

Enquête Publique
"Liaison A28-A13 / Contournement est de ROUEN"
Procès Verbal des observations, Propositions et contrepropositions

1/Rappel du contexte réglementaire:

L'article R 123-18 du code de l'environnement précise: " dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur rencontre dans la huitaine, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès verbal de synthèse. Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles."

2/L'application dans le cadre de l'enquête notée en titre

Le président de la commission a récupéré les registres des lieux d'enquête et les pièces jointes y afférant le 13 juillet au soir.

A cet envoi étaient joints les courriers adressés à la commission d'enquête au siège de l'enquête publique, le Préfecture de Seine Maritime.

Un procès verbal de clôture des registres d'enquête a été établi par le président de commission le 16 juillet 2016.

Par ailleurs, leur transcription a été intégrée au fil de l'eau dans le registre électronique au fur et à mesure de leur saisie par scan et validation par la société missionnée par le Maître d'Ouvrage/MO; cette saisie a été totalement terminée le 22 juillet 2016.

Les observations portées au registre par voie électronique ont été rendues disponibles dès le lendemain de leur réception.

3/Analyse quantitative et qualitative des éléments reçus

3/1 données générales

Le présent procès verbal repose sur 2858 dépôts (observations, propositions et contrepropositions) reçus par la commission d'enquête publique; dont:

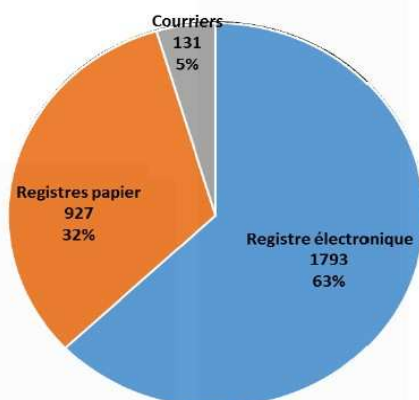
- 2851 dans les délais;
- 7 hors délais*

68,2% des dépôts réalisés sont argumentés et 20,3% sont accompagnés de propositions/contrepropositions.

Trois moyens principaux ont été utilisés pour déposer les observations, propositions et contrepropositions:

- 927 dépôts (32%) ont été réalisés sur les registres "papier" réglementaires disponibles dans les 67 lieux d'enquête retenus;
- 131 courriers (5%) ont été adressés à l'attention de la commission au siège de l'enquête (Préfecture de Seine Maritime);
- 1793 (63%) dépôts ont été réalisés sur le registre électronique "moyen complémentaire" mis à disposition à l'adresse informatique du siège de l'enquête.

Observations par provenance

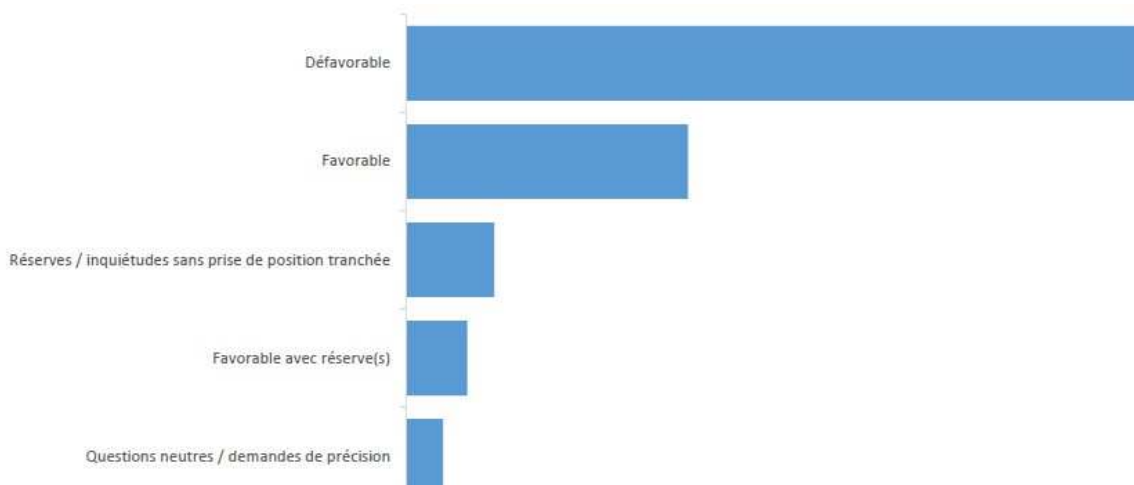


* La date butoir de prise en compte "dans les délais" a été le 11 juillet 2016 à minuit. Les 7 dépôts considérés "hors délais", sont des dépôts réalisés par courrier postal, reçus après cette date au siège de l'enquête (soit 1 courrier le 12/07, 4 courriers le 18/07 et 2 courriers le 19/07/2016).

Il convient néanmoins de souligner que bien que ces courriers soient arrivés hors délais, leurs éléments ont été pris en compte dans les travaux de la commission d'enquête.

3/2 sur l'orientation des dépôts

- 1682 sont défavorables au projet (59%);
- 639 sont favorables au projet (22,4%);
- 199 sont l'expression de réserves et/ou d'inquiétude par rapport au projet, mais sans orientation nette (6,9%);- 139 sont favorables au projet, mais avec des réserves (4,9%);
- 130 sont des questions ou des demandes de précisions relatives au projet (4,6%);
- 62 sont non définis (2,2%)



3/3 sur la provenance sociologique des dépôts

Les dépôts émanent de cinq sources principales.

Les principaux contributeurs en nombre de dépôts, ont été les particuliers.

La répartition est la suivante:

- Particuliers	2430 (85,2%)
- Elus/Collectivités	156 (5,5%)
- Syndicats/Partis politiques	141 (4,9%)
- Partenaires socio-économiques et organisations professionnelles	99 (3,5%)
- Associations	17 (0,7%)
- autres	8 (0,3%)

3/4 sur la provenance géographique des dépôts

Les adresses fournies par les déposants permettent de situer les avis par rapport à leur origine géographique.

Il découle de l'analyse réalisée que le plus grand nombre de contributions a été émis à partir des zones suivantes:

- zone Nord (ISNEAUVILLE - QUINCAMPOIX)
- zone "centrale" (GOUY - YMARE - LES AUTHIEUX - SAINT AUBIN CELLOVILLE);
- zone "Seine Sud/RD 18E" (OISSEL - SAINT ETIENNE DU ROUVRAY);
- zone "ALIZAY"

3/5 sur la nature des dépôts

De nombreux dépôts ont été réalisés à partir de documents à tendance "défavorable" multicritères tels que les "contributions individuelles et citoyennes" et les "pétitions et contributions dans le cadre de l'enquête publique du projet de liaison A28-A13 contournement est de Rouen"

De nombreux dépôts ont été complétés par des pièces jointes allant de quelques pages à quelques centaines de pages.

Ils sont également complétés par des études approfondies déposées entre autres par:

- Association Préservons une air de campagne aux Authieux-sur-le Port-Saint -Ouen/APACHE;
- Association Haute Normandie Nature Environnement/HNNE;
- Association "Non à l'autoroute";
- Association "pour le contournement Est de Rouen";
- CASE (Communauté d'Agglomération Seine Eure)
- Climat 21;
- Collectif des AUTHIEUX SUR LE PORT SAINT OUEN;
- Confédération Paysanne;
- Communes de OISSEL et SAINT ETIENNE DU ROUVRAY;
- Europe Ecologie Les Verts/EELV;
- Saveurs Sauvages;

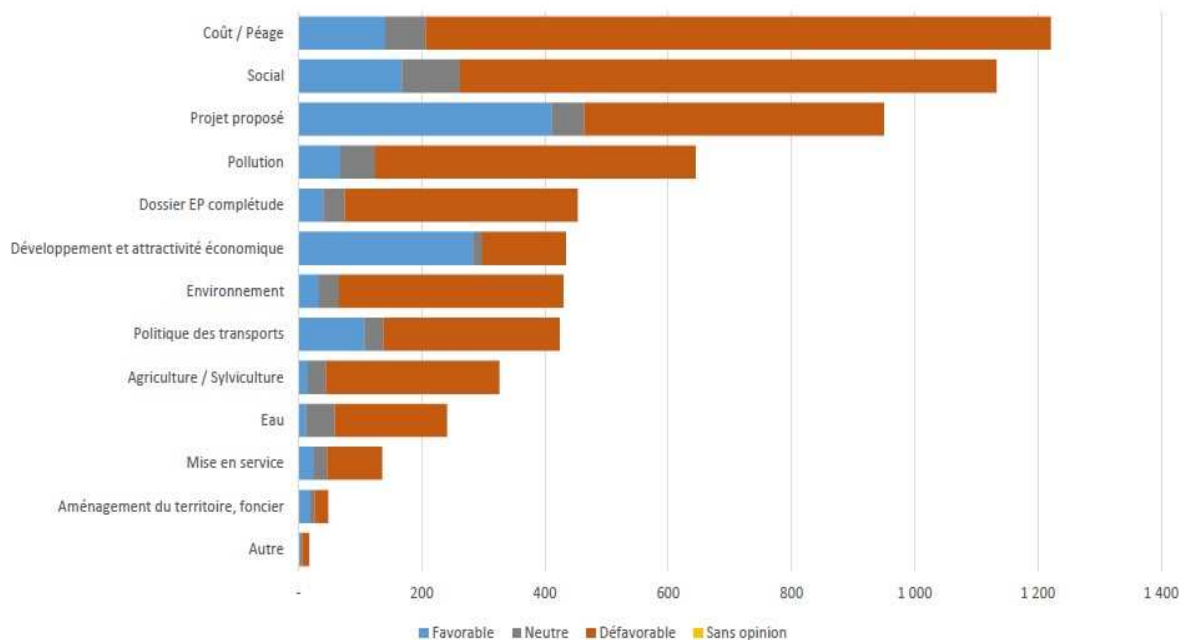
- SCI de SAINT ETIENNE DU ROUVRAY;
- Transporteurs (Fédération Nationale des transports Routiers/FNTR - Association Logistique Seine Normandie)

La commission attire l'attention du MO sur l'importance des sujets traités dans ces études contributives, qui pour la plupart d'entre elles appelle une réponse argumentée.

4/ Les thématiques découlant de l'analyse des observations, propositions et contrepropositions déposées par le public

La commission d'enquête tient à rappeler que la rédaction des paragraphes suivants émane des dépôts faits par le public, pendant la durée de l'enquête publique et ne sont en aucun cas le reflet de ses propres réflexions.

Les thématiques rencontrées dans les dépôts se décomposent comme suit:



a/Agriculture et Forêt

Le projet est considéré comme trop consommateur de foncier agricole et forestier, des mesures ERC sont contestées et des compensations jugées inadaptées ou trop faibles. Les 260 ha de parcelles agricoles qui seront détruites en finalité par les emprises du projet sont jugées inacceptables.

Il en est de même pour les 146 ha de milieux boisés qui seront détruits par le projet.

L'impact sur certaines exploitations agricoles est jugé comme important voire très important, les chambres d'agriculture attirant l'attention sur la mise en péril de certaines d'entre elles, par exemple:

- GAEC BAUCHET à SAINT AUBIN CELLOVILLE;
- Famille HARDY à QUEVREVILLE LA POTERIE;

- Famille SAGAERT, ferme de l'Essart à RONCHEROLLES-SUR-LE-VIVIER;
- GAEC du Mont Mérim à SAINT JACQUES SUR DARNETAL ...

L'agriculture biologique est aussi concernée, les Associations de Maintien de l'Agriculture Paysanne/AMAP attirant l'attention sur les pertes d'hectares exploitables en agriculture biologique et la mise en péril d'une exploitation à MONTMAIN "Saveurs Sauvages". Des impacts sur la forêt de Bord sont mentionnés ainsi que des contraintes d'accès pour l'exploitation et les loisirs.

b/Coût ,financement et péage

L'attention est attirée sur le fait que le Commissariat Général à l'investissement/CGI et l'Autorité Environnementale/AE portent un regard critique sur le montage financier de l'opération et les niveaux de péage.

La précision des chiffres relatifs au coût précis du projet est souvent mise en doute et sous estimée.

La viabilité du projet est contestée au travers de paramètres risqués (coût du carburant, tendances démographiques, dérives de coût du projet, augmentation des coûts de péage, possibilité de contraindre les PL à utiliser l'infrastructure), ainsi que par les modes de traitement au travers de la "boite noire".

Le subventionnement du projet au niveau de l'Etat et des collectivités territoriales peut être sujet à variations et avoir des conséquences sur les impôts.

Il en est de même en ce qui concerne la subvention d'équilibre.

Le profit des concessionnaires est également souligné.

Les risques systémiques propres aux projets autoroutiers ne sont pas assez intégrés et les risques pour les collectivités jugés trop importants.

Le projet sous entend des investissements de la part des collectivités pour assurer les interfaces réseau existant/projet.

Le principe du péage est globalement remis en cause à tous niveaux , du simple particulier aux collectivités.

Seuls les organismes de transport disent après calcul de rentabilité que le péage est acceptable par leur profession.

Les contre exemples du péage d'Incarville et de l'A150 sont souvent mentionnés.

Le fait que les niveaux de péage seront proposés par le concessionnaire appelle observations.

Des idées relatives à des solutions aménagées en matière de péage sont émises.

Enfin il est rappelé que la mise en place de péages est consommatrice très consommatrice de foncier.

c/Les atteintes à la santé

Deux éléments sont fortement décriés par les contributeurs: la pollution de l'air et le bruit, facteurs impactant pour la santé.

L'absence d'études détaillées de la situation de pollution initiale des zones sensibles est citée.

Des contributions font état d'une augmentation des polluants à proximité de la bande de passage du projet (Benzène - CO - CO₂ - NO_x - SO₂ et particules fines).

En ce qui concerne les particules fines et particulièrement les particules 2,5µ et inférieures à ce seuil, il est rappelé que celles-ci sont potentiellement cancérigènes et considérées comme ayant un impact négatif fort pour la santé.

Des contributions font état d'une sous estimation des émissions et arguent d'une augmentation significative de celles-ci dans certaines zones du projet, ainsi que de la publication récente, par Santé Publique France le 21 juin dernier d'un rapport sur la nocivité des particules fines.

Le fait que la définition de mesures appropriées à la réduction des pollutions atmosphériques au niveau du rond point des vaches et de ses zones limitrophes, ne consiste qu'en des mesures de suivi de la pollution est contesté.

En ce qui concerne le bruit, l'étude bruit est considérée comme incomplète et les mesures anti bruit proposées insuffisamment détaillées.

La dégradation potentielle de la santé des riverains est considérée comme étant un risque important lié au projet et les risques sanitaires sont considérés comme sous-évalués.

Ces éléments sont particulièrement récurrents dans des contributions des riverains très proches de l'infrastructure, tels qu'au hameau du Boc à BOOS, au Clos du Mouchel aux AUTHIEUX SUR LE PORT SAINT OUEN et au Rond point "des vaches" à SAINT ETIENNE DU ROUVRAY et OISSEL, particulièrement au niveau du lotissement des deux avenues.

L'évaluation des risques sanitaires pour les populations proches de l'infrastructure est considérée comme incomplète, voire inexistante.

Certains contributeurs réclament même une "étude santé" (contributions YMARE).

Une opposition est souvent faite entre une vie meilleure pour le centre de l'agglomération et une vie moins bonne pour les riverains directs du projet, le terme d'injustice sociale est employé.

Par contre, des observations font par ailleurs mention que le projet améliorera les conditions de vie, en évitant une asphyxie de la Métropole, notamment par la réduction des gaz à effet de serre.

d/Les atteintes au climat

Les 50 000 tonnes de CO₂ supplémentaires émises dans le cadre du projet sont fortement controversées pour leur impact sur le climat, en contribuant au réchauffement climatique et pour leur antagonisme avec les objectifs fixés au niveau français dans le cadre de la COP 21 par la signature de l'accord de Paris en décembre 2015.

L'impact résiduel du projet sur les "puits de carbone" par effet déboisement constituera un impact résiduel fort.

e/Les atteintes au cadre de vie et au paysage

Des contributions font état d'une fracturation du pays normand, essentiellement rural et ouvert, et de la destruction de son identité par l'infrastructure.

L'impact sur les paysages directement perçus, tant au niveau esthétique, qu'identitaire est défini comme mal vécu par les populations.

Les nombreux viaducs présents le long du projet sont considérés comme des "balafres" dans le paysage.

C'est particulièrement vrai dans la vallée de FONTAINE-SOUS-PREAUX, ainsi qu'au niveau de la traversée Seine-Eure entre LE MANOIR et PITRES.

Le passage en viaduc à proximité du lotissement des 2 avenues à Saint Etienne du Rouvray est fortement décrié.

Il en est de même pour les effets de cisaillement et de morcellement sur les espaces boisés classés.

La périurbanisation induite par un tel projet n'est pas acceptée.

La dégradation des entrées de ville, comme à SAINT ETIENNE DU ROUVRAY et OISSEL est contestée.

f/Les atteintes aux ressources en eau

L'eau est un des éléments importants du territoire du projet et les enjeux hydrogéologiques sont considérés comme importants.

Des contributions attirent l'attention sur les risques d'atteinte potentiels par pollution chronique ou accidentelle de la réserve en eau; les points les plus souvent évoqués sont:

- les eaux de ruissellement et les bétouilles;
- les risques karstiques au captage de FONTAINE-SOUS-PREAUX;
- les risques de pollution du champ captant de la Chapelle et des captages secondaires par interception des périmètres rapprochés ou éloignés.

L'impact résiduel restant fort malgré les mesures ERC proposées.

La pollution par renversement de transports TMD est également évoquée.

L'aggravation du risque inondation dans certaines zones est également mentionné.

g/Les atteintes aux milieux naturels, à la faune et à la flore

Les atteintes aux milieux naturels sont considérées comme importantes et contraires aux enjeux du SRCE et du SRCAE.

Le projet de par son ampleur et son volume va augmenter la fragmentation des milieux naturels et compromettre la trame verte et bleue, des contributions citent d'ailleurs le dossier d'EP où il est dit "le projet traverse des zones de fort enjeu pour le milieu naturel".

L'artificialisation importante liée au projet est contestée, les milieux cités sont les milieux boisés, les milieux ouverts et semi ouverts et dans une moindre mesure les milieux humides.

Les compensations relatives aux milieux naturels sont jugées insuffisantes.

Les mesures correctives proposées sont considérées comme n'étant pas assez détaillées.

La destruction de 146 ha de milieux boisés impactera des espèces protégées.

L'impact sur la flore est considéré comme minoré car pas toujours en adéquation avec le

document de référence "Inventaire de la flore vasculaire de Haute Normandie".

Les moyens mis en place pour limiter l'impact sur les espèces et limiter la coupure des continuités écologiques sont définis comme n'étant pas assez détaillés.

h/La politique des transports

La politique des transports est très critiquée, car considérée comme non cohérente, il apparaît un manque de vision d'ensemble entre les différents acteurs (Région, CD, agglomérations...).

Un manque d'interface avec les autres projets du territoire est signalé (LNPN, aménagement des radiales, liaison avec RD 928, rond point des Clouets à VAL DE REUIL...)

Le manque de concrétisation évident des volontés exprimées en matière de développement des modes de transport alternatifs (ferroviaire, fluvial, multi-modalité, modes doux, covoiturage) est fortement décrié.

i/L'attractivité et l'impact économique

Les grands contributeurs économiques (CCI Normandie, Seine Maritime et Eure - HAROPA - FNTR/Logistique Seine-Normandie - MEDEF - UIC -UIMM, Association des commerçants de Rouen, RENAULT...) considèrent le projet comme indispensable à l'attractivité et au développement économique des zones concernées.

Les éléments ci-dessous sont formulés dans des contributions :

Le projet est d'intérêt général et participe à l'organisation, au désenclavement et au développement des territoires normands.

Venant en complément du fluvial et du ferroviaire, il constitue un élément essentiel de ce maillage permettant une dynamisation des flux logistiques.

Il améliorera les déplacements et réduira les temps de trajet domicile/travail de milliers de salariés, particulièrement pour les habitants de Val de Reuil, de la Vallée de l'Andelle et des plateaux Nord et est de Rouen.

La réalisation de cette liaison achèvera la finalisation de l'axe Calais-Bayonne , infrastructure essentielle pour relier les Nord au Sud de la France, tout en contournant sans obstacle la métropole.

La redynamisation économique souhaitée et considérée comme envisageable par les contributeurs pro-projet est contestée par les opposants, tant au niveau de l'aménagement Seine-Sud que par rapport au désenclavement de la vallée de l'Andelle.

La qualité des activités envisagées, leur adéquation avec les souhaits des communes concernées, la forte consommation de surface par le projet, le peu d'emplois créés sont autant d'arguments avancés.

L'impact direct du projet sur certaines activités économiques existantes, industrielles et commerciales est contesté, on citera comme exemple: ELECTRO DEPOT (recours avocats) - BUFFALO GRILL - BABOU - OISSEL TRANS...

j/L'utilité du projet

Outre le monde économique qui déclare le projet comme étant utile, voire indispensable; des contributeurs signalent que les données trafic sont trop anciennes et pas actualisées (une grande partie date de 2010) pour dire que le projet est inutile et qu'il ne répondra pas aux objectifs de fluidification du trafic dans Rouen intra muros.

Les résultats des études de trafic sont contestés, entre autre une surestimation des taux de croissance des trafics, des transferts de trafic, ainsi qu'une contestation des gains de temps. La rentabilité du projet reposant en grande partie sur les gains de temps, ceux-ci étant fortement contestés, il apparait nécessaire de clarifier les méthodes de calcul et de justifier les chiffres retenus.

L'induction de trafic créée par le projet apparait comme mal appréciée et contraire au décongestionnement de l'agglomération.

D'après des éléments d'étude portés dans le cadre des contributions, au lieu de décongestionner, le projet aurait un effet quasi nul, voire une augmentation de trafic sur certains axes devant être déchargés.

Le projet ne permettrait qu'une faible redistribution, voire marginale des véhicules légers et une utilisation aléatoire par les poids lourds liée à la mise en place d'interdictions très difficiles à appliquer.

Le projet est réputé ne pas répondre aux objectifs fixés par la décision ministérielle du 02 mars 2006 sur laquelle s'appuie le dossier soumis à l'enquête publique, à savoir:

- 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.

Des contributions mettent en doute les capacités du projet:

- à détourner les trafics de transit et d'échange;
- à décongestionner les voies pénétrantes sur l'agglomération;
- à apaiser la circulation dans le cœur de la métropole rouennaise;
- à améliorer les liaisons entre l'agglomération rouennaise et l'Eure.

Les moyens potentiels sont mis en doute quant à leur efficacité, les retours d'expérience actuels n'étant pas à la hauteur des attentes, les exemples d'efficacité demandés par l'Autorité Environnementale ne reposant que sur une expérience locale d'ailleurs contestée (interdiction des poids lourds sur les quais hauts).

Les calculs de base laissent planer de grandes marges d'incertitude, susceptibles de mettre en doute la justesse du raisonnement et la pertinence des hypothèses retenues.

k/L'impact humain

Des contributions font état d'une perte de valeur patrimoniale et de qualité de vie pour les riverains impactés par le projet.

Elle attirent l'attention sur le fait que la vie de certaines personnes potentiellement

menacées par le projet est en suspens depuis plusieurs années et sur l'inconnue concernant les niveaux d'indemnisation.

Des contributions attirent l'attention sur le fait que le projet proposé apportera une aggravation des inégalités sociales (base rapport E.Quinet).

I/La complétude du dossier

La complétude du dossier est mise en cause par certains déposants sur les points suivants:

- étude d'impact flore et faune: de nombreuses plantes patrimoniales et des espèces protégées (dont le muscardin) ont été oubliées dans le cadre de l'étude et les choix de variantes se sont faits à partir de données lacunaires;
- étude de bruit: considérée comme insuffisante, se limitant à démontrer la conformité réglementaire et non à évaluer son impact sonore réel comme elle aurait du le faire.
- étude trafic et gains de temps: ces deux études sont réalisées à partir de données trop anciennes, pas actualisées, avec des outils difficilement contrôlables; alors qu'il existe des outils plus adaptés et à la portée de tous (Mappy, Google...); les conclusions tirées à partir des études CEREMA sont mises en cause;
- absence d'une étude santé, montrant les impacts possibles vis à vis des populations proches du projet, particulièrement dans la zone Saint Etienne du Rouvray/Oissel, mais pas uniquement;
- absence de vues prospectives 3D spécifiques aux zones sensibles, par exemple hameau du Boc, tranchée couverte des Authieux, zone viaduc des 2 avenues à Saint Etienne du Rouvray;
- et enfin, une concertation tronquée, voire l'absence de concertation est mise en évidence, entre autres par les élus concernés par la bande d'EPDUP.

5/ Les propositions/contrepropositions

Parmi les propositions et contrepropositions émises, on peut noter:

- projet sans péage ou avec péage modulé en fonction des types d'utilisateurs;
- barreau Eurois: deux fois une voie et un pont en plus;
- abandon du barreau Eurois;
- contournement Ouest via A150 + Pont Flaubert + Sud III;
- contournement Ouest plus rapproché de Rouen;
- développement transports en commun;
- développer les modes doux et les transports en commun;
- développer ferroutage et fluvial;
- adapter les infrastructures existantes;
- adapter les infrastructures existantes et renforcer par transport en commun;
- inutilité du projet et/ou abandon du projet;
- contournement Est plus large, sans barreau;
- modifier existant et renforcer fret fleuve et fer;
- contournement Est avec "liaison Seine-Sud / RD 18E" dans un second temps;
- passage par Sotteville-sous-le Val (SSV);

- retour au projet Nord Saint Adrien (NSA);
- voies express et non autoroutières.

6/Focus de la commission d'enquête

Au terme de l'analyse des observations portées à sa connaissance au cours de l'enquête publique, la commission d'enquête demande plus particulièrement des précisions au MO concernant les éléments suivants:

- remplacement du viaduc de SAINT ETIENNE DU ROUVRAY par un tunnel ou une trémie enterrée;

- rallongement de la couverture des tranchées couvertes du Boc à BOOS et du Clos du Mouchel aux AUTHIEUX SUR LE PORT SAINT OUEN;

- abandon ou modulation du péage;

points particulièrement importants déjà abordés avec le MO au cours des réunions de travail communes demandées par la commission.

Elle souhaite également des clarifications concernant les points suivants:

- précisions sur les modes de calcul utilisés en matière de trafic et de gains de temps, ainsi que sur les pondérations des divers éléments pris en compte pour le calcul;

- mesures de pollution et effets sur la santé des habitants;

- rétablissement de la continuité des voies de circulation.

7/Les observations, propositions et contre propositions jointes au procès verbal

La commission d'enquête a souhaité que l'ensemble des observations, propositions et contrepropositions recueillies au cours de l'enquête publique, par les différents moyens mis en place, à savoir:

- registres d'enquête réglementaires dans les lieux d'enquête;

- courriers adressés à l'attention de la commission au siège de l'enquête publique;

- sur le registre électronique (moyen complémentaire);

soient portés à la connaissance du MO, afin qu'il puisse étayer son mémoire en réponse , non seulement sur le présent procès verbal qui n'est qu'une compilation des thématiques abordées, mais également sur l'intégralité des contributions individuelles et collectives venant de différents horizons, ainsi que sur l'intégralité des pièces et études jointes.

C'est pourquoi, en complément du dit procès verbal, le Maitre d'Ouvrage dispose d'un accès direct au registre électronique qui regroupe toutes les contributions du public, venant des trois origines mentionnées ci-dessus et de toutes les pièces jointes correspondantes, qu'il a la faculté d'imprimer.

Il dispose également d'une compilation imprimée des toutes les observations, propositions et contrepropositions au même titre que la commission d'enquête*.

Enfin, la commission d'enquête reste à la disposition des représentants du Maitre d'Ouvrage pour expliciter les éléments retenus dans le présent procès verbal.

* résumé des pièces jointes:

- observations registres papier du 12/05/2016 au 11/07/2016 1/2
- observations registres papier du 12/05/2016 au 11/07/2016 2/2
- observations reçues par courrier 12/05/2016 au 11/07/2016
- observations reçues par courrier hors délais
- observations sur registre électronique du 12/05/2016 au 30/06/2016
- observations sur registre électronique du 01/07/2016 au 06/07/2016
- observations sur registre électronique du 07/07/2016 au 09/07/2016
- observations sur registre électronique du 10/07/2016 au 11/07/2016
- observations sur registre électronique du 11/07/2016 à 13h00 au 11/07/2016 à 14h59
- observations sur registre électronique du 11/07/2016 à 15h00 au 11/07/2016 à 15h45

Le 25 juillet 2016

Les membres de la commission d'enquête

Ghislaine CAHARD



François GESTIN



Jean Luc LAINE



Bernard MIGNOT



Michel NEDELLEC

