissel, la pollution atteindrait le captage de la Chapelle en 10 jours. Ces questions ont été discutées avec la Direction de l'eau de la CREA, qui a indiqué qu'en 10 jours, la pollution pouvait être interceptée, mais qu'en revanche on ne sait pas intercepter une pollution en 4 à 6 heures.

. Ces données font partie d'une étude qui est disponible sur le site Internet de la concertation.

## L'environnement naturel

Au-delà des enjeux humains, un certain nombre d'avis soulignent également l'impact potentiel sur les enjeux naturels et la richesse écologique du territoire.

Ces participants déplorent les conséquences potentielles du Contournement Est sur l'environnement naturel, évoquant la présence de **zones Natura 2000**, de **zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique** (ZNIEFF), de corridors écologiques.

Sur les zones Natura 2000, les Zones de protection spéciale (ZPS) et les ZNIEFF :

**Jean-Louis DESTANS, président du Conseil général de l'Eure :** « les études d'impacts ne prennent pas suffisamment en considération le site [Natura 2000] des Îles et Berges de l'Eure et la zone de protection spéciale des terrasses alluviales de la Seine ».

**Contribution de Pascal REGNAULT, membre de l'association Non à l'autoroute :** « des territoires seraient irrémédiablement impactés, comme par exemple celui de Val-de-Reuil situé au cœur d'une boucle de la Seine (zone Natura 2000) entre falaise et forêt domaniale (vaste entité boisée classée ZNIEFF 1 et 2 qui s'étend sur plus de 4500 ha »

**La ville de Fontaine-Sous-Préaux, dans sa contribution, s'inquiète** « de l'intégration d'un viaduc dans son paysage de vallée situé dans une ZNIEFF »

Sur les corridors écologiques :

**Le groupe EELV du Conseil régional de Haute-Normandie : la réalisation du Contournement** « induirait des ruptures de continuités écologiques (trames verte et bleue) [...] notamment dans la forêt de Bord, et la boucle de Seine à Poses ».

**Pascal REGNAULT, membre de l'association Non à l'autoroute :** « De très nombreux corridors écologiques vont être sacrifiés, pour développer encore des corridors de transports routiers »,

**Francis BIA, Haute Normandie Nature Environnement :** « les créations artificielles de corridors écologiques ne peuvent pas rétablir l'ensemble des continuités écologiques. A court terme, maintenir la biodiversité signifie maintenir la conservation de la qualité paysagère et environnementale du territoire »

Sur la violette de Rouen et l'environnement naturel en général :

**Des participants via coupons T :** « Un contournement est très utile mais pas au détriment de la violette de Rouen et de l'environnement. Si ce projet doit détruire la fleur de Rouen ce serait un scandale !!!! » ; « Trop dur, un vrai **désastre écologique** ! »

**Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :**

. La loi Grenelle fait obligation, pour tous les enjeux environnementaux et humains, de prendre des mesures pour éviter, réduire, compenser. Le concessionnaire devra minorer les effets de l'infrastructure sur l'ensemble du linéaire. En tant que service déconcentré du Ministère de l'écologie, la DREAL met en œuvre des procédures environnementales très protectrices.

. Quelle que soit la variante (Nord Saint Adrien ou Port Saint Ouen), deux sites Natura 2000 sont concernés par le projet (Îles et Berges de la Seine d'une part, coteau Saint Adrien d'autre part). Néanmoins, la variante sud (Port-Saint-Ouen) ne génère pas d'incidence notable sur ces sites, à la différence de la variante nord (Nord Saint Adrien), qui entraînerait une fragmentation du fonctionnement écologique d'ensemble du coteau. Les études d'incidence correspondantes sont disponibles sur le site Internet de la concertation,

. La Commission européenne a fait valoir, lors d'une réunion avec les services de l'Etat, l'intérêt qu'elle porte à la préservation des sites Natura 2000 mais aussi à celle des ressources en eau.

. La variante Port Saint Ouen est issue d'études poussées et permet un meilleur équilibre entre les différentes dimensions, humaines, naturelles, économiques et paysagères. Il s'agit donc d'un compromis qui est proposé au nom de l'intérêt général.

### Les amendements et compléments proposés sur certains secteurs

Pour pallier les nuisances faisant l'objet de craintes sur le territoire, plusieurs participants - élus, associations et particuliers, proposent des amendements sur le tracé. La jonction avec l'A28 et le secteur d'Isneauville a fait l'objet de propositions pour étendre le projet à la RD928. Sinon, le secteur nord du tracé aux environs de Bois d'Ennebourg a globalement très peu mobilisé. Les expressions ont essentiellement porté sur les deux franchissements de la Seine et de l'Eure, au centre et au sud du tracé.

#### Le raccordement à l'A28 au nord

Un nombre non négligeable d'avis soulignant la **saturation de la RD 928** estiment qu'un échangeur entre cette route départementale et l'autoroute est indispensable. La demande de créer cet échangeur a fait l'objet de motions de trois communes du secteur : **Quincampoix, Montville et Isneauville**.

**Contribution de Quincampoix :** « réaffirme et sollicite la demande d'intégration du demi-échangeur A28/RD928 en préservant les ZNIEFF et les zones boisées ».

**Un participant via coupon T :** « Pour les communes du plateau nord, cela va désengorger la RD928 qui nous mène à Rouen. Mais à condition de **raccorder l'A28 à la RD928**. [...] Car Quincampoix et Isneauville ne laisseront pas l'Etat réaliser un échangeur sur leur territoire sans contrepartie et un apport positif pour leur population. »

**Un internaute :** « Pourquoi ne pas prolonger le contournement au nord **jusqu'à se connecter à la RD928** ? Cela permettrait de désengorger les villes d'Isneauville et Quincampoix des flux en heures de pointe de véhicules qui ne vont pas au centre de Rouen, mais plutôt vers les pôles générateurs de trafic comme les zones d'activité de Val de Reuil, Tourville, Louviers et Vernon ? »

#### Le barreau de raccordement à Rouen

Le barreau de raccordement à Rouen a fait l'objet de nombreuses expressions, dès avant la tenue de la concertation, car il constitue la principale modification du tracé depuis le débat public de 2005. La variante « Port Saint Ouen » a fortement mobilisé les représentants des communes traversées et des habitants, qui ont exprimé leur opposition au projet présenté, et notamment à la création d'un viaduc de franchissement de la Seine. Les deux rives se sont exprimées : Les Authieux sur le Port Saint Ouen, à propos de l'impact sur la commune et Oissel et Saint-Etienne-du-Rouvray, à propos de l'impact sur la zone Seine Sud. Les deux secteurs ont fait l'objet de demandes de modification.

##### > Le secteur des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen

Alain ROUSSEL, maire des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen, et président de l'association ACCES, a déploré à de nombreuses reprises en réunion publique, les conséquences qu'entraînerait le projet sur sa commune et celles environnantes, soulignant notamment l'impact potentiel sur les habitations.

**Alain ROUSSEL, maire des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen et président d'ACCES :** « des habitations vont être rasées et qu'il n'y a eu jusqu'à maintenant aucun débat sur le sujet ou sur la solution proposée ; rien de précis n'a été avancé. Il évoque la bande des 300 mètres où six tracés étaient évoqués sur la commune de Oissel et qui n'apparaissent pas aujourd'hui. ».



La situation de la commune fait l'objet de nombreuses manifestations de soutien de la part de participants.

**Catherine ANGOT, habitante des Authieux sur le port Saint-Ouen :** « l'accident du pont Mathilde et le risque encouru avec les camions qui transportaient des matières dangereuses, ce risque pèsera également sur les habitants des Authieux ».

**Michel RUAUDEL, association APACHE :** « aux Authieux, le tracé passe à 200 ou 300 m de l'école communale seulement ».

**Contribution de l'Association des familles laïques Rouen Vallée de Seine :** « partagent [...] la vive opposition qu'exprime le maire d'une commune coupée en deux. »

**Un participant via coupon T :** « Le contournement Est est certes une nécessité mais le bien être des habitants des Authieux aussi. Un tunnel passant sous Port St Ouen serait peut-être une solution. Il y a **15 pavillons qui sont prévus d'être détruits** dans cette commune. De plus, le **bruit** des véhicules passant sur un viaduc sera entendu à plusieurs km aux alentours. **Pour moins de nuisance optez pour un tunnel** »

Cette mobilisation des habitants trouve écho chez l'association **APACHE**. Celle-ci a formulé des propositions de variante, dans le but de limiter les conséquences sur la commune des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen. Son président, François LORIN, a exposé les principaux points de cette proposition alternative dite « tracé court » lors de son intervention à la tribune lors de la table ronde organisée dans le cadre de la concertation, à Gouy, le 26 juin 2014. La proposition a été complétée fin 2013 par la solution alternative « 1 terminal », qui propose un « barreau optimisé sur la RD18E via Port-Saint-Ouen (alternative « pont + tunnel ») sous les terres cultivables ».

#### > Le secteur de Oissel/Saint-Étienne-du-Rouvray

Dans sa contribution, la **ville de Saint-Étienne-du-Rouvray** estime que le **viaduc de franchissement de la Seine entraînerait des conséquences :**

**Pour le territoire et le développement économique :** « un viaduc constituerait une véritable fracture territoriale [...], morcellerait la zone d'activité Seine-Sud, gèlerait plusieurs dizaines d'hectares dans une zone qui a vocation à voir se développer de nombreux emplois » ;

**Pour la qualité de vie des riverains :** « un viaduc est forcément synonyme de nuisances pour les riverains [...] : pollution sonore [...], pollution visuelle [...], pollution de l'air », et viendra « perturber profondément les échanges et les déplacements courants des riverains » ;

**Pour les espaces Natura 2000 et le captage de La Chapelle, qui « resteront exposés aux risques liés au transport des matières dangereuses ».**

Des habitants demandent des précisions concernant **les conséquences qu'aura le projet sur leurs habitations.**

**Contribution d'habitants de Saint-Étienne-du-Rouvray :** sont « inquiets pour leurs habitations », demandant si le projet aura un impact sur leurs maisons.

**Dans sa contribution, la ville de Saint-Etienne du Rouvray propose une variante similaire à celle que propose l'association APACHE, estimant « indispensable de prévoir l'enfouissement des tronçons problématiques », tels que l'ouvrage de franchissement de la Seine à hauteur de Oissel vers Saint-Etienne du Rouvray. La Ville estime qu'un enfouissement permettrait :**

« de réduire considérablement les **nuisances et les dangers** liés à la circulation ;

de libérer les **espaces fonciers** nécessaires au soutien et au développement des **activités économiques et agricoles** ;  
de permettre le **développement des transports en commun** au sud de Rouen [...] ;  
de dégager des surfaces permettant la création d'éventuels **parkings relais** [...]. »

Ainsi, estimant « tout à fait anachronique d'envisager la réalisation de viaducs », elle estime qu'il convient de « **lancer une étude comparée des solutions aériennes et souterraines** ».

**Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :**

. Le barreau de raccordement à Rouen constitue un secteur à fort enjeu auquel il conviendra de porter une attention particulière dans la suite du projet.

## Le barreau eurois

Le deuxième secteur qui a très fortement mobilisé durant la concertation correspond à ce qui est communément appelé le barreau eurois, au niveau du franchissement de l'Eure (Le Manoir, Léry, Les Damps), le passage dans la forêt de Bord et le raccordement à l'A13. Ici aussi, des propositions de modification de l'insertion de l'ouvrage dans son environnement ont été formulées par des élus et des habitants. Plusieurs demandes et propositions (APACHE, ACCES) ont d'ailleurs porté sur les deux principaux secteurs ayant soulevé des inquiétudes (barreau de raccordement à Rouen et barreau eurois).

Plusieurs habitants et élus sont opposés à la réalisation d'un viaduc sur l'Eure :

**Contribution de l'Association des familles laïques Rouen Vallée de Seine** : « protection du cadre de vie des habitants des vallées de Seine, Eure et Andelle, en ne réalisant **pas le viaduc de grande hauteur sur la Seine et l'Eure** avant de séparer la forêt de Bord de Léry et Val de Reuil, alors que le massif forestier constitue « le poumon vert<sup>2</sup> de l'agglomération de Seine Eure et de l'aire urbaine d'Elbeuf ».

**Un participant via coupon T** : « Non à cette autoroute pour toutes les nuisances que cela va causer, bruit, pollution, **paysage détruits avec ce viaduc, à la sortie de Léry**. La vue de ma maison sera l'autoroute, alors que je dis non à ce projet ».

**Un participant aux réunions publiques** : « Habitant Saint-Aubin-Epinay, je trouve révoltant de dévisager la beauté de cette vallée par un viaduc ».

L'association ACCES, par ailleurs favorable à la réalisation d'un Contournement qu'elle juge « nécessaire », a émis plusieurs demandes :

- > « de simples routes de contournement des villages ;
- > des emplacements équilibrés de ponts au Manoir-sur-Seine, entre Oissel et Rouen, et sans viaduc ;
- > des **routes de désenclavement** des plateaux Est, de la vallée de l'Andelle, de l'Eure, [...] ;
- > des routes de contournement de Rouen [...] **gratuites**, [...] **sécurisées** pour les poids-lourds, sans péage proche des entreprises ;
- > [...] un tracé moins coûteux, plus adapté à nos finances locales [...], plus réaliste, **plus rapidement qu'en 2030** ».

La demande de la **Communauté d'agglomération Seine-Eure (CASE)** :

**Dans sa contribution, la Communauté d'agglomération Seine-Eure « reconnaît la nécessité d'une liaison A 28 – A 13 comprenant un franchissement supplémentaire de la Seine » mais estime que le Contournement « doit être requalifié dans sa section euroise en **deux fois une voie** ».**

Ce positionnement a également été affirmé par le président de la CASE lors de la réunion de clôture à Rouen :

**Bernard LEROY, président de la CASE** : « invite à la prudence concernant le gabarit de l'ouvrage d'art et du barreau eurois, qui pourrait être **simplifié**, permettant de réduire le coût, et donc de viser la gratuité, nécessaire pour éviter de couper le territoire en deux et d'encourager la fracture économique et sociale ».

La proposition d'APACHE, appelée « 2 termin » porte également sur le secteur du barreau eurois. Elle consiste à proposer des « routes aménagées plutôt qu'une autoroute à péage sur le barreau eurois avec un pont conventionnel au Manoir (pas de viaduc en surplomb) ».

François LORIN souligne que « le tracé alternatif d'APACHE a été présenté à l'ensemble des élus, et a fait l'objet d'un **consensus partiel**, consistant à dire qu'il valait mieux, dans l'Eure, préférer une simple route plutôt qu'une autoroute à péage ».

Une contribution anonyme évoque enfin la possibilité de réaliser un « **tronçon autoroutier unique au lieu et place d'une séparation en deux branches** », reprenant ainsi les préoccupations des deux parties (raccordement à Rouen et barreau eurois). Ce tracé comprendrait **un seul pont** entre Sotteville et Criquebeuf, et « **un échangeur complet** en forme de grand triangle enjambant la Seine ».

**Ce que la DREAL Haute-Normandie a notamment rappelé :**

. Le viaduc sur l'Eure permet de franchir la vallée inondable, partant du promontoire situé au nord est du massif forestier, à l'ouest de Léry, et franchissant l'Eure, la Seine et la voie ferrée. Le viaduc est une garantie maximale, il va au-delà de la nécessité pour assurer le simple écoulement hydraulique en cas de crue.

. Le viaduc est déjà positionné car il s'agit de la seule possibilité de franchissement.


. Le viaduc sur l'Eure, long de **1,6 km, ferait jusqu'à 25 mètres de haut**, afin de permettre la traversée de la Seine, de l'Eure, et de deux voies ferrées (Paris-Rouen-Le Havre et la voie menant à Etrepagny).

. Le viaduc sur la Seine entre les Authieux et Oissel pourrait mesurer environ **1100mètres de long. Sa hauteur, par rapport au terrain naturel, pourrait être d'une quarantaine de mètres en rive droite de la Seine, et d'une dizaine de mètres en rive gauche.**

. Les niveaux de trafics estimés sur le projet justifient pleinement la réalisation d'une infrastructure à deux fois deux voies. Si le viaduc comportait seulement deux voies, une saturation rapide serait à craindre.







# PARTIE III :

## Les enseignements de la concertation pour la maîtrise d'ouvrage





A l'issue de la concertation, le maître d'ouvrage a retenu un ensemble de sujets qui ont mobilisé l'attention des participants et qui ont permis d'apporter des réponses nécessaires.

## Les enjeux :

### La nécessité du Contournement Est / liaison A28-A13

De nombreuses expressions ont confirmé la nécessité du Contournement, convergeant en cela avec les décisions ministérielles. Les objectifs de décongestion routière, d'amélioration du cadre de vie et de développement économique sont largement partagés.

### L'itinéraire par le pont Flaubert ne constitue pas « un Contournement »

Le Pont Flaubert relie deux infrastructures radiales (Sud III et A150) déjà fortement circulées qui desservent une zone urbanisée, très proche du cœur de l'agglomération. Cet itinéraire ne constitue pas un Contournement. En outre, il ne permet pas de remplir les objectifs du projet, parmi lesquels l'amélioration de la desserte du nord de l'Eure et le désenclavement de la Vallée de l'Andelle. Pour autant, il est également nécessaire à l'amélioration des déplacements dans l'agglomération, ce qu'a confirmé le ministre délégué aux Transports qui a assuré le financement par l'Etat du projet à hauteur de 100 millions d'euros (sur un budget de 200 millions d'euros).

### Un projet inséré dans une politique intermodale des transports

L'Etat porte bien entendu une politique intermodale des transports, dans la lignée de ce qui a été proposé par la Commission DURON. Ainsi le gouvernement a retenu en priorité trois projets en Haute-Normandie : le Contournement Est, la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) qui vise notamment la désaturation de la ligne ferroviaire classique afin d'augmenter le trafic des trains de fret, et la modernisation de la liaison ferroviaire fret Serqueux-Gisors.

### Les préoccupations air-santé / bruit et bilan carbone

La qualité de l'air en Haute-Normandie est mauvaise. Le récent rapport publié par Air Normand montre que quatre facteurs principaux en sont à l'origine : le chauffage, l'industrie (avec une pollution au dioxyde de soufre qui a nettement diminué), certaines pratiques agricoles (avec les épandages d'engrais secs qui entraînent la mise en suspension de particules), les transports (la route, avec une motorisation à l'heure actuelle majoritairement orientée sur le diesel, ce dont le projet n'est pas responsable).

Les études air/santé/bruit et bilan carbone (en phase travaux et fonctionnement pérenne) seront documentées dans le cadre du dossier d'enquête publique.

### Le développement des transports collectifs

Sans attendre 2024, des politiques de développement des transports collectifs sont mises en œuvre par les collectivités compétentes. En parallèle à la réalisation du Contournement Est et grâce à sa mise en service, les voies radiales aujourd'hui saturées pourront encore mieux être aménagées par les collectivités (sites propres, circulation apaisée, etc.). Ce point devra être abordé dans le dossier d'enquête publique, en concertation avec les collectivités.

### Le projet et le développement économique

L'infrastructure sera utile au développement économique et aux entreprises du territoire, dans la mesure où elle fluidifiera les déplacements, et où elle desservira les entreprises. Le développement autour de l'infrastructure devra néanmoins être maîtrisé pour ne pas favoriser l'étalement urbain. Ce point devra également être travaillé avec les collectivités. Le projet s'inscrit en cohérence avec les réflexions menées par la CREA sur la redynamisation économique de certains secteurs comme la zone Seine Sud.

### **L'insertion du projet dans son environnement humain et naturel**

L'intention de la DREAL est de revenir vers les différentes communes impactées (Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen, Oissel, Val de Reuil, les communes situées autour de Bois d'Ennebourg,...). De nombreuses exigences réglementaires existent aujourd'hui sur les enjeux humains et naturels et conduiront à assurer la bonne intégration du projet en termes paysagers ou sonores. Le dossier d'enquête publique comportera un bilan carbone, une étude d'impact environnemental, une étude air-santé, une étude bruit. La SAFER est par ailleurs mobilisée pour mener une veille foncière et faciliter la réorganisation ultérieure des terres agricoles.

### **Un projet au service du territoire**

Au sein de la zone d'étude du projet, le trafic de transit est de 4% sur l'ensemble des véhicules, de 15% si ce chiffre est pondéré avec la prise en compte du kilométrage parcouru. Globalement, le trafic de transit représente la moitié environ du trafic attendu sur l'infrastructure. Le reste est donc constitué de déplacements d'échanges ou internes à l'agglomération. Le projet va donc assurer un rôle de desserte des communes traversées. C'est un projet au service du territoire.

### **Le recours à la concession**

Pour parvenir à financer le projet, le recours à des fonds privés est jugé nécessaire par la maîtrise d'ouvrage. Afin que le péage reste modéré, une subvention publique d'investissement sera apportée. Cette subvention sera réunie en mobilisant l'État et les collectivités. Le concessionnaire aura la possibilité de pratiquer des réductions commerciales. Les collectivités auront également la possibilité d'apporter un financement pour le fonctionnement, pour réduire encore le tarif du péage.

## **La méthode :**

A l'issue de la concertation, le maître d'ouvrage s'est engagé, en termes de méthode à :

- > Revenir vers le territoire :
- > Vers la Région, les Départements et les agglomérations, pour échanger sur le dossier d'étude d'impact ;
- > Vers les maires en compagnie des agglomérations, dans le cadre de réunions tripartites, pour proposer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation tout au long du linéaire ;
- > Vers les associations environnementales ;
- > Vers les associations de riverains, particulièrement celles qui portent des propositions ;
- > Eclairer, à travers la rédaction d'un compte rendu complet de la concertation, la décision du ministre sur la suite du projet.
- > Intégrer, aux étapes ultérieures, tout ce qui sera possible, dans un compromis à trouver en matière de configuration précise du projet .
- > Construire le cahier des charges du concessionnaire, après l'enquête publique, en tenant compte des préoccupations du territoire telles qu'elle se sont exprimées dans le cadre de la concertation et telles qu'elles pourront s'exprimer dans le cadre du dialogue qui a vocation à se poursuivre avec ce territoire.
- > Poursuivre d'une manière générale les échanges avec le territoire sur le projet dans le but de minorer ses impacts et optimiser ses effets positifs.

Le projet de Contournement Est de Rouen / liaison A28-A13 est un projet au service du territoire traversé, qui doit se construire dans un dialogue continu avec celui-ci.

## CONCLUSION

En conclusion, la DREAL de Haute-Normandie considère que la concertation menée en juin-juillet 2014 sous l'égide d'un garant nommé par la Commission nationale du débat public, a confirmé la nécessité du projet, son utilité et son urgence. Cette concertation a montré l'urgence d'une décision rapide qui fasse entrer le projet dans une phase opérationnelle, tranchant ainsi définitivement les débats qui ont duré plusieurs années sur le tracé.

Cette position a été exprimée au cours de la concertation non seulement par les représentants de l'Etat, mais aussi par les responsables des principales collectivités de Haute-Normandie. Plusieurs de ces responsables ont en particulier fait valoir qu'une décision rapide, vers l'enquête publique puis la déclaration d'utilité publique, permettrait au maître d'ouvrage de lever les « sursis à statuer » qui ont été mis en place sur tous les fuseaux d'études. Les sursis à statuer pourront effectivement être levés après que le projet aura été déclaré d'utilité publique, pour les fuseaux d'études autres que le tracé retenu.

Une décision rapide permettra également, en actant le tracé, de faciliter le dialogue avec le territoire qui doit se poursuivre non plus sur le tracé mais sur les modalités d'insertion de celui-ci dans son environnement humain et naturel. Ces modalités doivent faire l'objet d'échanges attentifs avec les communes traversées, avec l'aide active des deux intercommunalités les plus concernées : la CREA, bientôt Métropole Rouen Normandie, et la CASE. L'appui de la région Haute-Normandie et des deux conseils généraux sera également très utile, et nécessaire, tant il est vrai qu'un tel projet ne peut aboutir dans les meilleures conditions possibles pour le territoire qu'en étant porté, avec l'Etat, par les collectivités locales.

Pour toutes ces raisons, la DREAL de Haute-Normandie propose à Pierre-Henry MACCIONI, préfet de la région Haute-Normandie, de recommander au ministre chargé des transports de prendre la décision d'aller à l'enquête publique, dans la perspective d'un décret de Déclaration d'Utilité Publique qui puisse intervenir dans les premiers mois de l'année 2017.

## Annexes :

---

*Les annexes du présent compte-rendu sont consultables sur demande dans les locaux de la DREAL Haute-Normandie.*

*Sur le site internet du projet **www.liaisonA28A13.com**, sont également consultables en ligne :*

- > Les comptes rendus des réunions de concertation,*
- > Les présentations faites lors des réunions publiques,*
- > Les avis des internautes ayant accepté la publication en ligne de leur avis,*
- > Les contributions adressées à la DREAL, au garant ou déposées sur le site internet.*

Ministère de l'Écologie,  
du Développement durable  
et de l'Énergie

DREAL Haute-Normandie  
Service Déplacements,  
Transports Multimodaux et Infrastructures

2 rue Saint-Sever  
76032 Rouen Cedex



## **4 BILAN DE LA CONCERTATION**

### **4.1 DES PREMIERES REFLEXIONS AU DEBAT PUBLIC DE 2005**

Des premières réflexions, en 1990, à la décision ministérielle de 1994 : une rocade Est complétée par un barreau vers l'Eure

#### **4.1.1 Variante Ouest éloignée et variante Est éloignée (1990)**

Inscrit au Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de 1972, le projet de contournement de l'agglomération de Rouen est relancé au début des années 1990, pour conduire à la première étude de faisabilité en 1993.

Cette étude met en évidence la triple logique à laquelle doit répondre l'infrastructure de contournement : écouler le trafic de grand transit, décongestionner le centre-ville et améliorer la desserte des plateaux Est.

Elle concernait initialement deux options :

- Un contournement autoroutier Est long à péage, se raccordant à l'A13 entre les échangeurs de Criquebeuf et de Tourville. Celui-ci présentait cependant l'inconvénient d'obliger l'utilisateur à destination de Rouen à transiter par l'A13 en voie de saturation et notamment par les sections les plus chargées comme le pont d'Oissel.
- Un contournement autoroutier Ouest à péage avec un nouveau franchissement de la Seine près de Duclair, assurant une liaison directe entre l'A151 et l'A28 au sud.

En termes d'impacts, le contournement éloigné par l'est apparaissait alors plus pénalisant pour le milieu humain (agriculture et habitat), celui par l'ouest plus pénalisant pour le milieu naturel.

Le principe de la réalisation d'une liaison A13-A150 est finalement retenu le 31 mai 1994.

#### **4.1.2 Emergence d'une troisième option : la rocade Est rapprochée (1993)**

Malgré cette décision, les réflexions relatives au Dossier de Voirie d'Agglomération (DVA) vont mettre en lumière que les problèmes de circulation les plus importants devant être traités à court terme se déplacent à l'Est.

Ces problèmes pourraient être résolus par un contournement Est à condition qu'il soit au plus proche de l'agglomération.

Une troisième option est donc ajoutée aux deux premières : une rocade Est proche de l'agglomération rouennaise, reliant l'A28 nord, à la hauteur de Quincampoix, et traversant la Seine au niveau de Saint-Etienne-du-Rouvray pour se raccorder au boulevard industriel (RD18e).

Les trois options sont présentées lors d'une concertation locale engagée le 18 juin 1993 par le Préfet de la Haute-Normandie.

A l'issue de cette concertation, la décision ministérielle du 23 septembre 1994 se prononce pour la réalisation d'une rocade Est sans péage, proche de l'agglomération, à court ou moyen terme, complétée par un barreau vers l'Eure.

Du « débat d'intérêt régional » de 1995 à la saisine de la CNDP : un projet inscrit dans les documents de planification

Suite à cette décision ministérielle, le Préfet de la Haute-Normandie organise en 1995 un « débat d'intérêt régional », avec le Conseil Régional de Haute-Normandie, les Conseils généraux de l'Eure et de la Seine-Maritime et le SIVU chargé de la révision du schéma directeur Rouen-Elbeuf.

A l'issue de la concertation, le projet de l'Etat ne connaît pas d'objection formelle.

Des études concertées de comparaison des variantes, ainsi que celles portant sur la liaison vers l'Eure sont alors conduites par les DDE de l'Eure et de la Seine-Maritime et par le CETE Normandie Centre en 1996.



La décision ministérielle du 24 décembre 1996 approuve la création d'une voie de contournement non autoroutière (rocade) à l'Est, proche de l'agglomération, accompagnée d'une liaison vers l'Eure. La décision évoque également un contournement Ouest concédé devant assurer à long terme la continuité de l'autoroute A28.

Une troisième étape de concertation est alors ouverte en 1997 par le Préfet de région sur la base d'un tracé préférentiel préalablement discuté avec les communes concernées.

A l'issue de cette étape, un fuseau de référence du contournement Est de Rouen est choisi fin 1997 et un arrêté préfectoral de prise en considération du projet définit un périmètre d'étude le 4 novembre 1998.

A partir de 1999, des études d'avant-projet sommaire sont entreprises par la DDE, permettant d'engager une nouvelle phase de concertation avec les maires et les associations, aboutissant à un fuseau globalement accepté.

Le projet est alors inscrit dans plusieurs documents de planification locaux (dossier de voirie d'agglomération de 1998, plan de déplacements urbains de 2000, schéma directeur Rouen-Elbeuf de 2001 et schéma de cohérence territoriale de 2004) et nationaux (schémas multimodaux de services collectifs de transport de 2002, carte des infrastructures routières de 2003).

Pour être en conformité avec la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, le ministre de l'Equipeement demande au Préfet, par décision du 26 mai 2003, de préparer le dossier de saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP).

Diverses études (occupation des sols, faune, flore, hydrologie, paysage...) sont réalisées en vue du débat public.

La CNDP est saisie le 11 septembre 2004. Elle décide l'organisation d'un débat public animé par une commission particulière. Elle justifie sa décision en notant l'importance du projet pour le développement durable de l'agglomération, ses impacts possibles sur l'environnement et ses effets sur la répartition intermodale des flux de circulation et sur l'urbanisation.

A noter que le projet soumis à saisine concerne alors uniquement le contournement Est de Rouen et n'intègre pas le barreau vers l'Eure.

#### **4.1.3 Le débat public de 2005 et la décision ministérielle de mars 2006**

Le débat public se tient du 9 juin au 9 novembre 2005. La participation du public est favorisée par le biais de l'ouverture d'un site internet et l'organisation de 13 réunions publiques.

Selon le bilan du Président de la CNDP, quelques associations affirment l'inutilité du contournement, mais « le plus grand nombre de ceux qui se sont exprimés considère qu'il est absolument indispensable de réaliser un contournement de Rouen ».

Si la nécessité de créer un contournement pour améliorer la circulation dans l'agglomération est reconnue, le tracé en lui-même est cependant vivement discuté, bien que soutenu par les grandes collectivités, une partie des communes traversées et les milieux économiques.

L'essentiel des contestations sur le tracé se fondent sur des arguments environnementaux, soulignant la présence de zones écologiquement sensibles, dont la principale est celle du coteau de Saint-Adrien, surplombant la Seine sur la rive droite et appartenant au réseau protégé des sites Natura 2000.

Le Conseil régional et les deux Conseils généraux considèrent le projet insuffisant, estimant qu'« il faut le considérer comme un élément de la liaison A28-A13 et donc le prolonger par un barreau de liaison avec le département de l'Eure ».

Le débat montre également que la problématique de l'eau constitue un enjeu majeur pour l'ensemble de l'agglomération de Rouen car huit points de captage d'eau potable, pour certains essentiels à l'alimentation en eau potable de l'agglomération, sont concernés par le fuseau retenu.

Le bruit et la pollution de l'air ont également été mentionnés par le grand public, qui s'est inquiété des incidences directes du projet sur leur cadre de vie.

Enfin, certaines questions sont encore restées en suspens à la fin du débat, en particulier celle de la participation des différents acteurs au financement du projet, bien que les différentes formes de financement aient été débattues.

A la suite du compte-rendu de la Commission particulière du débat public et du Bilan du Président de la CNDP, l'Etat rend sa décision le 2 mars 2006.

Le ministre en charge des transports, dans cette décision, approuve le principe d'un contournement rapproché et la poursuite des études (art.1 : « Le principe de la réalisation d'un contournement routier à l'Est de Rouen en tracé neuf et selon un profil en travers à 2x2 voies en section courante, avec échangeurs dénivelés, est retenu »). Il insère également le barreau vers l'Eure dans le projet, suite aux enseignements du débat (art.3 : « les études d'avant-projet sommaire d'une liaison interurbaine à 2x2 voies entre le contournement de Rouen et l'autoroute A13 à la hauteur d'Incarville seront réalisées concomitamment à celles du projet de contournement. Elles doivent permettre d'arrêter un périmètre d'étude, de déterminer un tracé et de soumettre ce projet aux enquêtes publiques correspondantes »).

La décision ministérielle rappelle enfin les fonctionnalités auxquelles le projet doit répondre :

- accueillir une part significative des déplacements internes à la communauté d'agglomération rouennaise, notamment entre les plateaux situés au nord et à l'est de Rouen 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 permettre le développement des transports collectifs et des modes doux ;
- favoriser les échanges entre l'agglomération rouennaise, le secteur de Louviers-Val-de-Reuil et la vallée de l'Andelle ;
- relier directement le contournement routier de Rouen à l'autoroute A13 ;
- permettre au trafic de transit venant de l'A28 de rejoindre l'A13 à l'Est de Rouen.

Dans son article 2, la décision ministérielle demande également que soit étudiée la faisabilité de variantes au barreau de raccordement à la RD18e évitant la zone Natura 2000 des coteaux de Saint-Adrien.

## **4.2 LES ETUDES AYANT CONDUIT A LA NOUVELLE SAISINE DE LA CNDP ET LA CONCERTATION RECOMMANDEE DE 2014**

### **4.2.1 Les études d'avant-projet sommaire de 2007 à 2009, pour le contournement de Rouen et pour le barreau vers l'Eure**

Les études menées à partir de 2007 suite au débat public intégreront des variantes suggérées lors du débat public, comme un passage à l'Est du Bois d'Ennebourg dans la partie nord ou une variante rejoignant l'A13 à Sotteville-sous-le-Val, supprimant la nécessité d'un barreau vers Rouen.

Lors de cette phase d'études, de nombreuses variantes de passage ont été étudiées pour le barreau vers Rouen, intégrant des tracés par Sud Saint-Adrien (traversant la partie sud de la zone Natura 2000 des coteaux de Saint-Adrien) et par Port Saint-Ouen (au sud de la zone Natura 2000 mais nécessitant la traversée de la zone Seine-Sud sur la commune de Oissel).

Une première évaluation des enjeux et des impacts des différents tracés par la partie nord du projet a conduit à écarter le tracé Sud Saint-Adrien, trop impactant pour la zone Natura 2000.

Sur le barreau eurois, plusieurs variantes ont été étudiées au nord et au sud de la Seine, étant entendu que le seul franchissement de la Seine et de l'Eure était envisageable entre les communes d'Alizay et du Manoir-sur-Seine.

Cette série d'études est mise en sommeil pendant les discussions du Grenelle de l'Environnement.

### **4.2.2 La relance des études suite au Grenelle de l'Environnement**

Après l'adoption des lois Grenelle, la DREAL de Haute-Normandie relance en 2010 le processus d'études des deux projets qui sont alors réunifiés sous l'appellation de Liaison A28-A13 à l'Est de Rouen.

Conformément à l'article 1 de la loi Grenelle I du 3 août 2009, toutes les variantes seront désormais étudiées au même niveau de précision afin de trouver la meilleure solution eu égard aux effets sur l'environnement humain et naturel, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable est impossible à un coût raisonnable.

Les études porteront plus précisément sur :

- les tronçons issus du tracé présenté au débat public : « Ouest Bois d'Ennebourg » (OBE) dans la partie nord et « Nord Saint-Adrien » (NSA) pour le raccordement à Rouen ;

- les fuseaux issus de propositions formulées lors du débat public : « Est Bois d'Ennebourg (EBE) dans la partie nord et « Sotteville-sous-le-Val » (SSV) comme alternative à un barreau de raccordement à Rouen ;
- un fuseau de raccordement à Rouen franchissant la Seine à la hauteur de Port-Saint-Ouen : fuseau nommé « Port Saint-Ouen » (PSO), issu de la recherche d'un évitement de la zone Natura 2000 des coteaux de Saint-Adrien, conformément à la décision ministérielle subséquente au débat public ;
- Des fuseaux issus des études préliminaires du barreau vers l'Eure et présentés lors du débat public : « Barreau vers l'Eure Nord-Ouest » (BENO), « Barreau vers l'Eure Nord Médian » (BENM), « Barreau vers l'Eure Nord-Est » (BENE), « Barreau vers l'Eure Sud RN15 » (BESRN15) et « Barreau vers l'Eure Sud Lisière » (BESL).

En combinant ces différents fuseaux, ce seront 34 variantes qui seront étudiées au même niveau de précision entre 2010 et 2012.

#### **4.2.3 Des discussions sur la maîtrise d'ouvrage du projet et la nouvelle feuille de route ministérielle**

L'avant-projet de Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) de janvier 2011, élaboré suite au Grenelle de l'Environnement, retient des projets d'extension du réseau routier national qui répondent à moins l'un des trois enjeux suivant : la sécurité, le désenclavement et l'équité territoriale et enfin la résorption de la congestion.

Le projet y est inscrit au titre du décongestionnement du centre-ville de Rouen, ce qui explique sa prise en charge par l'Etat.

La poursuite des études sera menée en prenant en compte plusieurs hypothèses de répartition de la maîtrise d'ouvrage, entre liaison A28-A13 et barreau de raccordement à Rouen.

Après examen technique et financier et pour répondre aux inquiétudes des collectivités locales, la ministre en charge des Transports indique par courrier du 28 juin 2011 que l'Etat n'est pas opposé à une maîtrise d'ouvrage unique « sous réserve que le tracé retenu pour le projet de barreau [vers Rouen] ait un impact acceptable au plan environnemental. [...] Cette condition ne saurait être satisfaite si le tracé retenu conduisait à des impacts sur le milieu naturel qui, même réduits, devaient le mettre en contradiction avec les engagements, notamment européens, que l'Etat français a pris en matière de préservation de la biodiversité, et singulièrement de la violette de Rouen ».

Afin de répondre à cet enjeu et une fois les études d'incidence Natura 2000 réalisées, les services de l'Etat ont souhaité en présenter les résultats à la Direction Générale de l'Environnement de la Commission européenne le 3 octobre 2012, conduisant à écarter les variantes « Nord-Saint-Adrien » dans le choix de la « variante préférentielle ».

#### **4.2.4 La nouvelle saisine de la CNDP**

La phase de relance des études à partir de 2010 s'accompagne d'une gouvernance ad hoc :

- Un Comité de Pilotage (COPIL) regroupant les grandes collectivités du territoire : Conseil Régional, Conseils généraux de la Seine-Maritime et de l'Eure, Communauté d'Agglomération de Rouen-Elbeuf-Austreberthe, Communauté d'Agglomération Seine-Eure, ainsi que la ville de Rouen. Il intègre également les parlementaires et les conseillers généraux concernés par le projet ;
- Un Comité Technique (COTECH) réunissant les services de l'Etat et des collectivités du COPIL ;
- Des réunions avec les maires, des réunions avec les partenaires socio-économiques et des réunions avec les associations environnementales, à la suite des COPIL.

Une dizaine de réunions se tiendront de 2010 à 2013.

A l'issue du processus de comparaison des variantes, le COPIL du 19 octobre 2012 prend acte de la « variante préférentielle » proposée par l'Etat comprenant les fuseaux :

- « Ouest-Bois-d'Ennebourg » pour la partie Nord
- « Port-Saint-Ouen » pour le raccordement à Rouen
- « Barreau Eure Nord-Ouest » et « Barreau Eure Sud Lisière » pour le barreau vers l'Eure

Ce choix sera ensuite présenté aux autres instances de gouvernance.

Au niveau national, la mise en place le 17 octobre 2012 d'une « Commission Mobilité 21 », présidée par le député Philippe Duron, va retarder le calendrier du projet. Cette commission a en effet pour mission de classer et hiérarchiser les projets inscrits dans le projet de SNIT de 2011, afin d'éclairer et de préciser les conditions de leur mise en œuvre.

La Commission Mobilité 21 va procéder à un examen de chaque projet sur la base d'une évaluation multicritères autour de 4 thèmes d'évaluation (aucun thème n'ayant de prépondérance sur les autres) :

- La contribution aux grands objectifs de la politique des transports : servir la compétitivité économique nationale, soutenir l'intégration européenne, réduire les inégalités territoriales et améliorer la mobilité de proximité ;
- La performance écologique : empreinte environnementale, effets sur les émissions de gaz à effet de serre, contribution au développement des transports collectifs ou à l'utilisation des transports de marchandises massifiés ;
- La performance sociétale : contribution du projet à l'aménagement du territoire, à la réduction des nuisances pour les riverains des infrastructures, à l'amélioration de la sécurité ou encore à la préservation de la santé ;
- La performance socio-économique, en comparant les bénéfices économiques, sociaux et environnementaux et les coûts du projet.

Le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 fait partie des projets retenus par la commission. Après analyse comparative des enjeux nationaux des différents projets, elle le classe dans la catégorie des premières priorités du scénario n°2. C'est ce second scénario qui sera retenu par le Gouvernement le 9 juillet 2013, permettant au projet d'être relancé.

Suite à ces arbitrages, conformément aux articles L.121-8 et suivants du Code de l'Environnement, le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 n'ayant pas fait l'objet d'une enquête publique dans les cinq ans suivant la clôture du débat public de 2005, le ministre en charge des Transports saisit en septembre 2013 la Commission nationale du débat public (CNDP) pour qu'elle se prononce sur les formes que doit prendre la poursuite du dialogue avec le territoire.

Dans sa décision du 6 novembre 2013, la CNDP considère « que la décision ministérielle de 2006 a été confirmée par les Gouvernements successifs et que ce projet figure dans les priorités affichées par le Premier ministre à la suite du rapport « mobilité 21 » et que, dans ces circonstances, un débat public organisé par la CNDP sur l'opportunité du projet n'a plus lieu d'être ». Elle décide donc qu'il n'y a pas lieu de mettre en œuvre un nouveau débat public et recommande au maître d'ouvrage de mener une concertation avec le public sous l'égide d'un garant.

Comme le précise la décision de la CNDP, cette concertation est menée sur la base de la « variante préférentielle » proposée par l'Etat, qui tient compte des positions exprimées lors du débat public de 2005.

### **4.3 LA CONCERTATION RECOMMANDEE DE 2014**

#### **4.3.1 Le déroulement de la concertation**

La concertation se déroule du 2 juin au 12 juillet 2014.

Précédée d'un important dispositif d'information (affiches, communiqués et annonces-presse, diffusion large d'un dépliant d'information, dossier de concertation), elle prévoit l'expression du public au travers d'un site internet ([www.liaisonA28A13.com](http://www.liaisonA28A13.com)), de coupons T intégrés au dépliant et de réunions publiques.

Neuf réunions publiques sont organisées. En dehors des deux réunions publiques d'ouverture (Rouen et Evreux) et de la réunion publique de clôture (Rouen), le dispositif de concertation prévoit des modalités programmées dans les communes directement concernées par la variante préférentielle :

- trois réunions publiques territoriales (Saint-Jacques-sur-Darnétal, Pîtres et Val-de-Reuil)
- trois tables rondes (Oissel, Gouy et Alizay) des thématiques spécifiques : le développement économique, l'environnement humain et naturel, les déplacements.

Au final, les réunions publiques rassemblent près de 2500 participants. Plus de 1 700 avis sont recueillis (dont 62 contributions écrites émanant de collectivités, d'élus, d'organismes consulaires, d'associations ou d'entreprises).

A l'issue de la concertation, le garant adresse son bilan à la CNDP. Le maître d'ouvrage adresse son propre compte-rendu au ministre en charge des Transports qui le soumet à son tour à la CNDP.

Le compte-rendu avait préalablement été présenté aux membres du COPIL, aux élus du territoire et aux partenaires socio-économiques et associatifs, lors de réunions organisées en octobre 2014.

Dans sa décision du 3 décembre 2014, la CNDP prend acte du compte-rendu du maître d'ouvrage et du bilan du garant.

#### **4.3.2 Les enseignements de la concertation**

La concertation confirme la nécessité du contournement, et les objectifs de décongestion routière, d'amélioration du cadre de vie et de développement économiques alloués au projet.

Malgré l'évocation d'un scénario par le Pont Flaubert ne répondant pas aux objectifs du projet, et la mise en avant d'alternatives modales (fret fluvial et ferroviaire, développement des transports en commun), la concertation ne verra pas l'émergence de tracés nouveaux, pouvant modifier le tracé de la variante préférentielle présentée.

Sur les communes traversées, notamment à Oissel, Gouy ou Val-de-Reuil, les réunions de concertation voient s'exprimer les craintes des populations directement concernées par le passage de l'infrastructure sur ou à proximité de leur commune.

Le barreau de raccordement à Rouen fait l'objet de nombreuses expressions, dès avant la tenue de la concertation, car il constitue la principale modification du tracé depuis le débat public de 2005. Les représentants des communes traversées et des habitants expriment leur opposition au tracé présenté, et notamment la création d'un viaduc de franchissement de la Seine dans ce secteur, en raison de son impact sur la commune des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen en rive droite et sur les communes de Oissel et de Saint-Etienne-du-Rouvray en rive gauche.

Le barreau eurois constitue le second secteur sensible lors de la concertation, notamment au niveau du franchissement de la Seine et de l'Eure : de nombreuses craintes s'expriment sur l'impact paysager de l'ouvrage de franchissement et sur l'intégration de l'infrastructure dans la lisière de la Forêt de Bord.

Dans la partie nord, l'essentiel des recommandations portent sur la prise en compte de la ressource en eau et la sensibilité des points de captage liée à la nature karstique des sols.

La concertation sera également l'occasion de mettre au débat le modèle de financement de l'infrastructure, de nombreuses voix s'élevant contre une mise à péage, notamment pour le barreau eurois.

Pour autant, au-delà des réunions publiques territoriales, les autres formes d'expression mises à la disposition du public (coupon T, avis sur internet, contributions) verront l'expression d'un fort soutien à la nécessité et à l'urgence de réalisation du projet de la part des particuliers, concernés par les nuisances actuelles, des milieux économiques et consulaires, et des grandes collectivités territoriales.

Le bilan du garant tiendra à souligner cette adhésion aux objectifs poursuivis par le projet, et donc à la réalisation d'un contournement Est de Rouen, y compris par des élus du territoire concernés par le tracé mis en débat, quand bien même ils en critiquent certains aspects.

Le 7 janvier 2015, la ministre de l'Ecologie, du développement durable et de l'Energie et le secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche donnent leur accord à la poursuite du projet et à l'engagement des études préalables à la déclaration d'utilité publique. Le courrier précise que le projet « se poursuivra dans la perspective d'une mise en concession, selon le tracé de la « variante préférentielle » présentée au public lors de la concertation.

#### **4.4 LES PRINCIPES DE POURSUITE DU DIALOGUE POST-CONCERTATION**

Dès la clôture de la concertation, le maître d'ouvrage avait rappelé la méthode qu'il entendait mettre en œuvre pour la poursuite du dialogue, à savoir revenir vers le territoire d'ici à l'enquête publique :

- vers la Région, les Départements et les agglomérations, pour échanger sur le dossier d'étude d'impact,
- vers les maires en compagnie des agglomérations, dans le cadre de réunions tripartites, pour proposer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation tout au long du linéaire,
- vers les associations et l'ensemble des partenaires consultés dans les phases précédentes.

Après la série de réunions d'octobre 2014 destinée à présenter aux parties prenantes le projet de compte-rendu de la concertation, la DREAL Haute-Normandie a rencontré les maires des communes traversées, de fin janvier à l'été 2015, lors de réunions regroupant parfois plusieurs communes et, le plus souvent, en présence de représentants de l'agglomération concernée (Communauté d'agglomération Seine-Eure pour la partie sud du projet, CREA devenue Métropole Rouen Normandie pour les communes plus proches de Rouen). La DREAL Haute-Normandie a également présenté l'état d'avancement du projet à l'ensemble des élus du Bureau communautaire de la CASE le 9 avril 2015.

Plusieurs réunions ont également eu lieu avec des associations ou des organismes mobilisés sur le projet (association ACCES, Groupe Ornithologique Normand, GPMR, ONF...).

Les rencontres avec les services techniques des agglomérations se sont par ailleurs poursuivies, tout comme la démarche engagée avec l'Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de la Seine et de l'Eure (AURBSE), dans la perspective de formalisation d'une « Charte pour une valorisation réciproque de l'infrastructure et du territoire ».

L'ensemble de ces échanges, menés parallèlement à la conduite des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique, vont conduire les services de l'Etat à chercher à optimiser le projet présenté en concertation, au travers de plusieurs évolutions.