

Contournement
Est de Rouen
LIAISON A28-A13

ENQUÊTE PUBLIQUE

Rapport d'enquête publique

09 Septembre 2016

SOMMAIRE

Chapitre 0 Présentation du document

Chapitre 1 Généralités concernant l'enquête publique

- 1.1 Préambule
- 1.2 L'objet de l'enquête publique
- 1.3 Le cadre juridique de l'enquête publique
- 1.4 Nature et caractéristiques du projet
- 1.5 Historique du projet
- 1.6 Les enjeux du projet

Chapitre 2 Sur la concertation

- 2.1 Un projet longuement mûri
- 2.2 Une large concertation
- 2.3 Une longue série d'étude des tracés envisageables
- 2.4 La concertation nationale du débat public du 02 juin au 12 juillet 2014
- 2.5 L'information du public
- 2.6 Les principaux enseignements de la concertation de 2014
- 2.7 La variante préférentielle
- 2.8 Les amendements proposés
- 2.9 Les questions liées aux problèmes financiers
- 2.10 Conclusion

Chapitre 3 Analyse du dossier d'enquête publique

- 3.1 Composition du dossier
- 3.2 Analyse des pièces du dossier

Chapitre 4 Sur la Déclaration d'Utilité Publique du projet

- 4.1 L'objet de la Déclaration d'Utilité Publique/DUP
- 4.2 L'état initial de la bande d'EPDUP
- 4.3 Les objectifs et enjeux du projet
- 4.4 Les impacts du projet
- 4.5 Le cumul des effets avec les autres projets du territoire
- 4.6 Les mesures ERC proposées et leur efficacité
- 4.7 Analyse socio-économique et avis du CGI
- 4.8 Synthèse sur le sujet

Chapitre 5 Mise En Conformité des documents d'urbanisme

- 5.1 Objet de la mise en compatibilité
- 5.2 Cadre législatif et réglementaire de la mise en compatibilité
- 5.3 Les communes et les SCoT concernés par la mise en compatibilité
- 5.4 Les documents de mise en compatibilité et l'avis de l'Autorité Environnementale

- 5.5 les modalités de travail de la commission d'enquête
- 5.6 les entretiens avec les maires et les présidents des intercommunalités
- 5.7 Récapitulatif des remarques
- 5.8 Synthèse

Chapitre 6 Sur la qualification en autoroute

- 6.1 Les raisons du choix
- 6.2 Les caractéristiques
- 6.3 Les échangeurs (ou diffuseurs) et péages
- 6.4 Les modalités de choix du concessionnaire et ses obligations
- 6.5 Répartition de la subvention d'équilibre (d'investissement)
- 6.6 Synthèse sur le sujet

Chapitre 7 sur la compatibilité du projet avec les plans et programmes supra

- 7.1 Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de Haute Normandie
- 7.2 Le Schéma Directeur d'Aménagement et des Gestion des Eaux de la Seine et des cours côtiers normands (SDAGE)
- 7.3 Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux "Cailly -Aubette- Robec" (SAGE)
- 7.4 Le Plan Local de l'Habitat (PLH) de la Métropole Rouen Normandie
- 7.5 Les Plans de Déplacement Urbains (PDU)
- 7.6 Le Schéma Régional, Climat, Air, Energie (SRCAE) de Haute Normandie
- 7.7 La Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine (DTA)
- 7.8 Plans de Prévention des Risques Naturels ou Risque Inondation (PPRN et PPRI)

Chapitre 8 Organisation et déroulement de l'enquête publique

- 8.1 La désignation de la commission d'enquête
- 8.2 La préparation de l'enquête
- 8.3 Les contacts préalables à l'enquête
- 8.4 la prise en compte des avis des organismes associés
- 8.5 La mise en place de l'enquête publique/l'information du public
- 8.6 Le déroulement de l'enquête publique/la participation du public
- 8.7 Les contacts pendant la durée de l'enquête publique
- 8.8 Les contacts après la clôture de l'enquête publique
- 8.9 Le climat de l'enquête publique et les incidents relevés au cours de celle-ci
- 8.10 Clôture de l'enquête publique et modalités de transfert des données relatives à l'enquête

Chapitre 9 Documents complémentaires consultés par la commission d'enquête dans le cadre de l'enquête publique

Chapitre 10 Prise en compte des observations , propositions et contre-propositions

- 10.1 Les moyens mis à disposition du public pour formuler ses observations...
- 10.2 Bilan général des dépôts réalisés pendant la durée de l'enquête

- 10.3 Bilan des registres réglementaires
- 10.4 Bilan concernant les dépôts par courrier postal
- 10.5 Bilan concernant les dépôts sur le registre électronique
- 10.6 Modalités d'exploitation
- 10.7 Analyse détaillée des observations, propositions et contrepropositions déposées
- 10.8 Notification de procès verbal des observations et demande de mémoire en réponse
- 10.9 Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage

Chapitre 0 Présentation du document

Le présent document de 295 pages (1 à 295 couverture incluse) constitue le rapport d'enquête public relatif à l'enquête publique concernant le projet "liaison A28/A13 - Contournement est de Rouen".

Il est complété par une annexe de 300 pages

Les avis motivés de la commission d'enquête concernant ce dossier constituent trois pièces séparées comportant:

- pour l'avis motivé de DUP : 31 pages
- pour l'avis motivé de qualification en autoroute: 9 pages
- pour l'avis relatif à la mise en conformité des documents d'urbanisme: 5 pages

Un exemplaire "papier" et un exemplaire informatique des dits documents ont été remis le 09 septembre 2016 à:

Madame la Préfète de Seine Maritime, coordinatrice de l'enquête publique.

Monsieur le Directeur de la DREAL Normandie, maitre d'ouvrage délégué de l'Etat.

Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Rouen.

Chapitre 1 Généralités concernant l'enquête publique

1.1 Préambule

" Un projet qui tombe à un mauvais moment et qui accouche dans la douleur"

Un projet qui date de loin, autant que les mémoires s'en souviennent au minimum de l'année 1972, soit plus de 44 ans, certains disant même qu'il remonte à encore plus loin...

Un projet qui a connu de nombreux revirements et des contre-verses successives; après une acceptation quasi totale en 2005 pourquoi un rejet important en 2016?

C'est ce qui a troublé dès le début de sa réflexion la commission d'enquête.

Les quelques éléments ci-dessous tentent de répondre à cette interrogation:

Un climat économique incertain: alors que le projet voit le jour au moment des 30 glorieuses au climat économique euphorique, il voit par contre sa réalisation potentielle au sein des années 2015/2020, au climat économique plus qu'incertain tant au niveau français que mondial.

On peut se rendre compte chaque jour que les objectifs de redressement annoncés ne sont pas au rendez-vous (voir les chiffres du FMI et de l'INSEE), même à court terme, alors que dire de la situation dans une dizaine d'années...

Les chiffres annoncés dans l'étude économique, tant au niveau de l'investissement initial que du fonctionnement, ne peuvent qu'être sujets à de nombreuses discussions et interprétations.

Un projet qui a connu des contraintes de plus en plus importantes avec le temps.

"Il était une fois un jeune et beau projet qui bénéficiait de beaucoup d'avantages et qui en vieillissant se trouvait contrarié par beaucoup de contraintes".

On pourrait même le qualifier de " projet en entonnoir", comme cela est illustré par le croquis ci-dessous.



Au début un petit projet " un contournement au plus près de Rouen" pour en faciliter l'accès direct, puis un projet qui devient de plus en plus grand jusqu'à atteindre une longueur totale de 41,5 km et s'étendre sur deux départements!

Au fil du temps, le projet s'est trouvé de plus en plus contraint par l'évolution de son contexte:

- tout d'abord économique comme vu ci-dessus;
- politique avec des modifications successives du panorama local, et des positions évolutives au fil du temps ;
- des contraintes environnementales de plus en plus importantes en commençant par la fameuse "violette de Rouen";
- une évolution des mentalités et de la sensibilité du public, de plus en plus sensibilisé aux problèmes écologiques, soucieux de son cadre de vie et de sa santé.

Comme le montre le schéma joint, l'entonnoir se resserre de plus en plus.

Il est déjà très serré et très contraint en 2016.

Il ne fera que se resserrer au fil du temps, jusqu'au moment où l'entonnoir sera totalement bouché et qu'aucun projet quel qu'il soit ne pourra plus passer.

Une politique des transports présentée comme claire au niveau national et local, mais qui semble avoir du mal à se mettre en place d'une manière cohérente dans la réalité des faits; le projet tombant dans une période de transition et de transfert de compétences, lié à l'application de la Loi NOTRE, entre les communes, les métropoles, les conseils départementaux et le conseil régional.

" Ce qui n'est plus du ressort de l'un, n'est pas encore du ressort de l'autre" ce qui ne simplifie pas la situation.

"Une concertation réelle, mais souvent mal perçue"; en effet si les épisodes réglementaires de la concertation se sont bien déroulés, il ressort à différents niveaux (public, associations, élus) que celle-ci ait été perçue comme tronquée, orientée; voire absente ou inutile car non suivie d'effets comme le déclarent certains.

Un contexte sociologique en mouvement

- D'une part, les autoroutes, même si elles sont utiles, sont assez mal acceptées, d'autant plus si elles se trouvent au plus près de la ville, les spécialistes de ces questions en sont d'ailleurs conscients et se posent de nombreuses questions, telles que celles évoquées par exemple le 26 mai 2015 lors du colloque "Ville et autoroute, vers une réconciliation? Enfouir, recycler, métamorphoser..." (VTIF/FNAU et Communautés urbaines de France). D'autre part, la vérification de l'application du paradoxe de BRAESS dans de nombreux cas, met en doute la capacité des autoroutes à désengorger le trafic des centres villes.
- * Dès 1968, le mathématicien Dietrich BRAESS montrait que dans certaines circonstances, le fait d'ajouter un itinéraire de délestage pouvait provoquer des congestions et allonger les temps de parcours au lieu de les raccourcir.

- Un principe d'égalité "bafoué": pourquoi de nombreuses métropoles françaises (localement Caen) disposeraient-elles d'un contournement gratuit, alors que quelques autres se

verraient imposer un péage pour pouvoir y circuler. Le principe des peines multiples est associé à cette réflexion "on paye à la conception, on repaye à l'utilisation, on paye une nouvelle fois si ça ne marche pas, on paye pour que ça puisse marcher (sous entendu les infrastructures périphériques).

- une sensibilité de plus en plus accrue vis à vis de l'environnement sur les sujets suivants: destruction de la faune et de la flore, préservation de la ressource en eau, destruction des terres agricoles et des forêts, atteintes au climat, pollutions diverses "nous n'héritons pas de la terre de nos parents, nous l'empruntons à nos enfants".

- le développement du phénomène NIMBY qui est l'acronyme de l'expression « Not In My BackYard », anglicisme qui signifie exactement « pas dans mon arrière-cour ». Ce mot, entré dans le langage courant depuis quelques années, est généralement utilisé de manière péjorative pour décrire l'opposition du public au sens large du terme (élus, associations, riverains) à un projet local d'intérêt général dont ils considèrent qu'ils subiront des nuisances.

Le syndrome NIMBY désigne en particulier l'attitude de ceux qui veulent tirer profit des avantages d'une technologie moderne, mais qui refusent de subir dans leur environnement les nuisances liées aux infrastructures nécessaires à son installation.

Le terme est de plus en plus utilisé de manière neutre pour désigner les oppositions de riverains à l'implantation d'infrastructures nouvelles, entre autre les autoroutes, perçues comme potentiellement nuisibles; mais aussi dans un sens figuré pour décrire ceux qui prônent une certaine proposition "il faut absolument un contournement", mais s'opposent à son application dans une démarche qui impliquerait un sacrifice de leur part.

- un souci de plus en plus prégnant du bien être chez soi , du cadre de vie et de la tranquillité "pourquoi a-t-on quitté la ville , pour venir au calme à la campagne et se trouver rattrapé par les inconvénients?"

- des atteintes à la santé en augmentation de plus en plus documentées et médiatisées, entraînant une extension "du principe de précaution"

Concernant la pollution de l'air, dans un document de juin 2016, intitulé " Impact de l'exposition chronique à la pollution de l'air sur la mortalité en France : point sur la région Normandie" Santé Publique France, précisait dans le paragraphe "le bénéfice attendu d'une amélioration de la qualité de l'air en Normandie: si l'objectif de respecter partout la valeur guide de PM_{2,5} recommandée par l'Organisation mondiale de la santé pour protéger la santé (10 µg/m³) était atteint, alors 17 000 décès seraient évités par an en France, dont environ 600 en Normandie.

Concernant le bruit, le Conseil National du Bruit/CNB, présidé par un député local dévoilait le 14 juin 2016 un rapport sur le sujet . Ce rapport précisait entre autres que les nuisances sonores en France coûtent 57 milliards d'euros et que parmi les causes évoquées figurent les transports.

- un projet pas obligatoirement cohérent avec la loi de transition énergétique adoptée le 17 août 2015 dont le principe premier est de réduire les gaz à effet de serre (GES) de 40% sur 15 ans (référence 1990) et de 30% la consommation d'énergie fossile en 2030 par rapport à 2012.

Ceci étant confirmé par l'accord de Paris signé en décembre 2015 dans le cadre de la COP 21.

Tels sont quelques uns des éléments du contexte de cette enquête publique, auxquels ont été confrontés et qu'ont du intégrer les membres de la commission d'enquête publique, rendant leur travail particulièrement difficile et délicat.

1.2 L'objet de l'enquête publique

La présente enquête publique porte sur le projet de création du contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13.

Elle a un triple objet :

- la déclaration d'utilité publique (DUP) des travaux nécessaires à la réalisation du projet de liaison autoroutière A28-A13 située à l'est de Rouen menée au titre du Code de l'environnement;
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le tracé routier menée au titre du Code de l'urbanisme;
- le classement de la liaison A28-A13 dans la catégorie des autoroutes mené au titre du Code de la voirie routière.

1.3 Le cadre de l'enquête publique

131 le cadre juridique

Cette enquête publique est réalisée dans le cadre juridique suivant:

- au titre des articles L.123-1 à L.123-19 et R.123-1 à R.123-27 du Code de l'environnement, s'agissant d'une opération ayant un impact non négligeable sur l'environnement et donc soumise à étude d'impact ;
- au titre des articles L.122-5 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, L.123-19 du Code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des POS ;
- au titre des articles L.122-5 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, L.123-14 et L.123-14-2 et R123-23-1 du Code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des PLU ;
- au titre des articles L122-5 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, L.122-15 et L.122-16-1 et R.122-13 du Code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des Schémas de Cohérence Territoriale.
- au titre des articles L121-1 à L121-3, L122-1 à L122-5 et R122-1 à R122-5 du Code de la voirie routière pour le classement du projet en autoroute.

132 une enquête unique conjointe

Le paragraphe I de l'article L.123-6 du Code de l'environnement indique que : « Lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L.123-2, il peut être procédé à une enquête unique régie par le présent chapitre, dès lors que les autorités compétentes désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête sous l'autorité du MEDDE.

Le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises et une note de présentation non technique du projet, plan ou programme.

Cette enquête unique fait l'objet d'un rapport unique du commissaire enquêteur ou de la

commission d'enquête ainsi que de conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises. »

Par conséquent, il sera procédé à une enquête publique unique conformément à cet article L123-6 du Code de l'environnement.

133 quelques remarques en relation avec le cadre juridique de l'enquête

L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision. (article L.123-1 du Code de l'environnement).

En application de l'article 236 de la loi Grenelle II qui a simplifié les procédures d'enquête publique et assuré la participation des citoyens aux projets de réforme, le décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, procède aux modifications réglementaires rendues nécessaires par le regroupement des enquêtes publiques existantes en deux catégories principales :

-l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement régie par le Code de l'environnement,

-l'enquête d'utilité publique régie par le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,

Ces deux enquêtes peuvent être menées de façon conjointe (voir 132).

Le projet nécessitant de recourir à l'expropriation et au transfert de gestion forcée, il est nécessaire de mener une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

L'obtention de cette DUP permettra d'enclencher le processus et toutes les étapes suivantes afin d'obtenir l'arrêté de cessibilité des terrains concernés, puis l'ordonnance d'expropriation.

En application de l'article L.110-1 du Code de l'expropriation, cette enquête publique est régie par le chapitre III du titre II du Livre Ier du Code de l'environnement lorsque l'opération objet de la déclaration d'utilité publique constitue une opération mentionnée à l'article L. 123-2 du Code de l'environnement.

Dès lors, la présente enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de liaison A28/A13 et valant mise en compatibilité des POS/ PLU et SCoT des communes concernées est effectuée dans les conditions prévues par les articles -L.123-1 à L.123-19 et R.123-1 à R.123-27 du Code de l'environnement (modifiés par l'article 230 de la loi du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement et le décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement).

L'opération qui sera réalisée pourra, selon les résultats de l'enquête publique, différer de celle présentée au présent dossier.

S'il s'agit d'adaptations de détail, en fonction des demandes retenues à l'issue de la présente enquête, celles-ci se feront sans nouvelle enquête.

En revanche, si les modifications sont importantes et entraînent une révision du projet, elles

sont susceptibles d'occasionner une nouvelle enquête.

De même, au vu des conclusions de la commission d'enquête, la personne responsable du projet pourra, si elle souhaite apporter des modifications substantielles au projet, demander une enquête complémentaire portant sur les modifications du projet et ses impacts sur l'environnement.

1.4 Nature et caractéristiques du projet

141 Descriptif du projet et des ses objectifs

Le projet de contournement Est de Rouen vise à relier l'A28 au nord à l'A13 au sud en incluant un barreau de raccordement vers Rouen.

Le projet de contournement Est de Rouen est conçu pour répondre aux objectifs définis par la décision ministérielle du 2 mars 2006 du Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer (MTETM) et plus précisément par les article 1 et 3 de celle-ci , 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

- Favoriser les échanges entre l'agglomération rouennaise, le secteur de Louviers-Val-de-Reuil et la vallée de l'Andelle

- Permettre au trafic de transit venant de l'A28 de rejoindre l'A13 à l'Est de Rouen

La longueur totale du projet de contournement Est de Rouen - liaison A28-A13 est de 41,5 km avec :

- une branche reliant l'autoroute A28 au niveau d'Isneauville à la Route Départementale 18e à Saint-Etienne-du-Rouvray (28,5 km);

- une seconde branche reliant la première (au niveau de Gouy/les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen à l'autoroute A13 au niveau d'Incarville (13 km).

Le projet franchit deux cours d'eau importants : l'Eure et la Seine. Considérant les raccordements prévus sur les routes existantes, la globalité du projet s'étend sur 27 communes, certaines n'étant concernées que sur une petite partie.

142 Le projet a un impact environnemental

l'article L.123-2 du Code de l'environnement « Font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption :

- les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une étude d'impact en application de l'article L.122-1 à l'exception :

- des projets de création d'une zone d'aménagement concerté ;

- des projets de caractère temporaire ou de faible importance dont la liste est établie par décret en Conseil d'Etat. [...]

Le projet est susceptible d'affecter l'environnement et il est donc soumis à étude d'impact car, d'après le premier paragraphe de l'article L122-1 du Code de l'environnement, « Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature,

leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact. [...] ».

Une nomenclature des projets soumis à étude d'impact est annexée à l'article R.122-2 du Code de l'environnement. Le projet de liaison A28-A13 est soumis à étude d'impact, puisqu'il entre dans la catégorie «6° Infrastructures routières – a) Travaux de création, d'élargissement, ou d'allongement d'autoroutes, voies *rapides, y compris échangeurs* » de cette nomenclature.

Le projet est donc obligatoirement soumis à étude d'impact, établie conformément aux articles L.122-1 à L.122-3-3 et R.122-1 à R.122-15 du Code de l'environnement, laquelle sera incluse dans le dossier d'enquête publique (Pièce E).

143 Le projet engendre des expropriations

Le projet, réalisé en partie sur des terrains privés, nécessitera des expropriations.

Or, comme l'indique l'article L. 1 du Code de l'expropriation, « L'expropriation, en tout ou partie, d'immeubles ou de droits réels immobiliers ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête et qu'il ait été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées.

Elle donne lieu à une juste et préalable indemnité. »

Au titre de l'article L.110-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, en ce qu'elle porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de l'article L.123-2 du Code de l'environnement, est régie par les dispositions du chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'environnement.

144 Le projet appelle une mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées

Le projet concerne 27 communes dont la définition de l'occupation du sol (plans de zonage) des documents d'urbanisme n'est pas nécessairement en cohérence avec le projet.

Il concerne également 3 EPCI dont le SCoT n'est pas obligatoirement compatible.

C'est pourquoi une mise en compatibilité de ces documents devra être réalisée.

Or, conformément au paragraphe 2 de l'article L.123-14-2 du Code de l'urbanisme « Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'environnement [...]»

La mise en compatibilité de l'ensemble des documents d'urbanisme est soumise à une enquête publique régie par le Code de l'environnement :

- S'agissant des PLU : L.123-14-2 du Code de l'urbanisme,
- S'agissant des SCoT : L.122-16-1 du Code de l'urbanisme,
- S'agissant d'éventuels POS : L.123-19 et L.122-14-2 du Code de l'urbanisme.

145 Le projet sous entend un classement autoroutier du projet

Le projet de liaison A28-13 est un projet de voirie autoroutière et, comme tout projet de ce type, il nécessite un classement passant par une enquête publique, conformément au titre de l'article R.122-1 du Code de la voirie routière :

" Le classement dans la catégorie des autoroutes"

- d'une route nouvelle ou d'une route projetée ;
- d'une route nationale existante,

est prononcé par décret en Conseil d'Etat, pris après réalisation d'une enquête publique.

Ce décret peut en même temps prononcer la déclaration d'utilité publique de la route ainsi classée ou d'une de ses sections.

1.5 Historique du projet

Le tableau ci-dessous, issu du dossier d'enquête publique, illustre d'une façon simplifiée l'historique du projet jusqu'à la dernière concertation publique de 2014.

Dates	Etapes clés
1972	Inscription du projet de contournement Est de Rouen au schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU).
1991	Relance des études de faisabilité du contournement Est de Rouen.
18-juin-93	Présentation des études de faisabilité devant les collectivités par le Préfet autour de trois options possibles.
23-sept-94	Décision ministérielle retenant l'option d'un contournement Est rapproché.
1995	Débat d'intérêt régional prolongé par la préparation du Dossier de voirie d'agglomération (DVA).
	Etude de faisabilité du barreau vers l'Eure réalisée par le CETE NC.
	Décision ministérielle approuvant :
24-déc-96	La création d'un contournement Ouest concédé devant assurer la continuité de l'autoroute A28, La création d'un contournement Est non autoroutier proche de l'agglomération, complété par une liaison vers l'Eure.
avr-97	Concertation présidée par le préfet de l'Eure sur le barreau vers l'Eure.
04-nov-98	Concertation aboutissant à la définition par arrêté préfectoral d'un périmètre d'études de 300 mètres établi sur la base du fuseau de référence du contournement Est.
2000	Inscription des études du contournement Est et du barreau vers l'Eure au contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2000-2006.
	Inscription du projet dans le plan de déplacement urbain (PDU) et le schéma directeur de l'agglomération Rouen-Elbeuf.
02-févr-01	Approbation du schéma directeur de l'agglomération Rouen-Elbeuf (pris en compte du futur contournement).
11-févr-01	Approbation du PDU de la Communauté d'Agglomération rouennaise (pris en compte du futur contournement).
déc-03	Approbation par la CIADT des schémas de service collectifs de transports et carte des infrastructures du projet de contournement Est.
11-sept-04	Saisie de la commission nationale du Débat Public (CNDP).
9 juin 2005 au 9 novembre 2005	Débat public pour le projet de contournement routier Est de Rouen.
02-mars-06	Décision ministérielle retenant le principe de réalisation d'un contournement routier à l'est de Rouen complété par un barreau vers l'Eure en tracé neuf et selon un profil en travers à 2x2 voies en section courante, avec échangeurs dénivelés.
28-juin-11	Précision ministérielle en charge des Transports favorable à une maîtrise d'ouvrage unique de l'Etat sous réserve que le tracé retenu ait un impact acceptable au plan environnemental, c'est-à-dire qui ne mette pas l'Etat « en contradiction avec les engagements, notamment européens, qu'il a pris en matière de préservation de la biodiversité et singulièrement de la violette de Rouen ».
06-nov-13	Décision de la CNDP recommandant la tenue d'une concertation publique sous l'égide d'un garant
2 juin 2014 au 12 juillet 2014	Concertation publique sous l'égide d'un garant désigné par la CNDP
03-déc-14	Décision de la CNDP qui donne acte au Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie du bilan de la concertation recommandée et du rapport du garant
07-janv-15	Décision ministérielle de poursuite des études pour préparer l'enquête publique selon le tracé de la variante préférentielle soumis à la concertation
Depuis septembre 2014	Poursuite du dialogue continu

1.6 Les enjeux du projet

Les éléments contenus dans la partie "étude d'impact" du dossier d'enquête publique, complétés par :

- les visites des lieux;
 - les entretiens de la commission avec les différents acteurs intéressés au projet pour différentes raisons;
 - les observations, propositions et contrepropositions émises par le public;
- montrent que le projet soumis à enquête publique comporte des enjeux forts, voire très forts dans les domaines humains, environnementaux et économiques.

Ceux-ci se sont entre autres traduits par l'atmosphère passionnée qui a entouré cette enquête publique.

Sans empiéter sur la suite du présent rapport, on retiendra que certains impacts resteront

permanents, tandis que d'autres ne seront que temporaires.

Force est de constater que malgré les mesures d'évitement (E) et de réduction (R) prises, certains impacts résiduels resteront forts et que certaines mesures de compensation (C) pourront s'avérer difficiles à mettre en œuvre.

161 Au niveau humain

Le projet a pour objectif principal de désengorger la métropole rouennaise et de ce fait améliorer les conditions de vie des habitants au cœur de celle-ci, ainsi que pour les plateaux Nord et Est.

Il doit donc conduire à une vie plus agréable au sein de la métropole et à diminuer le stress de ceux qui se rendent chaque jour à leur lieu de travail; mais il est perçu comme discriminatoire par certains qui jugent que celui-ci va détériorer leurs conditions de vie. Les résidents de certaines zones géographiques du projet considèrent en effet que le projet va gâcher leur cadre de vie (pollution visuelle par un ouvrage), apporter un surcroît de pollution, tant au niveau de l'air que du bruit, voire générer des problèmes de santé publique.

La perte de valeur de certains biens mobiliers ou l'expropriation de certains résidents, particuliers ou entreprises, constitue une conséquence importante du projet.

Bien que l'étude d'impact dise qu'aucune exploitation agricole ne sera touchée d'une manière importante "aucun siège d'exploitation n'est dans l'emprise du projet", il apparaît que quelques exploitations pourraient être mises dans une situation critique par le projet.

162 Au niveau environnemental

L'implantation de ce type de projet dans une région est toujours perturbant, car générateur de bouleversements environnementaux importants.

Celui-ci n'échappe pas à la règle.

L'étude d'impact fortement documentée incluse dans le dossier montre en effet que si plusieurs des impacts permanents ou temporaires, auront un impact résiduel faible, grâce aux mesures ERC proposées; il n'en sera pas de même pour certains impacts qui resteront forts ou seront considérés comme forts par le public malgré celles-ci.

Nous retiendrons pour mémoire les impacts suivants:

- la consommation globale d'espace au sol sur les 27 communes de la bande d'EPDUP est de 516 ha, l'impact du projet restant fort en matière d'occupation des sols, bien que les emprises du projet soient réduites;
- Il en est de même en ce qui concerne la consommation importante de terres agricoles (260 ha) et d'espaces boisés classés (146 ha pour lesquels l'impact résiduel reste considéré comme fort, malgré les mesures ERC;
- en ce qui concerne la qualité de l'air, l'impact résiduel sur les "puits de carbone restera fort" puisqu'une surface de l'ordre de 146 ha de milieux boisés sera détruite; les dépassements de seuils en PM10 sont considérés comme étant très ponctuels et localisés à proximité directe des voies et ce fait considéré comme ayant un impact faible.

Cette situation fait l'objet de contre-verses importantes de la part des communes et des

habitants localisés à proximité immédiate du projet.

- concernant l'eau, l'impact résiduel est jugé fort concernant les eaux superficielles, puisqu'une surface de l'ordre de 1ha de milieux aquatiques et humides sera détruite.

Bien que l'impact résiduel sur les captages AEP et les nappes soit jugé comme faible après la mise en place des mesures ERC, les spécialistes compétents attirent l'attention sur la fragilité des ressources en eau locales et rappellent que l'eau reste un facteur fondamental dont il faut sérieusement tenir compte dans le cadre du projet.

L'impact résiduel restant d'ailleurs considéré comme fort sur certains secteurs de forage, notamment dans les secteurs industriels.

- pour ce qui est des milieux naturels, l'impact résiduel est considéré comme restant fort, car une surface d'environ 87 ha de milieux ouverts ou semi-ouverts sera détruite par le projet; impactant de ce fait certaines espèces dont l'habitat est protégé.

163 Au niveau économique

Des enjeux économiques apparaissent clairement à différents niveaux dans le cadre de ce projet.

Au niveau français, voire européen, il constitue le dernier tronçon de l'axe Nord/Sud, encore appelé par ailleurs axe "Calais/Bayonne", élément réputé important, voire indispensable dans l'économie globale française.

Au niveau régional, il constitue, associé aux deux autres projets que sont la ligne de fret Serqueux - Gisors et le projet de ligne LNPN, un des éléments structurants de la redynamisation de la Normandie.

Plus localement, il constitue un élément du désenclavement de la métropole rouennaise et de la Vallée de l'Andelle, un axe facilitateur d'accès au Grand Port Maritime de Rouen (GPMR) et de la structure HAROPA pour l'arrivée des céréales qui constituent son activité phare, ainsi que pour les conteneurs à destination du port du Havre.

Enfin, il doit constituer une source d'attractivité visant à inciter des industriels en place à maintenir et/ou développer leur activité et à d'autres de venir s'implanter dans les zones économiques en développement.

Chapitre 2 sur la concertation

2.1 Un projet longuement mûri

Les premières réflexions concernant le projet de contournement de l'agglomération rouennaise par l'est remontent à 1972. Il s'agissait alors d'éloigner le trafic de transit du centre-ville de Rouen et d'améliorer la desserte des plateaux est, alors en début de forte expansion, tout en facilitant la liaison avec les communes de l'Eure situées dans un périmètre rapproché.

Ces études initiales n'écartaient aucune solution et renaient alors deux grands axes :

-Un contournement autoroutier est à péage.

-Un contournement ouest à péage.

Une troisième hypothèse est apparue au fil des premières réflexions : celle d'un contournement proche de l'agglomération et donc d'une rocade reliant l'A28 au niveau de Quincampoix à la future RD 18^e.

C'est cette dernière solution, celle d'une rocade est, sans péage qui est retenue par une décision ministérielle en date du 23 septembre 1994, en conclusion de la concertation initiée par le Préfet de Haute-Normandie.

Dans les deux années suivantes, des études seront menées puis soumises aux élus et aux organismes concernés qui approuveront l'esprit du projet mais qui demanderont que soit ajouté au projet de contournement par l'est, un barreau de desserte de l'Eure. La possibilité d'adjoindre un contournement par l'ouest n'est pas écartée.

La concertation sera poursuivie et aboutira, en 1997 au choix d'un fuseau de référence et à la définition d'un périmètre d'étude arrêtés par une décision préfectorale en date du 04 novembre 1998.

Une seconde phase d'étude et de concertation avec les élus aboutira à une série de prise en compte du projet dans différents documents de planification des déplacements urbains.

2.2 Une large consultation

La loi relative à la démocratie de proximité du 27 février 2002 va permettre la mise en place d'une phase essentielle de consultation de l'ensemble des personnes et organismes concernés, sous l'égide de la Commission nationale du débat public.

La loi confie à la CNDP la mission de « veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national de l'Etat, des collectivités territoriales, des établissements publics et des personnes privées, ... dès lors qu'ils présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire. La CNDP n'a cependant pas le pouvoir de se prononcer sur « le fonds des projets qui lui sont soumis ».

La CNDP est saisie le 11 septembre 2004

Elle est composée de :

- Monsieur Charles Gachelin qui a dirigé l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Université des Sciences et Technologie de Lille et qui dispose d'une large expérience des problèmes d'aménagement du territoire et de conduite de débats sur des projets de liaison

autoroutière.

- Monsieur Edmond Chaussebourg qui a dirigé un bureau d'ingénierie spécialisé dans les domaines de l'eau, de l'énergie et de l'environnement et qui a présidé d'importantes commissions d'enquête publique,

-Monsieur Jean-Michel Henry, ornithologue, membre fondateur et vice-président du Conservatoire des sites de Haute-Normandie,

-Monsieur Bernard Fritsch, maître agrégé à l'institut de géographie et d'aménagement régional de l'université de Nantes et spécialiste des questions d'infrastructures de transport. Le projet qui est présenté au public est un projet de contournement de Rouen par l'est qui n'intègre pas le barreau vers l'Eure.

La Commission d'Enquête n'a pas trouvé dans le dossier de documents qui détailleraient le processus d'information du public. Il semble que l'information préalable à la tenue du débat public de 2005 ait été uniquement diffusée aux élus et aux personnes associées au projet sans mise à la disposition du public de supports papier ou de supports accessibles par internet. Des articles ont fait l'objet de publications dans la presse, mais leur caractère souvent incomplet et parfois partial, parce que fondés sur des positions tranchées favorables ou défavorables au projet, ne permettaient pas une appréhension objective du dossier

Elle note cependant la volonté de la CNDP de diffuser une large information pendant la totalité du débat et de forcer ainsi un travail de communication pédagogique destiné à favoriser une pleine compréhension d'un projet complexe et de parvenir ainsi à l'exposé de positions bien assises sur une information adéquate, précise et exacte dans ses moindres dimensions.

Elle se plaît à souligner l'équilibre dynamique de la commission.

13 réunions publiques ont été organisées et de très nombreux articles publiés dans la presse régionale et locale.

Les réunions ont été organisées du 13 juin 2005 au 09 novembre 2005 dans les communes suivantes :

3 à Rouen

6 à l'ESC de Rouen, Mont Saint Aignan

1 à Fontaine-sous Préaux

1 à Boos

1 à Saint Etienne du Rouvray

1 à Val de Reuil

Elles ont rassemblé un total de 2235 participants.

Des pétitions regroupant 5054 signatures et des cahiers de doléances émanant de l'association de défense du cadre de vie du plateau est de Rouen, des habitants de Mesnil-Esnard et une enquête sondage menée auprès de 540 habitants du centre-ville de Rouen.

La CNDP souligne l'investissement et l'engagement du MO Elle dit qu'il a tout fait pour « apporter une information adaptée aux attentes des participants au débat ».

Plusieurs catégories d'avis se dégagent :

- des oppositions nettes au projet assorties d'alternatives concernant la modification et l'éventuel renforcement des voies de desserte de l'agglomération.
- la dénonciation d'une quasi-absence de choix d'autres tracés que la variante présentée au débat.
- des contestations fortes concernant les problèmes de l'eau, du bruit et de pollution de l'air.
- des remarques et des avis globalement négatifs concernant les modalités de financement et en particulier d'un péage sur une voie considérée comme péri-urbaine.
- le souhait des conseils régionaux et départementaux de l'Eure et de la Seine Maritime de prolonger le contournement par un barreau vers l'Eure ;
- des contestations vives portant sur la traversée en tunnel d'espaces considérés comme très sensibles parce qu'abritant, dans le site Natura 2000 des Coteaux de la Seine à Saint Adrien, une espèce rare et protégée dans le cadre du programme européen LIFE : « la violette de Rouen ». Cette espèce végétale n'existant qu'en deux endroits, sur ce coteau d'éboulis calcicoles et sur un espace restreint proche.
- une forte demande concernant la nécessité d'un contournement
- un fort soutien au projet des milieux économiques et de nombreux élus qui affirment que le projet sera très favorable au développement de la métropole de Rouen.
- l'insuffisance de l'information s'agissant du barreau vers l'Eure qui n'a pas permis de produire l'information indispensable au débat.
- la nécessité de poursuivre la concertation et de l'élargir à tous les acteurs.

Le débat va aboutir à une décision ministérielle en date du 02 mars 2006 qui détermine les grands thèmes auxquels doit répondre la future infrastructure.

Il s'agira :

- d'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.
- de délester le centre-ville de Rouen d'une partie du trafic qui le traverse afin de contribuer à l'amélioration du cadre de vie et de permettre le développement des transports collectifs et des modes de déplacement doux ;
- de favoriser les échanges entre l'agglomération rouennaise, le secteur de Louviers-Val-de-Reuil et la vallée de l'Andelle. (Demande présentée par les élus du nord du département de l'Eure).
- de relier directement le contournement routier de Rouen à l'autoroute A13.
- de permettre au trafic de transit venant de l'A28 de rejoindre l'A13 à l'est de Rouen.

L'article 2 contient une décision fondamentale, celle d'éviter le passage dans la zone NATURA 2000 et donc de respecter la directive européenne concernant la préservation d'une espèce rare et protégée.

2.3 Une longue série d'étude des tracés envisageables.

La décision ministérielle va ouvrir une phase d'examen de toutes les solutions raisonnables conformes aux objectifs fixés.

De nombreuses études vont porter sur les zones les plus sensibles du projet et en particulier sur la zone impactant de près ou de loin le site NATURA 2000 ; mais aussi sur les problèmes de franchissement en deux endroits de la Seine sachant qu'une seule solution était possible dans l'Eure pour le franchissement du fleuve et de son affluent, l'Eure ;

La loi Grenelle du 03 août 2009 dit en son article premier :

« Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les processus de décision seront révisés pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable. »

Après une pause induite par la loi, la DREAL de Haute Normandie, qui va devenir la Maîtresse d'Ouvrage déléguée du projet, va relancer les études et déterminer un total de 34 variantes qui vont être étudiées en détail et au même niveau d'exigence.

Il s'agit là des conséquences de la conclusion d'un courrier du ministère des transports en date du 28 juin 2011

Ces variantes figurent, à plusieurs reprises dans les documents mis à la disposition du public et sont consultables sur le site internet dédié. Il n'est donc pas besoin d'en donner ici le détail ;

La commission note cependant la grande rigueur et le strict respect de la loi s'agissant de l'ensemble de ces variantes.

Elle note également la richesse et la volonté de transparence au travers de la mise en place de structures devant décider du choix de la variante préférentielle devant être soumise à débat public :

Ces structures chapeautées par un comité de pilotage (COPIL) rassemblant les représentants des différents organismes régionaux d'élus se verra adjoindre, dans un comité technique, les services de l'état concernés et organisera de nombreuses réunions avec les maires de la zone d'étude, les organismes consulaires et les associations environnementales reconnues. Au terme de près de 3 années de travaux, le COPIL prendra une décision aboutissant au choix de la variante qui sera présentée à la concertation, cette variante, passant par l'ouest du Bois-d'Ennebourg, le Port Saint Ouen et la lisière de la forêt de Bord.

La Commission d'enquête s'est penchée sur les études conduisant au choix opéré. Au cours des deux visites sur le terrain complétées par d'autres sorties individuelles de vérification de détails, elle a reconnu la validité de la plupart de décisions aboutissant à la mise à l'écart d'alternatives. Ces choix ont été faits en considération de problèmes humains et environnementaux démontrés qui ont abouti à des choix de la « moins impactante » des propositions offertes.

Cinq solutions ont fait l'objet d'une étude poussée et de nombreuses questions au MO lors des visites de terrain effectuées par la Commission d'enquête:

- le passage par l'ouest de Bois d'Ennebourg avec un choix qui a de forts impacts environnementaux mais de moindres conséquences sur l'humain et également sur la sauvegarde de terres agricoles riches ;
- le passage au niveau de la rue du Mouchel avec de fortes conséquences sur les habitants concernés par le passage en tranchée couverte ;
- l'arrivée en viaduc sur les communes d'Oissel et de Saint Etienne du Rouvray avec les problèmes liés au captage de la Chapelle, mais aussi avec la demande de la Mairie de Saint Etienne du Rouvray d'un passage de l'infrastructure en souterrain ;
- le raccordement direct de la structure à l'A13 au niveau de Sotteville sous le Val.

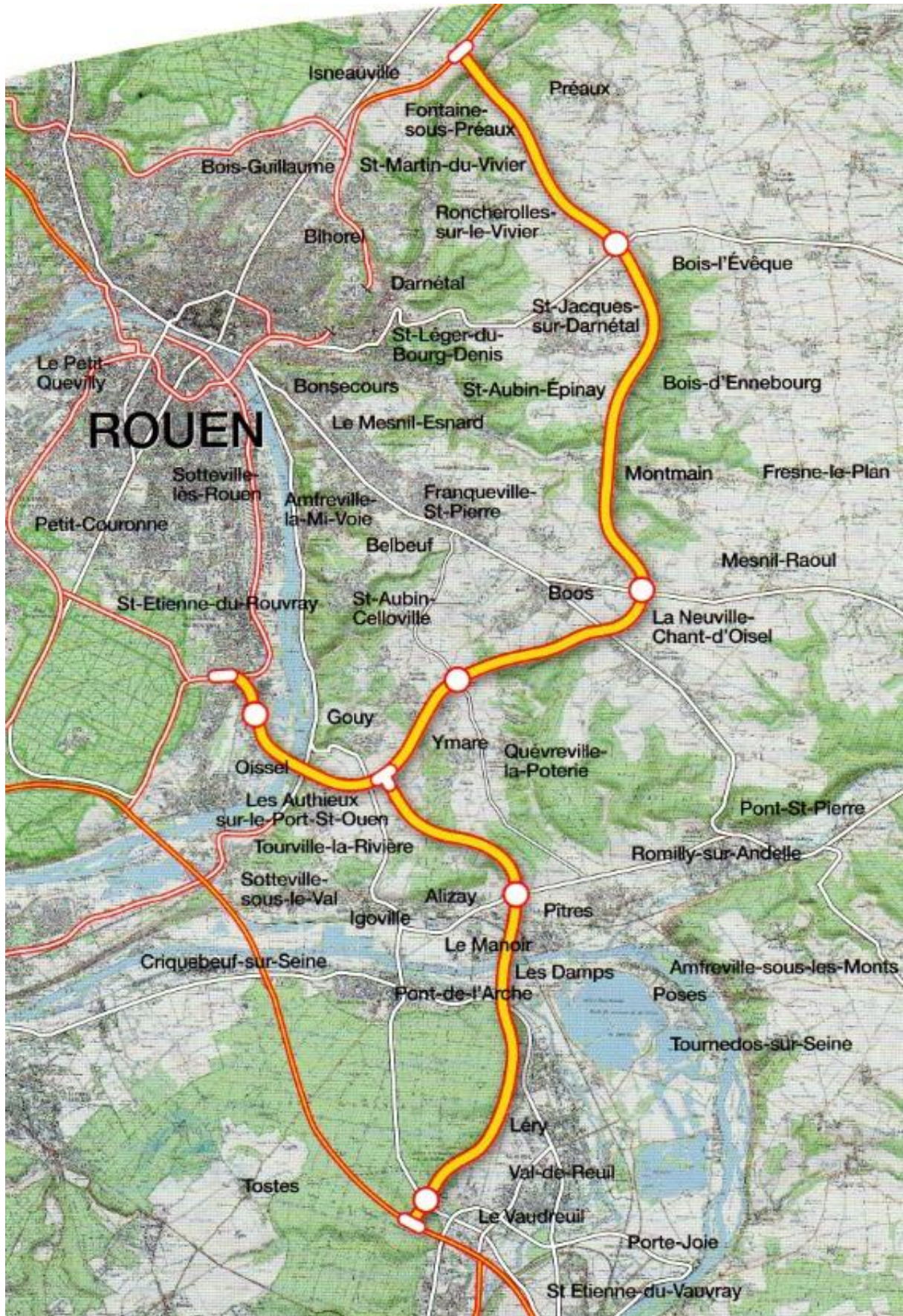
La visite proposée a permis de mesurer ce qu'aurait été l'ampleur des travaux de construction de structures de doublement de l'A13 sur 7 kms et les risques de saturation d'une voie autoroutière en limite de capacité;

Ces considérations nous ont paru justifier l'abandon de cette option.

- le passage en lisière de la forêt de Bord, à partir du passage obligé de l'autoroute dans l'étroit goulet du Manoir sur Seine, seule solution raisonnable possible.

Cette solution, préférée à une profonde coupure de la forêt de Bord déjà fortement impactée par le passage de la RD 6015 pose des problèmes, en particulier de nuisances sonores et visuelles aux plus proches des riverains, problèmes qui, aux dires du MO, seront atténués par la construction de structures de minimisation de ces nuisances.

La Commission, sans se prononcer encore sur le fond, considère le choix de présenter la variante préférentielle, dont la carte figure ci-après, à la concertation du public, comme logique et correctement argumenté.



2.4 LA CONCERTATION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC DU 02 JUIN 12 JUILLET 2014

Le projet de contournement est de Rouen étant inscrit dans les priorités nationales déterminées dans le cadre du rapport « mobilité 21 », va faire l'objet d'une large concertation pilotée par la maître d'ouvrage sous l'égide d'un garant.

L'état estime qu'il n'y a plus lieu de reconduire un débat public sur les choix effectués et demande que cette concertation porte sur la seule variante préférentielle déterminée après la prise en compte de l'ensemble des propositions issues du débat de 2005 et des études et modifications venues des études intermédiaires et en particulier des propositions émanant de la COPIL.

Dans sa décision du 06 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, Monsieur Michel GAILLARD, Ingénieur et ancien cadre dirigeant d'EDF., nommé à cet effet le 04 décembre 2013.

(Rappel des principes fondamentaux de la CNDP : indépendance, neutralité, équité, intégrité, impartialité, transparence et confidentialité).

La CNDP a d'abord effectué un large travail de préparation avec les acteurs de terrain, COPIL, acteurs économiques, associations de protection de l'environnement, et les maires de la zone d'étude du projet ; elle s'est ensuite attachée à peaufiner le travail de préparation des réunions avec le Maître d'Ouvrage du projet.

2.5 L'information du public

La CNDP a largement tenu compte des insuffisances d'information du public, constatées en 2005, et a tenu à faire de cet axe un axe prioritaire. Des outils diversifiés d'information ont été mis en place par voie d'affichage de publication dans la presse nationale, régionale et locale, par internet et des supports d'exposition placés dans une volonté d'accès facile pour toutes les personnes concernées. Des chiffres :

-1630 affiches

-Un dépliant d'information distribué à 175700 exemplaires

-Un site internet dédié a été ouvert.

Il contenait de nombreuses rubriques composées de cartes, de détails sur le choix du projet, sur les financements, outre des rubriques plus spécialisées sur des études techniques et environnementales.

Le site a reçu 6900 visites du 02 juin au 12 juillet 2014.

- Un dossier de concertation contenant l'ensemble des informations disponibles sur le projet et annonçant les concertations à venir a été diffusé à 4700 exemplaires à partir des lieux de vie des communes concernées et dans d'autres collectivités ; Il a également été mis à la disposition du public lors de chacune des réunions.

En outre, un film a été réalisé et a été diffusé en ouverture des réunions publiques de Saint Jacques sur Darnétal et de Pitres.

La commission d'enquête a été destinataire d'une partie de ces supports d'information et en particulier du dossier de 56 pages et des conclusions de la concertation.

Elle les a étudiés de manière critique sans avoir de remarques particulières à émettre sur la

qualité, la sincérité et l'adéquation des renseignements fournis.

Elle a pu vérifier, auprès de quelques-uns des maires chargés de distribuer ces documents, le bon accueil qui leur a été réservé.

Les réunions publiques

Neuf réunions publiques ont été organisées. Elles ont rassemblé un total de 2486 participants soit une moyenne de 276 participants par réunion. Elles ont fait l'objet d'un compte-rendu détaillé qui figure au dossier et qui a été largement diffusé.

Sur le lieu de chacune des réunions se trouvaient des dispositifs d'information du public et de recueil des observations émises par des personnes qui ne souhaitent pas intervenir à l'oral.

Elles ont été animées par Monsieur GAILLARD, garant de la concertation, en présence des représentants de l'Etat (Préfet de Région ou son représentant) et de Messieurs Patrick BERG, et Jean-Yves PEIGNE représentant la DREAL de Haute Normandie.

La commission d'enquête note la volonté d'adopter le même cadre général de déroulement des réunions de concertation tout en diversifiant les intervenants dans le but d'offrir une grande variété de points de vue et de parvenir à ce qu'une large variété d'opinions sur des sujets différents soit offerte.

L'accueil était assuré par le Maire de la commune et ouverte par le Préfet ou son représentant, Suivait un rappel du contexte et des principes de la concertation par Monsieur Gaillard, garant de la concertation et la DREAL Haute Normandie présentait ensuite la variante choisie en insistant particulièrement sur le secteur concerné par la réunion.

Le public s'exprimait alors avant des interventions des autorités locales suivies d'un retour à l'expression du public.

5 réunions de ce type ont eu lieu à Rouen (ouverture) Evreux (ouverture), Saint Jacques sur Darnétal, Pîtres et Val de Reuil.(réunions territoriales).

3 tables rondes se sont déroulées à Oissel, Gouy et Alizay.

La réunion de clôture de Rouen a eu un déroulé particulier qui a vu intervenir les grands élus concernés sans pour autant négliger la prise de parole du public.

A cette occasion, 270 avis ont été exprimés sur internet, 962 coupons T adressés à la DREAL, 239 fiches questions récoltées et 62 contributions déposées auprès de la DREAL, essentiellement par des associations ou des maires.

Peu de contributions individuelles figurent dans ce nombre.

Au total, ce sont 1746 avis écrits ou oraux qui ont été exprimés sous une forme ou sous une autre pendant et autour de ces réunions de concertation.

La Commission d'enquête ne peut que se féliciter de l'ampleur de la participation du public et de la bonne qualité démocratique des débats.

Des regrets ont été exprimés s'agissant du manque d'information depuis le débat public de 2005. Il s'agit pour partie de l'expression d'habitants qui pourraient être directement concernés par le projet. L'information communiquée par la DREAL se révélerait trop imprécise du fait de la taille des cartes ou d'imprécisions concernant le faisceau final de

passage de l'autoroute. Ces remarques semblent devoir faire l'objet d'une communication à la Commission d'enquête qui demandera que d'autres précisions soient apportées par le MO.

2.6 Les principaux enseignements de la concertation de 2014

La première constatation concerne les contributions demandant la poursuite ou la reprise d'un débat public sur le sujet du contournement de Rouen. Leur nombre est réduit. Sans vouloir simplifier outre mesure, elles émanent pour la plupart d'associations, de groupements ou de partis écologistes : EELV, Effet de serre toi-même, Haute Normandie environnement ou d'opposants de la première heure au projet.

La Commission d'enquête estime que le débat de 2014 a été mené dans de bonnes conditions et dans un esprit remarqué d'indépendance. Les choix effectués ont été expliqués et étayés d'arguments souvent repris par le MO. Il paraissait donc difficile, sauf à vouloir bloquer le projet en tournant en rond, de refuser de passer à l'étape cruciale de l'enquête précédant l'éventuelle déclaration d'utilité publique.

Le second groupe de contestation s'appuie sur une vision d'un trafic qui devrait aller en diminuant, et sur le constat que l'accident du pont Mathilde survenu pendant la période de concertation a provoqué un transfert des modes de déplacement au profit des modes doux et des transports en commun. Cet argument paraît partiellement recevable comme semble recevable l'argumentaire qui souligne que la nouvelle infrastructure générera des atteintes importantes à l'environnement en termes de pollution des eaux, de l'air et de consommation de produits carbonés.

La DREAL, comme elle le fera pour tous les groupes de questions posées, argumente en disant qu'une bonne partie du trafic attendu sera un trafic de transit (59% des poids lourds et 40 % des véhicules légers). Elle signale aussi que le constat fait d'une mauvaise qualité de l'air en Normandie n'est pas imputable aux seuls usages routiers. L'agriculture, le chauffage, l'industrie en sont aussi responsables.

Elle argumente ensuite en disant que l'infrastructure, en favorisant les transports en commun dans les agglomérations concernées, favorisera la transition énergétique.

On retrouve ensuite en troisième point, des thèmes récurrents qui concernent l'utilité d'un contournement est et la question de savoir s'il n'aurait pas mieux valu renforcer les routes radiales existantes, contourner la ville par le Pont Flaubert ou faire porter les efforts sur une meilleure utilisation d'autres modes de transport ; chemin de fer et voie fluviale.

Cette question semble prise en compte dans le cadre du projet « mobilité 21 » et ne semblent pas être antinomique du projet de construction d'une infrastructure routière ;

2.7 La variante préférentielle

Une majorité de remarques porte naturellement sur ce choix.

Les contributions, et la Commission n'en a pas été surprise, sont tranchées.

Elles sont soit critiques, négatives, voire très hostiles en particulier de la part des éventuels futurs riverains, soit favorables et jugées comme logique par de nombreux contributeurs.

Les avis :

Ils concernent, d'abord l'environnement humain mais aussi des problèmes liés à la qualité de l'environnement naturel et aux aspects économiques du projet:

a/Agriculture et sylviculture

Une première série de remarques critiques concerne l'important impact sur le monde de l'agriculture et sur la forte consommation de terres agricoles, d'espaces boisés ou de terrains naturels.

La SAFER est intervenue pour exposer sa politique de redistribution de terres anciennement mises en réserve pour compenser les consommations induites par de pareils projets.

Elle n'a cependant pas réussi à rassurer et la FNSEA a détaillé ces préoccupations en argumentant pour dire qu'il faudrait certainement ajouter des surfaces à la surface d'emprise pour compenser les reprises écologiques et les ouvrages indispensables au maintien d'une bonne qualité de l'eau.

La perte de surfaces forestières et d'accès à la forêt de Bord fait l'objet de regrets atténués par les engagements de la DREAL de rétablir la richesse des lisières, l'accès à la forêt et de paysager l'emprise de l'infrastructure pour réduire autant que faire se pourra l'impact visuel pour les habitants des zones concernées.

b/Les impacts humains :

Il s'agit là d'un des sujets les plus sensibles puisqu'il entraînera l'expropriation d'un certain nombre d'occupants. Les textes concernant les procédures à suivre sont précis et seront appliqués.

Au-delà de ce problème crucial se trouve le problème de la perte de valeur de certaines habitations ou de certaines structures qui se retrouveront riveraines de l'autoroute : ferme de l'Essart, les Authieux sur le Port Saint Ouen, par exemple.

Les sursis à statuer imposés aux propriétés qui se trouvent dans le fuseau d'étude sont également évoqués. Certains intervenants font état d'une possible diminution de l'activité des entreprises concernées.

La DREAL y répond en faisant référence à des textes qu'elle se doit d'appliquer.

Une autre série de remarques concerne les nuisances sonores et paysagères, mais aussi les impacts de la pollution sur la santé des riverains.

La DREAL répond en disant que des obligations strictes seront imposées au concessionnaire éventuellement choisi après l'appel d'offre.

Le maintien mais aussi l'amélioration de la qualité de l'air constitue la dernière série des remarques concernant l'environnement humain. La réponse de la DREAL est la même que celle qui avait été faite en 2005. Le centre-ville sera moins pollué du fait d'un moindre trafic et du report de certains déplacements vers d'autres modes de circulation moins impactants sur le plan de la pollution.

c/Les enjeux sur le cadre naturel.

- L'eau

Une très forte demande de protection absolue de la ressource en eau est affirmée.

Les risques d'accident et de déversement de produits pollués sont illustrés par l'accident survenu sur le pont Mathilde. Les intervenants soulignent le risque que les points de captage et en particulier ceux de Fontaine sous Préaux et de La Chapelle soient atteints. Le fait que ces points de captage soient franchis par des ouvrages d'art contribuerait à un risque encore accentué.

La DREAL souligne les exigences qui s'imposeront au constructeur et affirme que des solutions techniques seront mises en œuvre pour ralentir considérablement la diffusion de la pollution sur les ouvrages en permettant que les conséquences d'un accident n'aient aucun impact sur la qualité de eaux de pompage

- Les paysages

Les critiques se concentrent essentiellement sur les ouvrages d'art. Sans nier l'impact, la DREAL répond que des obligations de réduction des nuisances seront imposées au concessionnaire pour réduire les effets visuels.

Une demande porte sur l'enfouissement de la structure, solution, qui a l'inconvénient d'un coût important.

- L'environnement naturel

Le débat public de 2005 avait fait apparaître la question fondamentale de préservation d'espèces végétales remarquables.

Les intervenants reprennent avec force ce thème, et demandent que les deux zones Natura 2000 (Iles et berges de la Seine et Coteaux de Saint Adrien) et les ZNIEFF concernées soient préservées.

Une autre demande concerne les couloirs écologiques et leur nécessaire continuité.

La réponse de la DREAL, n'éluide ni le problème, ni les éventuelles conséquences, mais elle affirme que la solution choisie, « *issue d'études poussées*, permet le meilleur équilibre entre les différentes dimensions humaines, naturelles, économiques et paysagères »

2.8 Les amendements proposés

Les communes situées au nord du projet demandent un raccordement de la structure à la RD 928.

Le barreau de raccordement à Rouen, une nouveauté par rapport à la proposition de 2005, a fait l'objet de nombreuses expressions, en provenance des communes fortement touchées et en particulier des Authieux sur le Port Saint Ouen, d'Oissel et de saint Etienne du Rouvray. Les préoccupations exprimées figurent dans les remarques supra.

Elles déplorent le choix effectué qui altérera la qualité de vie des habitants de ces secteurs et qui touchera des habitations tout en ayant des conséquences sur l'emploi .

Le barreau eurois a fait l'objet de nombreuses critiques. Certaines sont totalement négatives. Les intervenants demandent d'autres solutions, et en particulièrement un renforcement des routes existantes, le franchissement de la Seine et de l'Eure par des ponts

ou la réduction de l'infrastructure à une structure à 2 fois 1 voie.

2.9 Les questions liées aux problèmes financiers.

a/ La concession

Une opposition forte se cristallise sur le mode de financement mixte de la structure. Des dénonciations du principe de concession apparaissent à de nombreuses reprises et certains intervenants dénoncent les partenariats public/privé, la subvention d'équilibre versée par l'Etat ou le risque de voir les collectivités territoriales, devoir contribuer à un comblement d'un éventuel déficit.

b/Le péage

Mais il est indéniable que la question du péage est celle qui génère le plus grand nombre de contributions.

Des intervenants affirment qu'ils « financeront cet ouvrage 3 fois ; une fois pour le coût de la construction, une seconde fois en coût de fonctionnement et une troisième fois par la dévaluation de « leurs » biens immobiliers »

Les demandes présentées portent sur :

- une gratuité de la structure pour tous les usagers;
- un aménagement des tarifs pour les usagers au quotidien;

Les réponses de la DREAL mettent en avant la nécessité d'un financement par le péage et renvoient vers des aménagements qui pourraient venir de négociations entre le concessionnaire et les collectivités. De nombreuses contributions signalent les éventuelles stratégies d'évitement et de contournement par les particuliers et les poids lourds.

Elles s'appuient souvent sur l'exemple de Criquebeuf et concluent à un futur engorgement des routes qui seraient alors empruntées.

L'effet dissuasif des panneaux d'interdiction ne paraît pas convaincant à tous.

Sur le problème des transports, des avis contraires apparaissent. Des professionnels du transport s'appuient sur l'exemple du contournement d'Yvetot pour dire leur intérêt pour le projet.

D'autres disent que le péage ne « sera pas un problème face aux économies réalisées (temps de conduite et carburant) ». Les déplacements de transit seront aussi favorisés et les trajets domicile travail facilités.

2.9 Conclusion

La durée des différentes actions d'information du public et la richesse des débats et des contributions ont permis de bien sérier l'ensemble des problèmes posés et de dégager nettement les enjeux.

Le projet apparaît nécessaire aux yeux d'une large partie de l'opinion publique et en particulier aux yeux des habitants qui subissent depuis des années les conséquences d'un passage du trafic par le centre de l'agglomération rouennaise ou par des itinéraires actuellement saturés ou en passe de l'être.

Au-delà des positions de principe, l'essentiel des oppositions vient des zones qui seront impactées par le projet. Leurs habitants, ne veulent pas subir les futures nuisances et demandent, au-delà d'une expression de rejet, que le maximum soit fait pour les protéger. Elles viennent aussi du choix, assumé par l'Etat, de recourir à une concession, et donc d'imposer un péage, seule solution réaliste aux yeux de la DREAL.

La commission d'enquête a aussi pris bonne note des engagements de l'Etat de poursuivre l'effort de dialogue auprès des collectivités et des associations, mais a aussi regretté la relative timidité de mise en œuvre de cet engagement. Certains maires et certains présidents d'associations nous ont fait part de leur déception. La commission comprend cependant qu'il ait été délicat de revenir sur des choix assumés et qui devaient faire l'objet d'ajustements avant de figurer dans le dossier d'enquête publique.

Chapitre 3 : Analyse du dossier d'enquête publique.

3.1 Composition du dossier.

Vu l'importance et le volume du dossier, il a été inséré dans un meuble à tiroirs, fabriqué spécialement, par le pétitionnaire, pour les besoins de l'enquête. Chaque lieu où le dossier était consultable, en fut pourvu. Les 5 commissaires enquêteurs titulaires et les 2 suppléants ont été destinataires de ce « meuble » d'un poids total d'environ 50kg.

Composition du dossier :

1/ Guide de lecture : (19 pages).

2/Présentation générale de l'opération.

Pièce A : Objet de l'enquête publique (21 pages).

Pièce B : Plans de situation (4 pages).

Pièce C : Notice explicative (89 pages).

Pièce D : Plan général des travaux (6 pages).

Pièce E : Résumé non technique (107 pages).

3/Conséquences du projet sur l'environnement.

Tome 1 : Choix de la variante (371 pages).

Tome 2-1 : Etude de la variante retenue (583 pages).

Tome 2-2 : Etude incidences sur NATURA 2000 (142 pages).

Tome 3 : Atlas cartographique (512 pages).

4/Pièces relatives à la justification du projet

Pièce F : Evaluation économique et sociale (127 pages)

Pièce H : Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement du territoire (69 pages).

5/Pièces relatives à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MEC).

Pièce G : Les 30 dossiers de mise en compatibilité (27 communes et 3 SCOT)

Avis des Autorités Environnementales locales (176 pages)

Procès-verbaux des réunions d'examen conjoint (36 pages).

6/ Bilan des étapes de concertation.

Pièce I (121 pages).

7/Avis extérieurs

Pièce J : Avis de l'A E et réponse du pétitionnaire (83 pages).

Pièce K : Avis du C G I (37 pages).

Pièce L : Autres avis réglementaires (9 pages).

3.2 Analyse des pièces du dossier

3-2-1 : Le guide de lecture :

Ce document permet au lecteur de s'orienter rapidement et de trouver des informations sur le projet :

- Sur l'objet de l'enquête, son cadre juridique, son historique, son coût et ses caractéristiques techniques.
- Sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.
- Sur les justifications ayant entraîné son choix.
- Sur l'environnement humain.
- Sur l'environnement naturel.
- Sur la faune.
- Sur les remèdes proposés pour remédier aux conséquences sur l'environnement.
- Sur les avis de l'Autorité Environnementale.

3-2-2 : Présentation générale de l'opération :

Pièce A : Objet de l'enquête.

L'enquête porte sur le projet de création d'un contournement à l'Est de Rouen, liaison A28 / A13, incluant un barreau de raccordement vers Rouen.

L'objectif de l'enquête est triple. La commission d'enquête aura à se prononcer sur 3 points :

- La déclaration d'Utilité Publique (DUP) des travaux nécessaires à la réalisation de la liaison autoroutière A28 / A13, menée au titre du code de l'expropriation.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme des 27 communes et des 3 communautés de communes impactées par le tracé, au titre du code de l'Urbanisme.
- Le classement de la liaison autoroutière dans la catégorie des autoroutes, au titre du code de la voirie routière.

Le projet a pour objectif de répondre aux critères retenus par la décision ministérielle du 2 mars 2006, à savoir :

- Délester le centre-ville de Rouen d'une partie du trafic afin d'améliorer le cadre de vie des habitants et permettre ainsi le développement des transports en communs et ceux en « mode doux ».
- Faciliter le trafic de transit entre l'A13 et l'A28 par l'Est de Rouen.
- Favoriser les déplacements entre l'agglomération rouennaise et les secteurs de Louviers-Val de Rueil et la vallée de l'Andelle.

C'est l'Etat (le ministère de l'écologie et du développement durable) qui est le maître d'Ouvrage par l'intermédiaire de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL).

Le dossier reprend, d'une façon explicite, le déroulement de l'enquête publique et son fondement juridique.

Pièce B : Plans de situation.

Le tracé projeté est localisé sur 3 cartes IGN régionales.

Pièce C : Notice explicative.

C'est une pièce extrêmement importante du dossier. Elle permet rapidement de se faire une idée du projet.

Elle comporte 4 parties :

1° La description synthétique et une vue d'ensemble du projet.

La liaison autoroutière du contournement envisagée a une longueur de 41,5 kms. Elle relie l'A28 au niveau d'Isneauville et l'A154-A13 à hauteur d'Incarville. Une branche de 5,5 kms relie les communes de Gouy / les Authieux Port Saint Ouen à la RD 18^e près du carrefour dit « le rond - point des vaches ».

27 communes sont impactées par le futur tracé : *Alizay, Les Damps, Igoville, Incarville, Léry, Le Manoir, Le Vaudreuil, Val de Reuil, Les Authieux sur- le- Port Saint – Ouen, Bois-L'Evêque, Boos, Fontaine sous Préaux, Gouy, Isneauville, Montmain, La Neuville-Chant-d'Oisel, Oissel, Préaux, Quévreville-la-Poterie, Quincampoix, Roncherolles-sur-leVivier, Saint-Aubin-Celloville, Saint-Aubin-Epinay, Saint-Etienne-du-Rouvray, Saint-Jacques-sur-Darnétal, Tourville-la-Rivière et Ymare.*

3 communautés de communes sont également concernées : *Communauté Agglomération Seine et Eure (CASE), Métropole de ROUEN, Pays entre SEINE et BRAY ;*

Six échangeurs sont prévus, en plus des raccordements à l'A28, à l'A13 et au RD 18e, afin de garantir une desserte fluide des territoires traversés. Ces 6 diffuseurs se raccordent :

- à la RD 6015 à hauteur du Vaudreuil.
- à la RD 321 à hauteur du Manoir.
- à la RD 95 à hauteur de Saint- Aubin -Celloville, permettant une connexion avec la RD 6015.
- à la RD 6014 à hauteur de Boos.
- à la RN 31 au nord-est de St Jacques sur Darnétal.
- Un échangeur est positionné au cœur de la zone Seine-Sud.

Huit ouvrages d'art jalonnent le parcours :

- Viaduc du Robec, franchissant la vallée du Robec, sur les communes de Quincampoix, Fontaine sous Préaux et Préaux.
- Viaduc de l'Aubette, franchissant la vallée de l'Aubette sur la commune de Saint Abin Epinay.
- Viaduc des Chartreux, situé sur la commune de Saint Aubin Epinay.
- Viaduc des Bucaux, situé sur les communes de Boos et Quévreville-la-Poterie.
- Viaduc sur la Seine, la franchissant sur les communes des Authieux-Port-Saint-Ouen, Tourville- la- Rivière et Oissel.
- Viaduc des voies ferrées, les franchissant sur les communes de Saint-Etienne-du-Rouvray et Oissel.
- Viaduc enjambant la Seine et l'Eure, sur les communes d'Alizay, du Manoir, des Damps et de Léry.
- Viaduc de raccordement avec l'A13.

Le projet est estimé à 886 millions d'euros, hors taxes, dans le cadre d'une concession autoroutière.

L'infrastructure est celle d'une autoroute : 2 fois 2 voies dans chaque sens, séparateur central, voies d'accélération et de décélération aux échangeurs. Les bretelles d'échanges sont à 1 voie. Le pétitionnaire se réserve la possibilité de créer une 3^{ème} voie « lente » dans les endroits à forte déclivité.

La vitesse envisagée est de 130 km/h.

Des péages fermés avec barrières sont prévus au niveau de chaque échangeur. Une aire de repos est envisagée sur le parcours.

Une fois la DUP décrétée, le futur concessionnaire sera choisi par appel d'offres. Lui échouera la tâche de définir, à l'intérieur de la bande de 300m soumise à la DUP, le tracé définitif, l'emplacement exact des péages et l'architecture des Ouvrages d'Art. Bien entendu, la totalité des démarches se faisant dans le respect des prescriptions de l'appel d'Offre lancé par le Maître d'Ouvrage et des demandes additionnelles intégrées au cahier des charges de mise en concession.

2° : l'historique du projet, tel qu'il apparaît à l'enquête publique :

- 1972 : inscription du projet de contournement Est de Rouen au schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU).
- 1991 : relance des études de faisabilité.
- 1994 : Décision ministérielle retenant un tracé Est rapproché de Rouen.
- 1995 : Etude de faisabilité d'un barreau vers l'Eure.
- 1998 : Arrêté préfectoral pour la définition d'un périmètre d'études de 300m de largeur sur la base de référence du contournement Est.
- 2000 : Inscription des études du contournement Est et du barreau de l'Eure au Plan-Etat-Région 2000-2006.
- 2001 : Approbation du PDU de la Communauté d'Agglomération Rouennaise, tenant compte du projet de contournement Est.
- 2004 : Saisie de la commission nationale du débat public.
- 2005 : Débat public du 9.06.2005 au 9 .11.2005.
- 2006 : Décision ministérielle retenant le principe du contournement à l'Est de Rouen avec un barreau vers l'Eure, en tracé neuf selon un profil à 2*2 voies et échangeurs dénivelés.
- 2011 : Précision ministérielle en charge des transports, favorable à une maîtrise d'Ouvrage unique de l'Etat sous réserve que le tracé retenu ait un impact acceptable au plan environnemental , c'est-à-dire qui ne mette pas l'Etat « en contradiction avec les engagements, notamment européens, qu'il a pris en matière de préservation de la biodiversité et plus particulièrement de la violette de Rouen ».
- 2013 : Décision de la CNDP recommandant la tenue d'une concertation publique sous l'égide d'un garant.
- 2014 : Concertation publique du 2.06.2014 au 12.07.2014, avec désignation d'un garant.
- 2015 : Décision ministérielle de poursuivre les études en vue de l'enquête publique selon le tracé de la variante préférentielle, soumise à concertation.
- 2016 : Enquête publique.

3° : Le choix du projet.

La notice technique rapporte le schéma et les études qui ont conduit à retenir la « variante préférentielle » soumise à l'enquête publique.

Le choix a été fait après la comparaison entre 34 variantes. Trois familles de variantes qui diffèrent structurellement ont été regroupées.

- La famille avec les variantes par Sotteville sous le Val (1 et 2).
- La famille avec les variantes avec le barreau vers Rouen (3 à 26).
- La famille des « liaisons seules » (27 à 34).

Les critères retenus par la décision ministérielle de 2006 ont été énoncés précédemment.

Des études de trafic ont été effectuées, ainsi que des mesures acoustiques et d'air.

La comparaison des variantes a été basée sur un tableau d'analyse permettant de présenter les critères et sous-critères techniques, comme :

- L'aménagement et l'urbanisme (maisons impactées, zones à urbaniser, influence sur le tourisme...)
- Le bruit et la qualité de l'air
- Le paysage
- Le patrimoine.
- L'agriculture et la sylviculture.
- Les risques technologiques.
- Les eaux superficielles et souterraines.
- Les milieux naturels, la biodiversité.
- L'attractivité selon la variante.
- La conception routière (ponts, viaducs, en vallée ...etc...)
- Le coût de la variante.

Les critères de choix et d'analyses sont décrits d'une manière claire et compréhensible dans la notice (pages 42 et 43).

Il s'avère, en définitive, que c'est la variante n° 17 qui a été retenue C'est, selon le pétitionnaire, la plus favorable, par son attractivité, son coût moindre et par le fait qu'elle a un impact minimum, par rapport aux autres variantes, sur le paysage et la destruction de bois.

4° : Les caractéristiques du projet.

Elles sont décrites également d'une façon précise :

- Tracé en plan.
- Profils en long et en travers.
- Terrassements et emprises.
- Les principes d'assainissement (plateformes et bassins).
- Les bassins versants.
- Les ouvrages d'art (ponts et viaducs).
- Les conditions d'exploitation de la voie autoroutière.
- Les échangeurs.

- Les péages.
- Les rétablissements des communications.

Le dossier, dans la notice technique, expose la synthèse des impacts et des mesures de compensations sur l'environnement.

Bien entendu, les impacts ont été évalués sur un tracé provisoire, se situant à l'intérieur de la bande des 300 m, objet de la DUP. Les impacts temporaires et permanents sont présentés séparément.

Les mesures de compensations sont présentées dans des tableaux selon la démarche Eviter-Réduire-Compenser (ERC).

Les thèmes abordés concernant les impacts permanents :

- Le climat.
- Le relief, le sol et le sous-sol.
- Les eaux superficielles et souterraines.
- L'environnement humain :
 - L'occupation du sol et la propriété foncière.
 - Le contexte démographique et socio-économique.
 - L'agriculture.
 - La sylviculture.
 - Les équipements (ex : maisons forestière, station épuration.....)
 - Les réseaux et les servitudes.
 - Les déplacements (autres moyens de transport, mode doux.....)
 - Le tourisme et les loisirs.
 - Le patrimoine et l'archéologie.
 - Les risques naturels.
 - Les risques technologiques.
- L'environnement naturel :
 - Destruction des milieux : boisés, ouverts et semi ouverts, humides et aquatiques, culturels.
 - Destruction d'habitats, d'individus
 - Dérangement des espèces (pollution lumineuse et bruit).
- Les paysages (11 secteurs)
 - Plateau d'Isneauville.
 - Vallée du Robec.
 - Plateau de Préaux.
 - Plateau de St Jacques de Darnétal.
 - Vallée de l'Aubette et des Chartreux.
 - Plateau à l'est de Boos.
 - Plateau du mont Jarret et du mont aux Cailloux.
 - Plateau des Authieux Port saint Ouen.
 - Vallées de la Seine et de l'Eure.
 - Plateau d'Ymare.
 - Forêt de Bord-Louviers.

- L'environnement acoustique, air et pollution des sols.

Les thèmes abordés concernant les impacts temporaires liés à la phase des travaux :

- L'environnement physique, humain, naturel.
- Le tourisme et les loisirs.
- Les risques naturels et technologiques.
- Le paysage.

La bande de DUP a été découpée en 13 zones. Chacune d'entre elle est présentée dans une carte accompagnée d'un tableau de synthèse listant les impacts et les mesures de compensations annoncées (pages 69 à 83).

Un chapitre est consacré au coût estimé du projet. Le détail de chaque opération est défini. Le montant annoncé est de 886 millions HT.

La mise en service de la liaison entrainera le déclassement d'une partie de la RN 31.

Par contre, et pour les mêmes raisons, certains tronçons des RD 18^e et la RD 418 devront être reclassés dans le Réseau Routier National

La notice technique se termine par le planning de la réalisation du projet (page 89).

Pièce D : Plan général des travaux.

Cette pièce contient 6 planches sur fond de plan IGN représentant la bande DUP avec les zones d'échanges.

Pièce E : Etude d'Impact : 1ère partie.

Résumé non technique.

1/ Préambule.

L'objet, l'organisation et la démarche méthodologique pour réaliser ce document sont explicités.

2:Présentation du projet.

Les objectifs, la présentation du programme, l'historique, la justification du choix et la description du projet sont rappelés (voit la notice technique).

3/Analyse de l'état initial.

A chaque thème correspond un état initial de l'aire d'étude élargie ayant servi pour la comparaison des variantes et un état initial resserré à l'échelle de la bande DUP.

Les thèmes suivants sont abordés :

a) L'environnement physique :

- Climatologie et météorologie.
- Le relief.
- Les sols et sous-sols.
- Les eaux superficielles.
- Les eaux souterraines.

b) L'environnement humain :

- L'occupation du sol et la propriété foncière.
- Le contexte réglementaire et les documents d'urbanisme : 38 communes sont concernées par le périmètre d'étude.
- Contexte démographique et socio-économique : En 2009 la population de l'aire d'étude (38 communes) représentait 150000 habitants.
- L'agriculture. Elle prend une part très importante dans l'aire d'étude avec ses 9500 hectares sur les 25000 recensés.
- La sylviculture : 1500 hectares de bois sont recensés sur le périmètre d'étude.
- Les équipements : Stations d'épuration, centres équestres, terrains de sports, châteaux d'eaux etc...
- Les réseaux et servitudes : canalisations de gaz, pipelines, lignes électriques, réseau ferré, réseau routier, réseau fluvial, câbles souterrains, servitudes aéronautiques.
- Les déplacements : Rouen est un carrefour autoroutier du nord-ouest français. Une congestion du trafic routier est pérenne en centre-ville, faute d'itinéraire alternatif. Le plateau est également mal irrigué par la route. Les mouvements internes susceptibles d'être favorisés par le projet sont ceux entre le plateau est et le plateau nord (45000 véhicules /jour). Concernant le réseau ferroviaire 6 lignes sont concernées par le périmètre d'étude. Un trafic fluvial important transite sur la Seine. La voiture reste le transport le plus utilisé (63%), dans le territoire de la Métropole. Une carte (page 30) récapitule les routes et les voies ferrées impactées par la bande DUP.
- Le tourisme et les loisirs. Dans le périmètre d'étude, se trouvent de nombreux chemins de randonnées dont 3 GR. La ceinture verte de l'agglomération de Rouen constitue un cadre favorable aux activités récréatives. 4 établissements de tourisme se trouvent dans le fuseau. La forêt de Bord représente un enjeu important pour la région concernant le tourisme et les loisirs. Dans la bande DUP, il existe, voies cyclables, centres équestres, hébergements... et 2 sites panoramiques (la côte des 2 amants et les coteaux de saint Adrien).
- Patrimoine et archéologie : de nombreux sites archéologiques sont recensés.

c) Les risques naturels et technologiques :

- Les risques naturels : L'aire d'étude est soumise aux risques sismiques, d'inondations, de mouvement de terrain et de marnières ou cavités souterraines. C'est surtout la partie nord qui est plus particulièrement sujette à ces problèmes. Ces risques ont été recensés et ont fait l'objet d'établissements de Plan Particulier du Risque d'inondations (PPRI) et de Plan Particulier de Risques Naturels (PPRN). A l'échelle de la bande DUP, 5 PPRI sont en application. De nombreuses cavités souterraines ont été identifiées.
- Les risques technologiques : 82 entreprises ICPE dont 7 classées SEVESO se trouvent dans le périmètre d'études. Le risque dû au transport de matières dangereuses existe. Dans la bande DUP, 5 entreprises ICPE sont présentes. La bande est, bien sûr, concernée par les TMD.

d) L'environnement naturel :

- La description des milieux : le dossier passe en revue l'ensemble des milieux naturels présents.
- Les zonages d'inventaires et réglementaires : 57 ZNIEFF de type I, 12 ZNIEFF de type II et un site ZICO sont recensés.
- Les incidences NATURA 2000 : Les enjeux et les impacts prévisibles liés à ces habitats sont définis.
- La flore : les espèces floristiques recensées dans le périmètre d'études sont recensées au niveau européen, national, régional ou patrimonial.
- La faune : le dossier retrace en détail les prospectives effectuées sur les insectes, les reptiles, les amphibiens, l'avifaune, les mammifères et la faune aquatique.

e) Le paysage :

- Les caractéristiques paysagères et les points singuliers.

f) L'acoustique, l'air, le sol et la santé :

- L'acoustique : L'état initial du périmètre d'étude a été établi à partir des cartes de niveau sonore des départements. Les zones principalement testées sont situées au niveau de l'A28, l'A13, la RD 6014, la RN31 et la RD18e.
- L'air : Le dossier signale que la qualité de l'air sur la région rouennaise est globalement bonne. La pollution industrielle est en forte diminution. Par contre les mesures concernant la présence de particules PM10, le dioxyde d'azote (NO2) ou l'ozone (O3), sont limites, voire dépassées. Concernant la bande DUP, les points sensibles à surveiller se trouvent au niveau des axes routiers ainsi que dans la zone Seine Sud.
- La pollution des sols : sur l'aire d'étude, 4 sites pollués sont recensés en tenant compte des données BASOL.
- La pollution lumineuse.
- Effets sur la santé : Les sources néfastes pour la santé sont identifiées : le bruit, les odeurs, la pollution atmosphérique.

g) Interrelations entre les thématiques :

- Le territoire concerné est surtout agricole. Avec l'agriculture intensive les espaces naturels diminuent. L'agrandissement des parcelles augmente la destruction des continuités écologiques. L'érosion des sols s'en trouve renforcée. Les forêts sont très importantes pour la biodiversité. Elles s'inscrivent dans la trame bleue. Les milieux aquatiques présentent un intérêt écologique certain dans la bande DUP.
- Les eaux superficielles, les cours d'eau et les zones humides jouent un rôle important dans la gestion des crues et le maintien de l'habitat pour la faune et la flore.
-

h) Cartes de synthèse des enjeux :

Le dossier contient 6 cartes (pages 49 à 55), qui permettent de localiser l'ensemble des enjeux identifiés dans la bande DUP.

i) Impacts et mesures compensatoires :

Les impacts permanents et temporaires sont présentés séparément. Selon le pétitionnaire, Ils devront être affinés par le concessionnaire.

A : Les impacts permanents :

Chaque thème abordé fait l'objet d'un commentaire concernant :

- L'impact sur la nature.
- Les mesures d'évitements envisagées.
- Les mesures de réduction prévues.
- L'impact résiduel.
- Les mesures de compensation.
- Les mesures d'accompagnement ou de suivi.

Les mesures ont été élaborées selon la méthode Eviter-Réduire-Compenser (ERC).

L'environnement physique : Thèmes abordés :

- Le climat.
- Le relief, sol et sous-sol.
- Les eaux superficielles.
- Les eaux souterraines.

L'environnement humain : Thèmes abordés :

- Occupation du sol et propriété foncière.
- Contexte démographique et socio-économique.
- Agriculture.
- Sylviculture.
- Les équipements.
- Réseaux et servitudes.
- Déplacements.
- Tourisme et loisirs.
- Patrimoine et archéologie.

Les risques naturels et technologiques.

L'environnement naturel : Thèmes abordés :

- Destruction de milieux boisés, ouverts et semi-ouverts, cultureux et post-cultureux, humides et aquatiques.
- Dégradation d'habitats.
- Atteinte à la continuité écologique.
- Perte de fonctionnalité : création de délaissés.
- Destruction d'individus.
- Dérangement d'espèces.

Le paysage : lieux étudiés :

- Plateau d'Isneauville.
- Vallée du Robec.
- Plateau de Préaux.
- Plateau de St Jacques sur Darnétal.
- Vallée de l'Aubette et des Chartreux.
- Plateau à l'est de Boos.
- Plateau des Mont Jarret et Mont aux Cailloux.
- Plateau des Authieux sur le Port saint Ouen.
- Vallée de la Seine et de l'Eure.
- Plateau d'Ymare /Bois de Rouville et forêt de Longboël.
- Forêt de Bord Louviers.

Environnement acoustique, air et pollution des sols : Thèmes abordés :

- Acoustique.
- Qualité de l'air.
- Pollution des sols.

Le dossier contient (pages 70 à 85) 13 cartes de synthèse explicitant les impacts et les mesures envisagées.

B : Les impacts temporaires :

Ils sont définis par secteurs et chacun d'eux fait l'objet de commentaires concernant

- L'impact.
- Les mesures d'évitement et de réduction.
- L'impact résiduel.
- Les mesures de compensation, d'accompagnement ou de suivi.

Les secteurs concernés :

- L'environnement physique et humain.
- Le tourisme et les loisirs.
- Les risques naturels et technologiques.

- L'environnement naturel.
- Le paysage.

j) Estimation du coût des mesures :

k) Coûts collectifs environnementaux :

l) Bilan énergétique :

Les émissions de CO₂, dues au trafic routier sur l'ensemble de l'aire d'études augmentent de 5% par rapport au scénario fil de l'eau pour tous les véhicules. Du fait du report de trafic, les secteurs peuplés verront les émissions diminuées.

m) Les effets cumulés :

Les projets soumis à l'avis de l'autorité environnementale et susceptibles d'avoir des effets cumulés avec le projet ont été identifiés ; Il s'agit de :

- ATC-C3, une exploitation de carrière.
- La ZAC du Halage, dans l'aménagement Seine-Sud.
- La ZAC de la Sablonnière à Oissel.

n) Interface avec les autres projets du territoire.

Depuis 2013, l'Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de la Seine anime des ateliers de réflexion afin d'assurer la bonne cohérence du projet d'infrastructure avec les autres perspectives de développement du territoire. Les projets sont définis pages 98 et 99.

o) Compatibilité des documents d'urbanisme.

Le projet impacte 27 communes. Leurs documents d'urbanisme doivent être mis en compatibilité avec le projet.

p) Articulation avec les plans, schéma et programmes et prise en compte du SRCE.

Ce chapitre fait le point sur les documents concernés. Un tableau, pour chacun d'eux, rappelle les objectifs à atteindre, les actions à mener et sa compatibilité avec le projet.

Pièce E : Etude d'Impact : 2^{ème} partie.

Tome 1 : Choix de la variante

Le dossier concernant le choix de la variante est divisé en 4 parties.

1. La structuration de l'étude d'impact et l'objet du présent document.
2. La définition du programme.
3. Les auteurs des différentes études.
4. L'étude des variantes larges.

1. La structuration.

Les points suivants ont déjà fait l'objet précédemment de commentaires. Il s'agit :

- De l'objet du projet, des raisons pour lesquelles le projet est soumis à Enquête Publique, de la liste des communes impactées, du résumé non technique rappelant la présentation de l'état initial du périmètre de l'aire d'étude et celui de la bande DUP et de l'étude d'incidences sur Natura 2000.

2. La définition du programme.

L'étude porte sur l'ensemble du projet. L'article L122-1 du CE stipule que « *lorsque les projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsqu'ils sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme* », ce qui, en l'occurrence, est le cas ici. Les impacts du programme se confondent donc avec ceux du projet.

3. Les auteurs des études.

- Réalisation de l'Etude d'Impact : Ste ARTELIA avenue Lebrun à Antony (92184).
- Géotechnique : Ste ANTEAGROUP avenue Aristide Briand à Arcueil (94117).
- Tracé : ARTELIA.
- Ouvrages d'Art : ARTELIA et Ste Architecture NEEL à Levallois Perret (92300).
- Eaux superficielles et souterraines : ARTELIA.
- Environnement naturel et zones humides : Ste BIOTOPE avenue de l'Europe à Rixent (67720).
- Air, Santé : CETE Normandie chemin de la Poudrière à Grand Quevilly (76121) et Ste NUMTECH allée Alan Turing à Aubière (63178).
- Acoustique : Ste GAMBA Acoustique Espace Europe à Garges les Gonesse (95140).
- Mise en compatibilité des documents d'urbanisme : VEA (ville en atelier) route de Neufchatel à Bihorel (76420).
- Etude de trafic : CETE Normandie.
- Agriculture et Sylviculture : AXIS-CONSEILS rue Alexandre Avise à Orléans (45002).
- Paysage : VEGETUDE avenue F Roosevelt à Avon (77211).
- Socio-économie : CEREMA direction territoriale Ouest
- Contrôle extérieur des études : CETE Normandie.

4- Etude des variantes larges.

- Définition des aires d'études.

Suite au débat public ayant eu lieu de juin à décembre 2005, de nombreuses variantes ont été étudiées afin de tenir compte de la décision ministérielle de 2006 exprimant le souhait de passer en dehors des zones NATURA 2000.

La totalité des 34 variantes s'est inscrite dans des « fuseaux élémentaires » qui ont été définis préalablement. Les cartes décrivent les fuseaux et les variantes étudiées.

- Etablissement de l'état initial.

a) L'environnement physique :

Des synthèses sont faites concernant : la météorologie, la climatologie, le relief, les sols et les sous-sols (constitutions, érosions, géotechnique, aléas karstique, gonflement des argiles...), les eaux superficielles et souterraines.

b) L'environnement humain :

Les thèmes ont déjà été abordés dans Pièce C sur la notice technique et la pièce E dans le résumé non technique. Ils sont, par contre repris avec plus de précision et de détails.

c) Risques naturels et technologiques.

Le périmètre d'étude est concerné par 5 risques : les mouvements de terrain, le risque sismique, les inondations, le transport des matières dangereuses et le risque industriel. Chaque thématique est abordée d'une façon compréhensible, accompagnée de tableaux.

d) Environnement naturel.

Ce sujet a également été abordé précédemment. Le volet est composé de 3 parties :

- Un diagnostic général présentant une description de l'occupation du sol (matrice éco-paysagère, milieux forestiers, milieux secs calcicoles, les pelouses sur sable, les milieux ouverts mésotrophes, les milieux humides, les habitats simplifiés dans l'aire d'étude,
- Une présentation des zonages réglementaires (ZNIEFF de type I et II, Zone importantes pour la conservation des oiseaux ZICO, sites NATURA 2000, arrêtés de protection biotope APB, les forêts de protection, les réserves biologiques domaniales.
- Un diagnostic détaillé de l'aire d'étude (la flore : les espèces protégées, les espèces patrimoniales, la faune terrestre : les insectes, les amphibiens, les reptiles, les oiseaux, les mammifères, la faune aquatique : les mollusques, les poissons protégés, les espèces patrimoniales, les crustacés d'eau douce, les réservoirs de biodiversité et les corridors, les réseaux écologiques.

Tous les thèmes abordés sont accompagnés de tableaux explicites et abordables pour les personnes non initiées.

e) Le paysage.

L'aire d'étude a été divisée en 5 secteurs : le plateau du pays de Caux, la vallée de la Seine, la vallée de la Seine et de l'Eure, le tissu urbain et la forêt de Bord.

f) Qualité de l'air et acoustique.

Le contexte réglementaire est rappelé.

Analyse des variantes.

Le périmètre d'études est tronçonné en 11 « fuseaux élémentaires » :

- Ouest Bois d'Ennebourg.
- Est Bois d'Ennebourg.
- Nord St Adrien.
- Port St Ouen.
- Sotteville sous le Val.
- Barreau vers l'Eure Nord- Ouest associé à Nord St Adrien.
- Barreau vers l'Eure Nord-Ouest associé à Port St Ouen.
- Barreau vers l'Eure Nord Médian.
- Barreau vers l'Eure Nord-Est.
- Barreau vers l'Eure Sud Lisière.
- Barreau vers l'Eure Sud longeant l'ex RN15.

Chaque fuseau fait l'objet d'une étude spécifique. A l'intérieur de chacun d'eux, plusieurs tracés possibles ont été étudiés.

34 variantes constituées à partir des 11 fuseaux ont été scindées en 3 familles :

- Famille A : variante avec Sotteville sous le Val (n° 1 et 2).
- Famille B : variantes avec le barreau de Rouen (n°3 à 26).
- Famille C : variantes concernant les liaisons seules.

Tome 2-1: Etude de la variante retenue

Cette partie du dossier intitulée : Etude de la variante retenue, reprend en détails, tous les critères qui ont contribué au choix des décideurs. Ces critères sont largement évoqués dans les chapitres précédents. Seules, les grands titres seront donc ici, rappelés.

L'étude contient 11 chapitres.

- 1- Rappel de la structuration de l'étude d'impact et rôle du tome 1.
- 2- Affinement de l'état initial.
 - 2-1 : Introduction et définition de l'aire d'études.
 - 2-2 : Environnement physique.
 - 2-3 : Environnement humain.
 - 2-4 : Risques naturels et technologiques.
 - 2-5 : Environnement naturel.
 - 2-6 : Paysage.
 - 2-7 : Acoustique.
 - 2-8 : Interrelations entre les différents milieux.
 - 2-9 : Synthèse des enjeux et des contraintes sur 6 Zones de la bande DUP.
- 3- Justification et description du projet retenu.

- 3-1 Eléments de contexte du projet.
- 3-2 : Présentation du projet soumis à l'enquête.
- 4- Impacts du projet sur l'environnement et mesures envisagées.
 - 4-1 : Définitions des notions d'impact et de mesures.
 - 4-2 : Impacts permanents du projet sur l'environnement physique et mesures envisagées.
 - 4-3 : Impacts permanents du projet sur l'environnement humain et mesures envisagées.
 - 4-4 : Risques et mesures envisagées.
 - 4-5 : Impacts permanents du projet
 - 4-6 : Impacts permanents du projet sur le paysage et les mesures envisagées.
 - 4-7 : Impacts permanents du projet sur l'acoustique, la qualité de l'air, la pollution des sols, la pollution lumineuse et les mesures envisagées.
 - 4-8 : Impact temporaire du projet et mesures envisagées.
 - 4-9 : Interaction des impacts entre plusieurs thématiques.
- 5 : Effets potentiels du projet sur la santé et l'hygiène.
 - 5-1 : Effets potentiels majeur du projet sur la santé et l'hygiène.
 - 5-2 : Effets sur la santé en phase travaux.
- 6 : Synthèse des impacts et mesures du projet, modalités de suivi et coût des mesures.
 - 6-1 : Synthèse des impacts et mesures envisagées.
 - 6-2 : Modalité de suivi des mesures.
 - 6-3 : Estimation du coût des mesures.
- 7 : Analyses des coûts collectifs de pollution, de nuisances et bilan énergétique
 - 7-1 : Analyse des coûts collectifs de pollutions.
 - 7-2 : Bilan énergétique.
 - 7-3 : Synthèse de l'évaluation socio-économique.
- 8 : Analyses des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus.
 - 8-1 : Rappels réglementaires.
 - 8-2 : Projets pris en considération dans l'analyse des effets cumulés.
 - 8-3 : Qualification des effets cumulés.
- 9 : Compatibilité avec les documents d'urbanisme opposables.
- 10 : Présentation des méthodes utilisées et difficultés rencontrées.
 - 10-1: Méthodes utilisées dans l'état initial à l'échelle des variantes et la bande DUP.
 - 10-2 : Méthodes utilisées dans la comparaison des variantes.
 - 10-3 : Méthodes utilisées pour l'identification des impacts sur l'environnement et propositions de mesure de suppression, réduction ou compensation.
 - 10-4 : Autres méthodes.
 - 10-5 : Limites et difficultés rencontrées.
- 11 : Bibliographie.
 - 11-1 : Etudes réalisées dans le cadre du projet de contournement Est, liaison A13-A28.
 - 11-2 : Guides techniques.

Le document Tome 2-1 est pourvu de tableaux et figures qui sont répertoriés à la fin du document (pages 576 à 584).

Tome 2-2: Etude d'incidence NATURA 2000

Comme il est indiqué précédemment à la rubrique « environnement naturel » page 10 du rapport, 5 sites NATURA 2000 sont concernés par la proximité de la bande DUP :

- Boucles de la Seine Amont, coteaux de St Adrien.
- Iles et berges de la Seine en Seine Maritime.
- Iles et berges de la Seine dans l'Eure.
- Terrasses alluviales de la Seine.
- Boucles de la Seine d'Amfreville à Gaillon.

L'article R414-23 du Code de l'Environnement précise le contenu de l'évaluation des incidences NATURA 2000.

L'évaluation des incidences porte sur les habitats naturels et les espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation des 5 sites. Les incidences dues aux phases de chantiers ou d'exploitation ont été prises en compte.

Chaque site fait l'objet d'une étude portant sur :

- Le contexte général.
- La synthèse socio-économique.
- La synthèse écologique.
- Les objectifs de gestion.
- L'état de contractualisation.
- Les habitats et les espèces.

Un chapitre est consacré à l'évaluation des incidences et propositions de mesures.

Les incidences temporaires prévisibles liées aux phases de chantiers sont clairement définies. Elles sont récapitulées dans des tableaux (destructions ou dégradations des habitats, dérangement d'espèces....).

Il en est de même pour les mesures d'évitement et de réduction des incidences (le pétitionnaire signale que les mesures préconisées seront affinées lors des phases ultérieures du projet).

11 mesures d'évitement ou réduction sont envisagées :

- Optimisation des emprises de chantier.
- Balisage des zones sensibles.
- Phasage des travaux appropriés.
- Expertise arboricole avant chaque abattage d'arbre.
- Limitation des pollutions des habitats, des eaux, de l'air en phase chantier.
- Limitation des pollutions en phase d'exploitation.
- Limitation de la prolifération d'espèces exotiques envahissantes.
- Limitation de la pollution lumineuse.
- Suivi écologique du chantier par un ingénieur écologue.
- Préservation des milieux aquatiques et associés en phase travaux.
- Série de mesures visant à assurer la transparence écologique de la route et à limiter le risque de collision routière.

Chaque mesure fait l'objet d'une fiche détaillée.

Les incidences résiduelles sont aussi prises en compte. L'évaluation intègre les mesures d'évitement ou de réduction proposées. Seuls les objectifs de conservation ont été pris en compte.

Comme pour les incidences temporaires, des tableaux et des cartes synthétisent les objectifs et les mesures envisagées.

En conclusion : le dossier signale que l'incidence globale sur les 5 sites NATURA 2000, s'avère négligeable. Il faut signaler que la bande DUP ne traverse qu'un seul site (0,5% du site). Les 4 autres se trouvant à l'extérieur de la bande.

Tome 3 : Atlas cartographique.

Ce document est une pièce importante du dossier. Il permet d'illustrer les propos contenus tomes 1 et 2-1.

Il est divisé en 4 parties :

- Les généralités : présentation des calepinages utilisés.
- Enjeux et synthèse au niveau de l'aire d'étude des 34 variantes globales. Les cartes représentent l'état initial du tome 1.
 - Environnement physique.
 - Eaux superficielles et souterraines.
 - Environnement humain.
 - Risques
 - Aléas naturels.
 - Risques inondations.
 - Risques technologiques.
 - Environnement naturel.
 - Paysage.
- Présentation des enjeux de la variante retenue. Les cartes représentent l'état initial du tome 2-1.
 - Environnement physique.
 - Eaux superficielles et souterraines.
 - Environnement humain.
 - Risques.
 - Aléas naturels.
 - Risque inondation.
 - Risque technologique.
 - Environnement naturel.
- Présentation des impacts et mesures pour la variante du projet retenu.
 - Environnement physique.
 - Environnement humain.
 - Risques.
 - Environnement naturel.
 - Paysage.
 - Acoustique.

Les éléments de cet atlas cartographique sont expressifs et permettent de se faire une idée précise de la situation.

Pièce F : Evaluation économique et sociale.

L'évaluation économique d'un grand projet d'infrastructure de transports doit être menée conformément aux articles L1511-2 du code des Transports. Le document vise donc à évaluer l'intérêt du projet pour la collectivité et à expliquer les raisons qui ont motivé le choix de la variante n° 17.

L'évaluation comprend 3 parties :

1° Une analyse stratégique avec :

- Une présentation des aires d'études (de proximité, élargie et étendue).
- Une analyse territoriale et une fonctionnelle présentant les dynamiques économiques et sociales influant sur la demande actuelle de déplacements.
- La définition des perspectives envisagées, le scénario et l'option de référence.
- Une synthèse de l'analyse stratégique.

2° Une présentation du projet.

3° L'évaluation socio-économique proprement dite, comprenant :

- L'analyse de la variante préférentielle et les prévisions de trafics au moment de la mise en service.
- L'analyse de l'atteinte des objectifs.
- Les résultats du calcul socio-économique et leurs exploitations.
- La synthèse de l'évaluation.

Une synthèse détaillée de l'étude socio-économique est effectuée dans le rapport de la commission d'enquête.

Pièce G : 1^{ère} partie : Procès-verbaux des réunions d'examen conjoint.

Ce document présente les procès-verbaux des réunions d'élus, de Seine Maritime et de l'Eure.

Ces réunions se sont déroulées en préfecture en présence d'élus des communes impactées par le projet :

- En préfecture d'Evreux, PV de la réunion d'examen conjoint du 3 février 2016 pour la mise en compatibilité des PLU nécessaire à la réalisation du projet.
- En préfecture d'Evreux, PV de la réunion du 3 février 2016 pour la mise en compatibilité du SCOT Seine Eure Forêt de Bord nécessaire à la réalisation du projet.
- En préfecture de Seine Maritime, PV de la réunion d'examen conjoint du 11 février 2016 pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.
- En préfecture de Seine Maritime, PV de la réunion du 12 février 2016 pour la mise en compatibilité des SCOT de la Métropole Rouen Normandie et du Pays entre Seine et Bray.

Pièce G: 2° partie: avis des Autorités environnementales locales
Ce document contient 2 parties :

- les avis de l’Autorité Environnementale sur chacune des communes impactées par le projet ainsi que sur les 3 SCOT concernés.
- Le mémoire en réponse du pétitionnaire à toutes les observations de l’AE, commune par commune.

Pour l’Eure, les communes suivantes (rappel) :

- Alizay.
- Le Vaudreuil.
- Igoville.
- Incarville.
- Le Manoir.
- Lery.
- Les Damps.
- Val de Reuil.

Pour la Seine Maritime, les communes suivantes (rappel) :

- Bois L’Evêque.
- Boos.
- Fontaine sous Préaux.
- Gouy.
- Isneauville.
- La Neuville Chant d’Oisel.
- Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen.
- Montmain.
- Oissel.
- Préaux.
- Quevreville-la-Poterie.
- Quicampoix.
- Roncherolles-sur-le-Vivier.
- Saint-Aubin-Celloville.
- Saint-Aubin-Epinay.
- Saint-Etienne-du-Rouvray.
- Saint-Jacques-sur-Darnétal.
- Tourville-la-Rivière.
- Ymare.

Pour l’Eure : le SCOT Seine Eure Forêt de Bord.

Pour la Seine Maritime : le SCOT de la Métropole Rouen Normandie et celui du Pays entre Seine et Bray.

Les avis de l’Autorité Environnementale et les réponses du pétitionnaire font l’objet, dans le rapport, d’une synthèse de la commission d’enquête.

Pièce G : 3ème partie : Dossiers de mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes et SCOT concernés directement par le projet.

Chaque commune fait l'objet d'un dossier reprenant les thèmes suivants :

- Rappel de l'objet du projet et sa préparation.
- L'analyse des pièces de POS ou PLU à mettre en compatibilité.
- Les conclusions sur la compatibilité.
- Les dispositions prises.
- L'évaluation environnementale de la MEC de la commune avec :
 - ✓ Le résumé non technique.
 - ✓ L'articulation avec les autres documents d'urbanisme.
 - ✓ Analyse de l'état initial.
 - ✓ Incidences de la MEC sur l'environnement, sur NATURA 2000 et mesures.
- La justification de la mise en compatibilité.

La pièce contient donc 27 dossiers pour les communes et 3 pour les SCOT.

Les mises en compatibilité font l'objet, dans le rapport, d'une étude approfondie, de la commission d'enquête.

Pièce H : Synthèse des perspectives d'Aménagement et de Développement du Territoire (SPADET).

La SPADET a pour objectif l'intégration de l'infrastructure projetée dans les territoires concernés et leur valorisation.

Il s'appuie sur des documents de prospective, d'orientations et de stratégies des territoires traversés.

Ce document ne remplace pas d'autres pièces du dossier mais est complémentaire.

Il se scinde en 6 parties :

- 1) Le rappel du projet.
- 2) L'aire géographique concernée.
- 3) La structuration du territoire traversé.
- 4) Les projets d'infrastructures de transports.
- 5) Les projets de développement des collectivités en relation avec le projet.
- 6) Les enjeux de protection des espaces et les orientations prévues afin de valoriser l'ensemble du territoire.

La SPADET est le résultat d'une démarche collective, à la demande du pétitionnaire, animée par l'agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de la Seine et Eure. L'ensemble des partenaires du territoire concerné a été sollicité afin de dégager les opportunités et de mettre en avant les risques générés par l'infrastructure du projet.

Le document est accompagné de cartes et de graphiques clairs.

Pièce I : Bilan des étapes de concertation.

Cette pièce du dossier reprend les grandes étapes de la concertation qui ont conduit au choix du projet soumis à l'enquête publique.

Le thème est déjà abordé dans la rubrique « historique » de la pièce C de la notice explicative.

Les diverses étapes sont détaillées avec cartes et photocopies des comptes rendus, des notes de synthèses et des réunions.

Pièce J : Avis de l'Autorité Environnementale et mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage.

Tout projet soumis à une étude d'impact doit être évalué par une autorité environnementale désignée par la réglementation. Cet avis doit être mis à la disposition du maître d'Ouvrage, du public et de l'autorité décisionnaire.

Après modifications de la pièce F (évaluation socio-économique) l'Autorité Environnementale a été approchée par la Direction des Infrastructures Terrestres (DIT) par courrier le 22 janvier 2016. Leur avis a été rendu le 3 février 2016.

Suite à cet avis, le pétitionnaire a adressé un mémoire en réponse portant sur les 33 recommandations de l'AE.

Elles portent principalement sur l'allègement routier au centre de Rouen, la préservation des espaces forestiers, celle des paysages, la protection des captages d'eau potable, les consommations énergétiques et les émissions à gaz à effet de serre induits par le projet. Le mémoire évoque également la périurbanisation et l'étalement urbain susceptibles, toujours selon l'AE, d'augmenter les effets environnementaux négatifs.

La pièce se décompose en 4 parties :

- ✓ Avis de l'Autorité Environnementale sur la globalité du projet.
- ✓ Le mémoire en réponse du pétitionnaire.
- ✓ L'annexe 1 détaillant le thème de la qualité de l'air.
- ✓ L'annexe 2 abordant le calcul d'émission, de dispersion et de l'indice Population/Pollution (IPP), pour les PM 2,5.

Pièce K: avis du Commissariat Général à l'Investissement et mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage

L'article 17 de la loi de programmation des finances publiques du 31 décembre 2012 instaure l'obligation de procéder à une évaluation socio-économique, pour tous les projets d'investissements, et sa contre-expertise indépendante, et préalable, au-delà d'un certain niveau de financement public. Ce qui est présentement le cas.

Le CGI a donc fait réaliser une contre-expertise (pièce K).

Ce document vient donc en complément de la pièce F concernant le bilan socio-économique et des estimations projetées de valeurs actuelles nettes (VAN).

Le dossier socio-économique a été instruit par la Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer (DGITM) puis transmis au CGI qui a mandé 3 experts indépendants. Suite à la contre-expertise, le CGI a donné son avis sur le rapport des experts et émis un compte-rendu incluant des observations ou des recommandations, provoquant le mémoire en réponse du pétitionnaire.

Cette pièce K comporte 3 parties :

- 1) Avis du Commissariat Général à l'Investissement.
- 2) Rapport du CGI.
- 3) Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage.

Pièce L: Autres avis réglementaires sur le projet

Cette pièce est un recueil de 5 courriers de :

- La Direction Départementale de Seine Maritime, sur l'estimation du coût des acquisitions des biens impactés et des indemnités d'éviction (courrier du 23.11.2015).
- La Direction Départementale de l'Eure sur l'estimation du coût des acquisitions des biens impactés et des indemnités d'éviction (courrier du 23.11.2015).
- Du ministère de la Culture et de la Communication concernant le puits de l'ancien manoir de la Chapelle (courrier du 11.01.2016).
- Du Centre Régional de la Propriété Forestière de Normandie (CNPF) concernant les espaces boisés (courrier du 2.02.2016).
- De la CCI de l'Eure et de la Seine Maritime attirant l'attention sur les incidences du projet sur les milieux naturels et les compensations agricoles (courrier du 27.01.2016).

Synthèse:

Le dossier présenté à l'enquête publique est complet, il comporte les pièces indispensables à un tel projet, définies à l'article R123-8 du Code de l'environnement.

Chapitre 4 Sur la Déclaration d'Utilité Publique du projet

4.1 L'objet de la Déclaration d'Utilité Publique/DUP

411 généralités

La procédure d'expropriation permet à une collectivité territoriale de s'approprier des biens immobiliers privés, afin de réaliser un projet d'aménagement dans un but d'utilité publique. Cette procédure est nécessaire en vertu du code civil qui prévoit (article 545) que "*nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité*".

Néanmoins, une opération d'expropriation ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.

Le préfet lance par arrêté une enquête publique visant à recueillir l'avis de toutes les personnes intéressées.

Cette enquête doit avoir une durée minimale de un mois et peut s'appuyer sur une étude d'impact.

Ces avis sont examinés par une commission ou par un commissaire enquêteur qui formule des conclusions, favorables ou défavorables, sur le projet.

412 Application au projet objet de l'enquête publique

En application de l'article L.122-1 du Code de l'expropriation, lorsque l'expropriation est poursuivie au profit de l'Etat ou de l'un de ses établissements publics (dont la DREAL Normandie qui est un service de l'Etat, maître d'ouvrage, fait partie), la déclaration d'utilité publique (DUP) tient lieu de déclaration de projet.

Conformément aux dispositions des articles L.121-1 et R.121-2 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, les travaux de création d'autoroutes sont déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat pris par le Premier Ministre.

Ainsi, la DUP concernant le projet de "liaison A28-A13/Contournement Est de Rouen" sera-t-elle un acte pris par décret en Conseil d'Etat.

Celui-ci devra intervenir, au plus tard 18 mois après la clôture de l'enquête.

Il sera publié au Journal Officiel de la République Française.

La Déclaration d'Utilité Publique/DUP portera conjointement sur :

- l'utilité publique de l'opération de liaison A28-A13 ;
- le classement autoroutier du projet ;
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes (POS / PLU) et des EPCI (SCoT).

4.2 L'état initial de la bande d'EPDUP

421 Sol et sous-sol

La bande EPDUP longue de 41.5 km et large de 300 m traverse du nord au sud des plateaux sans relief marqué, des vallées profondes (Robec, Aubette-ravine) et une vallée plus évasée de la Seine et de l'Eure.

- Les parties nord et centrale sont constituées de terrains crayeux du crétacé recouverts d'une épaisse couche de limon et loess (702 Ha), ces plateaux allant d'Isneville à Alizay sont de riches terres agricoles de polyculture-élevage.
- La partie sud et ouest de la bande EPDUP est constituée au fond des vallées de la Seine et de l'Eure de dépôts d'alluvions récents et anciens sur un fond crayeux (299 Ha). De nombreuses carrières de sable ont été exploitées dans ces vallées avec formation de plans d'eau après arrêt de l'exploitation.
- Des formations crayeuses et calcaires (353 Ha) en général sur les coteaux des vallées traversées : Robec, Aubette-ravine, talweg des Bucaux, Seine, ainsi qu'au niveau des pentes des lisières de la forêt de Bord.
- On trouve des argiles à silex (308 Ha) sur les parties hautes des pentes des vallées précédentes ainsi qu'en haut du plateau du Port-Saint-Ouen, par exemple au niveau du village des Authieux. Cet affleurement géologique se trouve également sur le plateau de la forêt de Bord (Les Damps, Léry, Val-de-Reuil). Divers points d'attention géotechnique sont à intégrer dans le projet :
 - Compressibilité des alluvions modernes, très peu consolidées car constituées d'argile, sables fins et de grave
 - Intersection de la faille de Rouen, citée dans les documents d'urbanisme d' Alizay. Elle traverse la zone d'étude d'Amfreville-la-Mivoie et Gouy vers Alizay et est orientée sud-est/nord-ouest ; elle est considérée comme peu active
 - Présence d'argiles plastiques susceptibles de gonflement et de retrait en fonction des conditions météorologiques
 - Présence possible de poches de sable dans les argiles à silex
 - Présence de bétoires et de cavités souterraines d'origine karstique dans la formation de la craie. Leur présence rend très sensible les captages d'eau potable situés dans cette formation (A.E.P. de Fontaine-sous-Préaux, Darnétal, Saint-Aubin-Epinay) avec un risque de turbidité ou de pollution accidentelle
 - Présence de marnières : cavités creusées pour l'extraction souterraine de craie destinée à l'amendement des terres agricoles. Ces cavités ainsi que les bétoires sont répertoriés dans les documents d'urbanisme (PLU, POS...) des communes traversées par la bande EPDUP

L'aléa karstique est très possible dans la formation de la craie, ce matériau est très soluble car formé de carbonate qui se dissout sous l'effet de l'acidité de l'eau de pluie.

L'infiltration de l'eau engendre la formation de chenaux karstiques dans le sous-sol qui permettent à des eaux superficielles de s'infiltrer vers des captages AEP à des vitesses importantes jusqu'à 300 m/h

Eaux superficielles

Cours d'eau et talwegs

La bande des 300 m de l'EPDUP intercepte 4 cours d'eau principaux :

- Le Robec
- L'Aubette ou la Ravine dans sa partie amont
- La Seine
- L'Eure

Les documents de cadrage des eaux superficielles sont :

- Le nouveau SDAGE (2016-2021) du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands
- Le SAGE « Cailly, Aubette, Robec » qui ne concerne ici que le bassin du Robec

Le Robec (9.3 km, pente 7 ‰, source Fontaine-sous-Préaux)

Celui-ci a un écoulement intermittent et très restreint sur son linéaire de 300 m concerné par la bande EPDUP, ce linéaire se situe dans la partie amont du cours d'eau et largement au nord du bourg de Fontaine-sous-Préaux mais à quelques centaines de mètres de la source.

Les sources du Robec sont partiellement captées pour AEP de Rouen par un aqueduc souterrain jusqu'à Rouen. Le nouveau SDAGE définit l'objectif « de bon état chimique et de bon potentiel écologique à l'horizon 2015 »

L'Aubette (4.5 km, pente 5 ‰, source Saint-Aubin-Epinay)

Ce cours d'eau intermittent est intercepté par la bande EPDUP dans sa partie amont (la Ravine) sur la commune de Saint-Aubin-Epinay.

C'est un fossé qui s'insère entre les parcelles agricoles et surplombé par les bois du Prince et des Chartreux. Une station d'épuration se trouve en amont de la bande et des captages AEP en aval de celle-ci.

Le nouveau SADGE (2016-2021) définit pour ce cours d'eau « un objectif d'un bon potentiel écologique à l'horizon 2015 ».

La Seine

La Seine est interceptée à 2 endroits par la bande EPDUP de part et d'autre de la boucle d'Elbeuf.

- Au niveau d'Oissel, la bande EPDUP l'intercepte perpendiculairement à son lit mineur dont la largeur est de 400-450 m au niveau de villages de Port-Saint-Ouen. Les 3 îles, Gard, Bouffau et Potel, faisant partie d'une zone Natura 2000, sont également concernées par la bande EPDUP. La rive droite est longée par la RD 7 surplombée de 60 m environ par la cote des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen. La rive gauche est

plane et accueille des activités industrielles (ZI de la Poudrerie) et des carrières en fin d'exploitation.

- Au niveau du Manoir, Pitres, la bande EPDUP intercepte la Seine sur un linéaire de 250 m environ. Sa largeur à cet endroit est de 150 m. L'Eure s'écoule parallèlement 500 m à 700 m au sud. La rive droite de la Seine est constituée d'une zone industrielle où sont installées la papeterie DOUBLE A, l'usine chimique ASHLAND sur la commune d'Alizay. La rive gauche (enclave de Val-de-Reuil) est exploitée en terres agricoles. L'objectif de « bon état chimique » et de « bon potentiel écologique » pour la Seine estuaire amont « est reconduit pour 2027 » dans le nouveau SDAGE (2016-2021).

L'Eure

L'Eure est interceptée par la bande EPDUP au niveau de l'enclave de la commune de Val-de-Reuil et de Léry/Les Damps sur un linéaire d'environ 330 m ; à cet endroit, sa largeur est d'environ 30 m.

Cette section se trouve à moins de 3 km en amont du 1^{er} contact de l'Eure avec la Seine au-delà de Pont-de-l'Arche. Le confluent définitif de ces 2 cours d'eau se situe à Martot (27).

Le « bon état chimique et écologique pour l'Eure aval » a été reconduit pour 2027 dans le nouveau SDAGE (2016-2021).

Talwegs

Il existe un enjeu fort d'érosion des sols au nord de la bande EPDUP, le nombre de talwegs y est également plus important.

De la partie nord vers la partie sud, on repère :

- 2 talwegs dans la forêt de la Houssaye
- 1 portion de talwegs près de la ferme de l'Essart sur la commune de Préaux
- 2 ramifications du Val de la chaux
- Le Val Aubert dans le bois d'Ennebourg
- Le ravin de la Mare Pierreuse
- Le talweg du Bois des Chartreux
- 3 talwegs entre Boos et La Neuville-Chant d'Oisel
- Le fossé au niveau du Val Armand en lisière du Bois de Boos
- Le talweg des Bucaux
- Le fossé de la Vigne sur la commune de Gouy
- Le talweg au niveau du lieu-dit de l'Épine de la Mi-Raye sur la commune d'Ymare
- La fosse au Loup près de la ferme de l'Essart à Alizay
- Un talweg entre la Seine et l'Eure sur l'enclave de la commune de Val-de-Reuil
- 4 talwegs en lisière de la forêt de Bord

Erosion

Le territoire est fortement concerné par l'érosion des sols due au ruissellement pluvial. L'aléa « érosion » est fort dans la partie nord de la bande EPDUP et faible dans la partie sud et ouest.

Ce phénomène d'érosion des terres cultivées est consécutif à la nature des sols : le limon présente, en effet, une grande sensibilité à la battance (formation d'une croûte très peu perméable sous l'impact des gouttes de pluie) et une faible résistance à l'arrachement. Cette croûte réduit la capacité d'infiltration du sol et augmente les phénomènes de ruissellement (coulées de boue). L'imperméabilisation et les pratiques culturales favorisent cette érosion. Les parties boisées sur les versants pentus le long des vallées forment des barrières qui limitent le ruissellement.

Mares, plans d'eau et bassins

Le long de la bande EPDUP, du nord au sud, ont été inventoriés :

- La Mare à Pierre sur la commune de Préaux, ceinte par la forêt de Préaux
 - La mare du Bois des Marettes, observée en 2013, d'origine anthropique
 - Le plan d'eau de l'Épine Jeannot à Oissel (ancienne carrière) qui est en cours de remblai
 - Le plan d'eau intermittent sur l'île du Motillon entre Seine et Eure
 - Des bassins d'assainissements ont également été recensés :
 - Le long de l'A28, de la RD77, de l'A13 en bordure de forêt de Bord
 - Au Bois Tison à Saint-Jacques-sur-Darnétal
- Et un bassin de traitement des eaux dans la zone industrielle de la Poudrerie à Oissel.
- Le plan d'eau de Poses, non impacté, joue un rôle de régulation hydraulique locale.

Eaux souterraines

Dans la partie nord de la bande EPDUP passe au niveau d'un plateau crayeux où la nappe est profonde ; en conséquence, cette zone est concernée par d'importants phénomènes karstiques liés à la présence de nombreuses bêtouilles (comme la bêtouille du Fond de Niemare).

De nombreux captages AEP sont présents en aval de la bande EPDUP. Le plus important est celui des sources de Fontaine-sous-Préaux en raison de son débit (24 000 m³/jour) et de la population desservie (173 000 habitants). Son périmètre de protection est en cours de modification et a fait l'objet d'un nouvel avis d'hydrogéologue agréé en janvier 2015 qui définit :

- Un périmètre de protection immédiate
- 3 périmètres de protection rapprochée (urbain, étendu, satellite)
- Et un périmètre éloigné

Le projet traverse le périmètre de protection rapproché étendu et le périmètre éloigné (non encore dupés)

Les forages et source AEP de Darnétal sont dupés depuis le 21/07/2015. Cet arrêté définit :

- Un périmètre de protection immédiat
- 2 périmètres immédiats satellite (béttoire du Bois Breton et béttoire des biens communs)
- 2 périmètres de protection rapprochée
- Un périmètre rapproché satellite entourant les 2 béttoires
- Un périmètre éloigné

Le projet traverse le périmètre de protection rapprochée satellite et le périmètre éloigné. L'ensemble représente un débit de 20 000 m³/jour et dessert une population de 50 000 habitants environ.

Forages de Saint-Aubin-Epinay

Ces forages sont de moindre importance (5 000 m³/jour, desservant 20 000 habitants). La bande EPDUP coupe également son périmètre de protection rapprochée.

Le plus important, le champ captant de la Chapelle à Saint-Etienne-du-Rouvray, se trouve en aval hydrogéologique de la bande EPDUP. Ses 3 forages dans la nappe de la craie à 30-40 m de profondeur délivrent 35 000 m³/jour (débit d'exploitation autorisé de 75 000 m³/jour) et desservant de 100 000 à 200 000 habitants après une station de traitement.

Un autre captage important est situé sur la commune (enclave) de Val-de-Reuil : champ captant des Haut Prés situé en rive opposée de l'Eure à une distance importante (2.5 km) de la bande EPDUP, la rivière l'Eure jouant en outre le rôle de drain de la nappe.

Ce champ captant de la CASE dessert 40 500 habitants avec un débit journalier de 16 000 m³/jour.

422 impacts humains

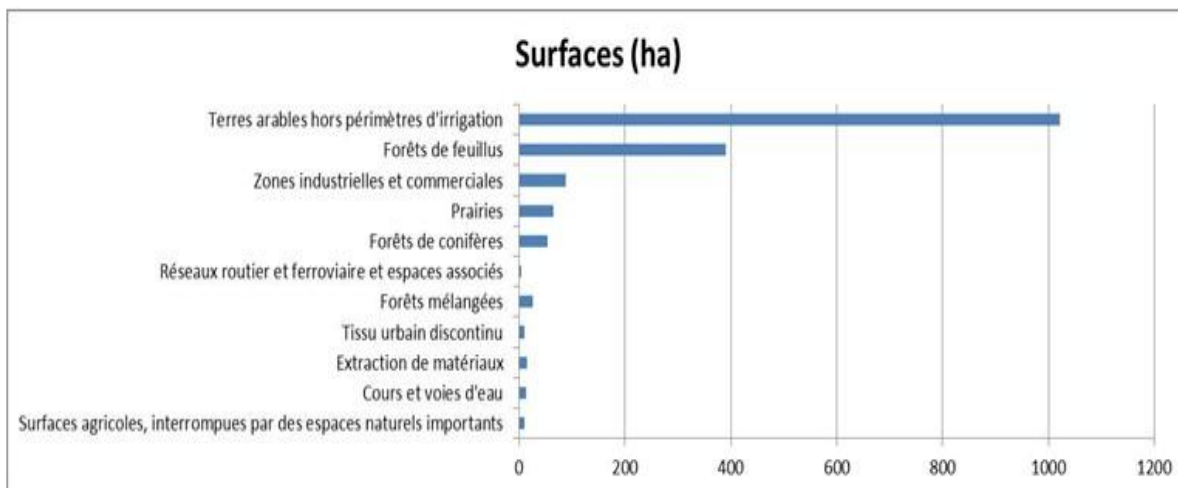
Afin de bien mesurer les enjeux et les impacts du projet, il était indispensable d'établir un état "0 ou initial" du territoire du projet et plus particulièrement des zones impactées par la bande d'EPDUP.

4221 Sur l'occupation des sols et la propriété foncière

a/ généralités

La bande d'EPDUP occupe une surface totale de 1 700 hectares.

Son linéaire de 41,5 km de longueur traverse différents types de zonages et différents types d'activités, comme le montre la figure ci dessous extraite de l'étude d'impact du dossier d'enquête.

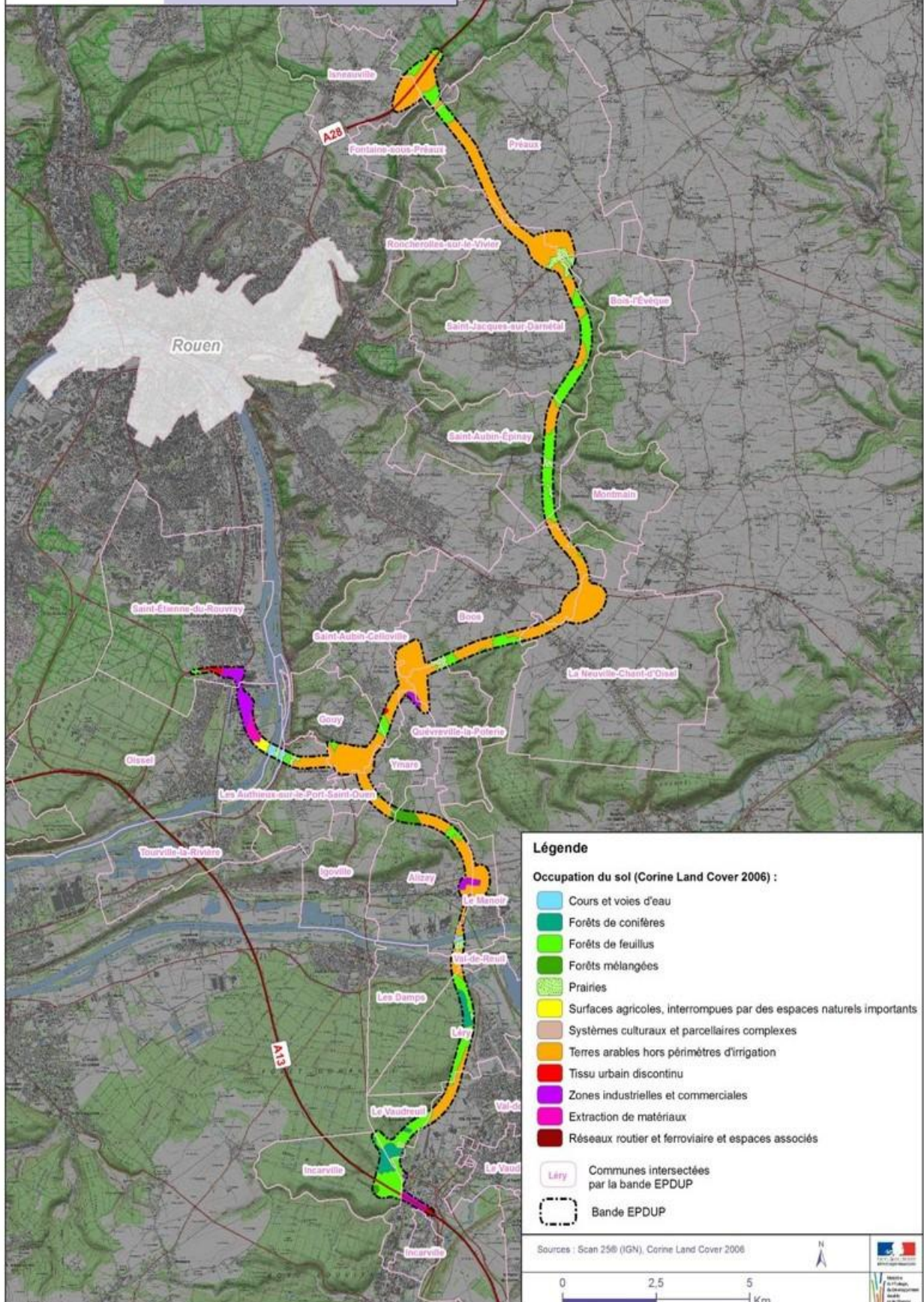


On y rencontre essentiellement les types de zones suivantes:

- des zones urbanisées;
- des zones en eau
- des zones agricoles
- des zones mixtes forêt/agricoles
- des zones de forêts (domaniale ou privées)

b/ la répartition des zones sur le linéaire du projet

La carte ci-après également extraite de l'étude d'impact du dossier permet de mieux visualiser la répartition des différentes zones sur le linéaire du projet; le paragraphe 231 du Tome 2.1 de l'étude d'impact précise d'une manière relativement détaillée cette répartition. Les linéaires concernés vont d'une longueur inférieure à 1 km (principalement zones urbanisées et certaines lisières de forêts , jusqu'à 7km pour la forêt de Bord (6 km Nord/Sud et 1 km en bordure A13).



c/ Les communes impactées par le tracé

27 communes sont concernées en partie par la bande d'EPDUP.

Huit de celles-ci sont situées dans le département de l'Eure et dix neuf dans le département de Seine-Maritime.

Le tableau ci-dessous résume les surfaces impactées en hectares pour chacune des dites communes. Le plus petit impact en surface étant de 6 ha pour la commune de Fontaine-sous-Préaux et le plus gros impact étant de 201 ha pour la commune de Boos.

Département	commune	Surface dans la bande d'EPDUP
Eure	Alizay	107
	Les Damps	9
	Igoville	22
	Incarville	70
	Léry	81
	Le Manoir	54
	Le Vaudreuil	61
	Val-de-Reuil	76
Seine Maritime	Les Authieux sur le Port Saint Ouen	39
	Bois l'Evêque	7
	Boos	201
	Fontaine-sous-Préaux	6
	Gouy	91
	Isneauville	46
	Montmain	9
	La Neuville-Chant-d'Oisel	98
	Oissel	62
	Préaux	132
	Quévreville-la-Poterie	46
	Quincampoix	72
	Roncherolles-sur-leVivier	8
	Saint-Aubin-Celloville	46
	Saint-Aubin-Epinay	88
	Saint-Etienne-du rouvray	31
	Saint -Jacques-sur-Darnétal	189
	Tourville-la Rivi-ère	7
	Ymare	48

Le tracé du projet est concerné par l'application de SCoT, de PLU et de POS, voire de PLUi en cours de réflexion (Métropole Rouen Normandie à l'horizon 2019). Sans entrer dans le détail EPCI par EPCI et commune par commune, qui est détaillé dans le chapitre 5 du présent rapport, il est intéressant de noter les surfaces impactées par type de zonage comme le montre la figure suivant issue également de l'étude d'impact du dossier d'enquête publique.



A = Agricole, N = Naturelle, U = Urbanisée, AU = A Urbaniser

4222 sur les aspects socio démographiques

a/ sur le bâti dans la zone d'EPDUP

Comme on peut le voir au paragraphe ci-dessus, la bande d'EPDUP impacte directement 27 communes réparties le long de son linéaire.

Le dossier d'enquête publique précise qu'environ 180 bâtiments, répartis comme suit sont implantés dans la bande d'EPDUP:

- 71 habitations;
- 59 bâtiments à usage industriel, agricole et commercial;
- 48 bâtiments autres, de nature non déterminée.

Bien qu'aucune des communes concernées ne soit "coupée en deux" par le projet, selon la volonté qui avait été exprimée lors des périodes de concertation précédant la mise en enquête publique du projet, certaines de celles-ci restent tangentes et certains hameaux ou quartiers encore directement ou indirectement impactés comme:

- le Bois Tison à Saint-Jacques-sur-Darnétal;
 - le hameau du Boc à Boos;
 - la rue du Mouchel aux Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen;
 - le lotissement des deux avenues et la ZAC proche de celui-ci à Saint-Etienne-du-Rouvray;
- environ une dizaine d'habitations pourraient être touchées par des mesures d'expropriation.

b/les zones d'activités et les zones commerciales

Le dossier d'enquête fait état de dix zones d'activités ou commerciales réparties sur ou à proximité immédiate de la bande d'EPDUP.

Six d'entre elles sont situées en Seine Maritime: la ZAC du Mont Jarret - Le Parc de la Vente Olivier - La ZA de la Chapelle - La ZA de l'étang - La zone Seine Sud - La zone industrielle de la Poudrerie.

Et quatre dans l'Eure: Le parc d'affaire des Portes - La parc de la Fringale - Le clos des Prés - Les Genêts.

c/l'emploi

L'ex Haute-Normandie, territoire du projet affichait 710 000 emplois (en 2011).

Par contre, elle connaît depuis l'année 2008 une destruction très importante d'emplois (- 30 000 entre 2008 et 2013) s'observe dans les secteurs marchands : l'industrie, la construction, l'intérim, le commerce, le transport et la logistique. Seul le secteur de la santé et de l'action sociale bénéficie d'une croissance significative (+ 2700 emplois).

L'emploi est articulé autour des deux grandes agglomérations:

- l'agglomération rouennaise qui représente 230 000 emplois, dont l'industrie (construction automobile et de matériel de transport, la métallurgie, l'agro-alimentaire, le bois et le papier et le pharmaceutique) reste une spécificité forte avec 29000 emplois à elle seule;
- la communauté d'agglomération Seine-Eure (CASE), s'organise autour des communes de Louviers et de Val-de-Reuil.

Le territoire concerné, compte 30000 emplois.

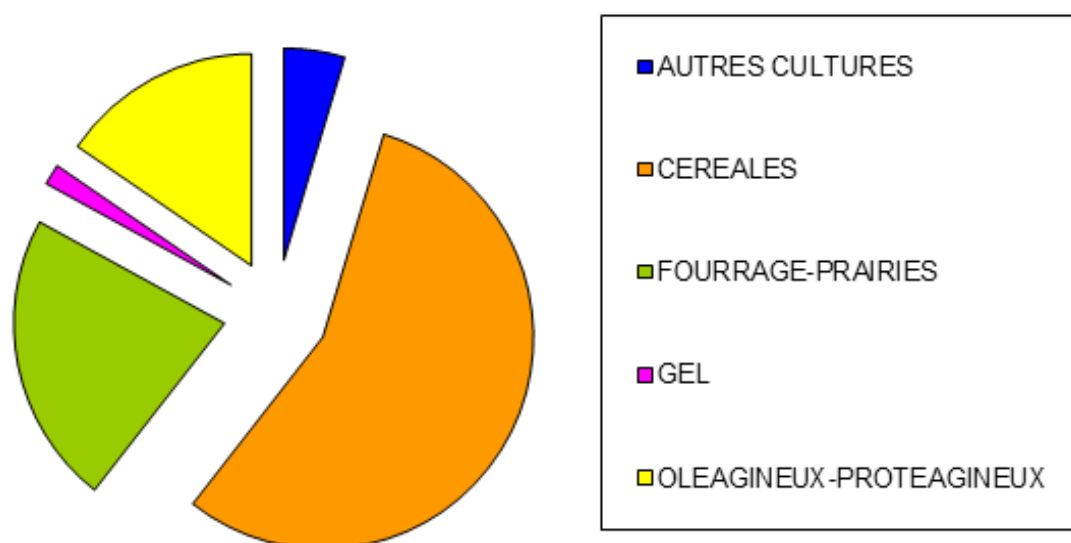
La filière pharmaceutique, intégrant 2 pôles de compétitivité « Cosmetic Valley » et « Chimie Biologie Santé », constitue le principal employeur industriel avec 3200 emplois.

4223 sur l'agriculture et la sylviculture

a/ agriculture

113 exploitations sont présentes dans la bande d'EPDUP et la surface cultivée y est de 2 306 ha.

La figure ci-dessous, extraite du dossier d'enquête publique présente la répartition des types de culture présents, 76% de la surface agricole est mise en culture, essentiellement des céréales et des oléo-protéagineux.



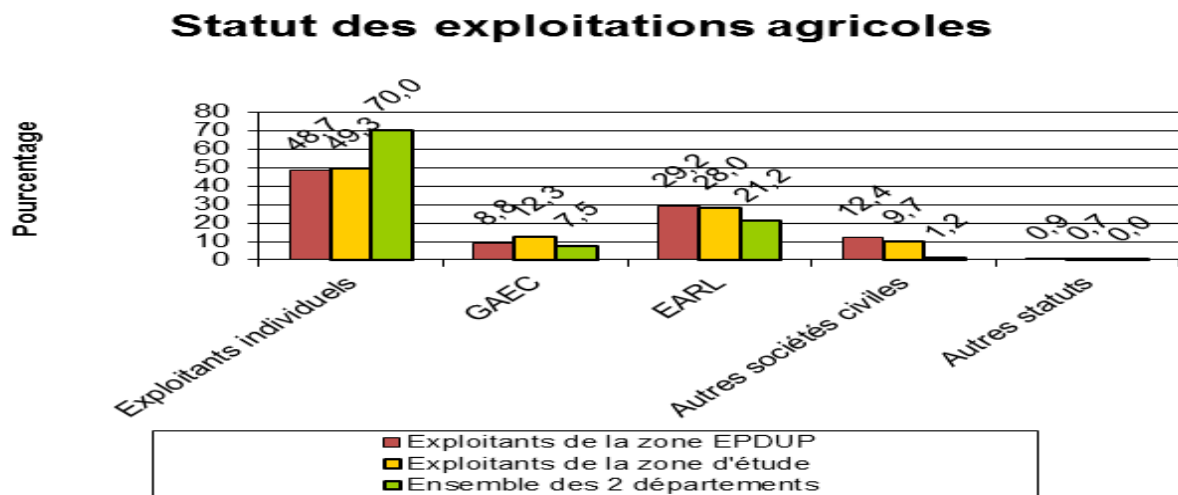
113 exploitations sont recensées au sein de la bande d'EPDUP

La Surface Agricole Utile (SAU) moyenne cultivée par chaque exploitant de la bande d'EPDUP est de 115 ha.

Les exploitants n'ont donc pas toutes leurs parcelles dans la zone d'étude.

Les exploitations de la zone EPDUP génèrent 36 emplois salariés.

La figure ci dessous montre que dans la bande d'EPDUP, les exploitations de type sociétaire (GAEC, EARL) sont un peu plus présentes que sur l'ensemble des deux départements.



Afin de pallier au impacts du projet et tenir compte des enjeux du secteur, des réserves foncières on été constituées par la SAFER, elles s'élevaient à 556 ha (parcelles agricoles et boisées confondues) au 31 octobre 2015.

b/ Sylviculture

146 ha d'espaces boisés sont présents dans la bande d'EPDUP.

La majeure partie est constituée par des forêts privées et une partie par la lisière de la forêt domaniale de Bord.

4224 Les équipements , réseaux et servitudes

a/ Les équipements

Au sein de la bande d'EPDUP on trouve:

- L'équipement sportif du centre équestre de la Voie Blanche;
- La nouvelle station d'épuration du Pré-aux-Moines à Léry;
- un verger communal en lisière de forêt à Saint-Aubin-Celloville ;
- une aire d'accueil des gens du voyage à proximité de la maison forestière d'Incarville;
- une maison forestière en ruine à Incarville ;
- une petite station d'assainissement au hameau du Bois Tison à Saint-Jacques-sur-Darnétal.

A proximité de la bande se trouvent:

- le terrain multisports de la cité des oiseaux et des bruyères à Oissel;
- le centre d'accueil enfants/parents « Interlude » à Saint-Etienne-du-Rouvray;
- le stade de Val de Reuil et ses installations sportives.

b/réseaux et servitudes

Les réseaux et servitudes suivants sont présents dans la bande d'EPDUP

- Gazoduc haute pression
- Nombreuses lignes électriques
- Transmission radioélectrique
- Ligne de télécommunication
- Protection des installations de navigation et atterrissage
- Voie ferrée
- Voie express
- Halage et marchepied
- Monument historique et périmètre de protection
- Régime forestier
- Protection des cimetières
- Périmètre de protection de captage
- Inondation – zonage du plan de prévention du risque inondation
- Canalisation de produits chimiques

4225 Les déplacements

a/ les déplacements

Le réseau routier est intercepté par la bande d'EPDUP, outre plusieurs voies communales situées le long du trajet de l'infrastructure, on note que les voies suivantes le sont:

- des autoroute A28 et A13;
- une RN : 31
- des RD : 61 - 61a - 7 - 43 - 42 -491 - 6014 - 138 - 91 - 95 - 6015 - 18 - 18e - 13 - 321 - 508 - 71 - 77 - 77e

Les voies habituellement utilisées dans le cadre des transports exceptionnels le sont également:

- l'A28, la RN31, la RD6014, la RD95, la RD7 ; la RD13, la RD18e et la RD6015 en Seine Maritime;
- la RD321 et la RD6015 dans l'Eure.

Les lignes ferroviaires suivantes sont intersectées par la bande d'EPDUP

- Rouen/Amiens à Quincampoix;
 - Rouen/Paris à Saint-Etienne-du-Rouvray;
 - desserte de la papeterie Europac à Saint-Etienne-du-Rouvray;
 - desserte de la zone industrielle de la Poudrerie à Oissel;
- Rouen/Etrepagny à Alizay;
Rouen/paris à Alizay.

Un certain nombre de lignes de transports en commun sont également interceptées par la bande d'EPDUP:

- 19 - 56 et 73 au niveau du département de la Seine Maritime;
- 33 - F3 et 38 au niveau de la Métropole Rouen Normandie;
- 160 - 390 et 540 au niveau du département de l'Eure;
- 1 - 4 et P au niveau de la CASE.

Les réseaux fluviaux sont interceptés par la bande d'EPDUP:

- la Seine (avec son chenal de navigation) est interceptée deux fois, à Oissel et au Manoir;
- l'Eure est interceptée au niveau du franchissement de la vallée de la Seine et de l'Eure.

Enfin, des réseaux de "modes doux" sont également interceptés par la bande d'EPDUP, tels que:

- plusieurs chemins des Grande Randonnée et de Promenade et Randonnée;
- deux voies réservée aux cycles, l'une située le long de la RD71 à Incarville, et une autre longeant l'Eure ont également été identifiés;
- des cheminements piétonniers (trottoirs) existent sur certaines voiries des zones urbanisées de Val-de-Reuil et de Oissel telles que la rue Désiré Granet ou la rue du Docteur Cotoni.

4226 Le tourisme et les loisirs

Les équipements, infrastructures et espaces de tourisme et loisirs suivants se trouvent dans la bande d'EPDUP: la forêt de Bord, plusieurs chemins de grande randonnée (GR) et de promenade et randonnée (PR), la voie cyclable le long de la RD71 (déjà citée au 4225), le centre équestre de la Voie Blanche, des gîtes et plusieurs hôtels.

La bande d'EPDUP est également visible depuis la côte des deux Amants et les coteaux de Saint-Adrien.

4227 Le patrimoine et l'archéologie

Le dossier insiste sur la présence dans la bande d'EPDUP du puits dans le parc de l'ancien manoir de la Chapelle sur la commune d'Oissel, qui est un monument classé du XVI^e siècle. Sont également concernés: le château du Val Freneuse, la maison métallique d'Oissel et l'If du cimetière de Gouy.

D'autres éléments du patrimoine sont également identifiés dans les documents d'urbanisme et listés dans le dossier.

Un tableau détaillé présente l'ensemble des sites archéologiques intersectés par la bande d'EPDUP.

4228 Les risques naturels

Le dossier d'enquête met en évidence que la zone d'EPDUP est impactée par un certain nombre de risque naturels, parmi lesquels figurent: le risque inondation, le risque sismique, le risque de mouvement de terrain par retrait-gonflement des argiles, et enfin le risque d'effondrement de terrain lié à la présence de bêtouilles.

Les plan de prévention PPRI (Plan de Prévention des Risques Inondation) et PPRN (Plan de Prévention des Risques Naturels) pouvant être impactés sont identifiés.

Les cavités souterraines et les zones de mouvement de terrain potentiels ont été identifiées.

4229 Les risques technologiques

Les risque technologiques présents dans la bande d'EPDUP sont inventoriés et décrits dans le dossier d'enquête.

Ce sont d'une part les risques liés au transport TMD (Transport de Matières Dangereuses), soit par voie routières sur l'A28 et l'A13, la RN 31, les RD 6014 -6015 - 321 et 18e; ou par canalisations spécialisées pour le gaz et les hydrocarbures.

Et d'autre part, les ICPE(Installations Classées pour la Protection de l'Environnement) dont quatre sont localisées sur la zone Seine Sud et une à Alzay/Le Manoir.

Synthèse:

Cette partie du dossier décrit d'une manière détaillée l'état initial de la bande d'EPDUP. L'occupation globale des sols est définie et les surface impactant chacune des communes du tracé indiquées.

Concernant les aspects socio démographiques, les zones bâties sont recensées et les activités industrielles et commerciales décrites; les principales d'emploi sont définies. Les activités agricoles et sylvicoles présentes sont décrites.

Les principaux équipements , réseaux et servitudes sont énumérés.

Les réseaux susceptibles d'être intersectés sont recensés, que ce soit les voies routières, ferroviaires ou fluviales, ainsi que les transports en commun et "doux".

Les équipements de tourisme et de loisirs, les monuments et les sites archéologiques sont inventoriés.

Les risques naturels et technologiques sont énumérés.

423 Environnement naturel du projet

Les différents milieux présents :

Les cultures, les forêts et plantations représentent respectivement de 50 et 26 % de la surface de la bande du projet. Les milieux anthropiques sont également représentés de façon conséquente. Les prairies, les milieux humides, plutôt situés au niveau du franchissement de la Seine et de l'Eure, et les milieux calcicoles, répartis de manière localisée au sein de la bande, sont plus rares.

Les ZNIEFF :

L'inventaire du patrimoine naturel est conduit par le Museum d'Histoire Naturelle afin d'inventorier les richesses écologiques, floristiques, faunistiques, géologiques, minéralogiques et paléontologiques. Les périmètres ainsi déterminés constituent des éléments importants pris en compte même s'ils ne sont pas opposables. Dans le projet présenté, ce sont essentiellement les Zones d'Intérêt Ecologique Faunistique et floristique (ZNIEFF) et les Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO).

Les ZNIEFF sont classées selon deux types :

- Les ZNIEFF de type 1, de superficie limitée avec un intérêt biologique remarquable et les ZNIEFF de type 2, de superficie importante riche et peu modifiée.
- Les ZNIEFF, recensées dans le cadre de l'étude sont intersectées ou à une distance inférieure à 1 km de l'aire d'étude rapprochée.

Une Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) a été répertoriée à environ 300 m de la bande EPDUP du projet ; celle-ci est située dans la boucle de Pose et de Muids, à l'Est de la forêt de Bord Louviers et est constituée de mares, forêts alluviales, marais et de cultures.

Les zones NATURA 2000 :

Natura 2000 est un réseau européen de sites naturels créé par la directive européenne dite directive « Habitats/faune/flore » qui vient compléter la directive dite « Oiseaux ».

Les sites Natura 2000 concernés par le projet sont de deux types : des sites de nature

alluviale et des sites de nature calcicole.

Le projet traverse le site « Iles et Berges de la Seine en Seine-Maritime » et passe à proximité de quatre autres sites.

Le site « Iles et Berges de la Seine en Seine-Maritime » risque de subir un impact direct sur des habitats ou espèces d'intérêt communautaire. Les principaux habitats présents sont des milieux alluviaux qui dépendent de la dynamique fluviale et de la qualité des eaux.

Le site « Les Terrasses alluviales de la Seine », fortement artificialisé, est une importante zone d'accueil pour l'avifaune hivernante ou en migration et les plans d'eau accueillent quelques espèces pour la nidification. Plusieurs espèces telles que l'Oedicnème criard, l'Engoulevent ou le Piegrèche écorcheurs se sont installés dans les milieux secs des terrasses alluviales.

Le site « les Boucles de la Seine Amont, coteaux de Saint Adrien », constitué de pelouses crayeuses de la vallée de la Seine, possède un patrimoine naturel de grande valeur où se développent plusieurs espèces protégées (Violette de Rouen, Biscutelle de Neustrie) .

Le site « les Boucles de la Seine d'Amfreville à Gaillon » est composé de deux secteurs, des terrasses alluviales et des coteaux calcaires. La pression économique y est importante et diverses activités de loisirs y sont pratiquées. Des espèces végétales d'intérêt communautaire sont présentes sur les coteaux calcaires (la Violette de Rouen et la Biscutelle de Neustrie) ainsi que trois espèces d'insectes.

Le site « les Iles et Berges de la Seine dans l'Eure » comprend dix-huit îles où se répartissent trois types de milieux, les milieux aquatiques et vasières, les hautes herbes au bord des eaux et les forêts alluviales. Plusieurs espèces de chiroptères d'intérêt communautaire sont présentes sur le site.

Les sites situés à proximité de l'aire d'emprise des travaux, pouvant être potentiellement concernés par des incidences indirectes, sont les suivants les « Boucles de la Seine Amont, Coteaux de Saint Adrien », les « Terrasses alluviales de la Seine », les « Boucles de la Seine d'Amfreville à Gaillon » et les « Iles et Berges de la Seine dans l'Eure ».

La flore et la faune :

De nombreuses études accompagnées d'inventaires de terrain ont été réalisées sur plusieurs années dans le cadre des études préalables au choix des variantes; CETE, Ecosphère, Environnement vôtre, Enviroscope et Biotope ont été missionnés dans le cadre de ces études. En 2011, le bureau d'études Biotope a été de nouveau sollicité pour réaliser des inventaires complémentaires.

Les différents groupes biologiques concernés sont les suivants :

les habitats naturels et la flore,

la faune terrestre (insectes, amphibiens, reptiles, oiseaux nicheurs, mammifères)

la faune aquatique (mollusques continentaux, ichtyofaune, crustacés d'eau douce)

Les inventaires faunistiques et floristiques ont été réalisés dans les périodes optimales pour l'observation.

Une évaluation qualitative et quantitative des impacts du projet centrée sur la variante a été réalisée pour une plus grande précision. Des inventaires complémentaires faune flore ont donc été conduits en 2013-2014 aux périodes les plus propices pour la détection des espèces et ont concerné les habitats naturel et la flore, la faune terrestre.

La richesse floristique est représentée dans :

- La végétation humide,

- La végétation sur sables calcaires,

- La végétation des lisières forestières,
- La végétation prairiale,
- La végétation des bordures de cultures,

Cependant, seule une espèce protégée, le sénécion des marais, a été recensée et est présente dans la bande au niveau des « Iles et berges de la Seine en Seine-Maritime » entre Oissel et les Gravettes.

Certaines espèces ont fait l'objet de prospections dans les milieux qui leur sont potentiellement favorables (oedicnème criard, rapaces nocturnes, reptiles).

Certaines dépositions (Saveurs sauvages, Associations HNNE, LPO) observent que certaines espèces n'ont pas été recensées dans le cadre de cette étude mais sont recensées dans « l' Inventaire de la flore vasculaire de Haute Normandie du centre régional de phytosociologie et du conservatoire botanique national de Bailleul » . Certains contributeurs observent que « les études actuelles faune flore oublient beaucoup d'espèces »

L'association LPO relève et regrette : « les Associations naturalistes n'ont pas été consultées dans le cadre de l'étude d'impact ».

Le MO, dans son mémoire en réponse, indique que lorsque l'utilité publique du projet sera confirmée et le concessionnaire choisi, des inventaires faune flore complémentaires seront réalisés, l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature sera sollicité sur les mesures ERC à mettre en œuvre. De plus, il informe qu'une plate forme internet partagée, ODIN, a été mise en place depuis peu et qu'elle permet d'alerter le MO sur la présence d'espèces à prendre en compte.

Les continuités écologiques :

Différents secteurs de la bande du projet présentent des enjeux forts pour les continuités écologiques. La sous-trame des milieux boisés est principalement concernée mais aussi la sous-trame des milieux calcicoles, mésophiles et humides.

- Au sein de la forêt de Préaux et dans les milieux boisés à l'Ouest du Bois d'Ennebourg,
- Au niveau des Iles et berges de la Seine, les continuités de saulaies alluviales,
- Au niveau du bois de Rouville,
- Au niveau de la lisière Est de la forêt de Bord Louviers.

Certaines contributions soulignent que les continuités écologiques ne sont pas suffisamment prises en compte dans l'étude d'impact.

Le MO rappelle que le SRCE a bien été pris en compte en « définissant des zones de compensation prioritaires en lien avec les continuités écologiques à rendre fonctionnelles en priorité ».

Le paysage :

La bande EPDUP du projet traverse plusieurs unités paysagères dont la plus marquante est la vallée de la Seine et de l'Eure.

Les plateaux agricoles ouverts:

Le plateau d'Isneauville, de Préaux, de Boos, du Mont aux Cailloux et du Mont Jarret.

Les plateaux agricoles fermés :

Le plateau de Saint Jacques sur Darnétal, Le plateau des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen, la plateau d'Ymare.

Les vallées sèches :

La vallée du Robec, de l'Aubette, le vallon du Bois d'Ennebourg et la vallée Galantine,

Les vallées humides :

La vallée de la Seine est une entité sensible importante avec les coteaux boisés et les falaises en surplomb du fleuve,

La vallée de l'Eure présente un paysage sensible à l'exception du secteur d'Alizay très industrialisé.

La forêt de Bord Louviers représente un élément très sensible déjà impacté par les voies de circulation (A13 et RD 6015).

Le tissu urbain de la vallée de la Seine est constitué d'une zone urbaine dense de Rouen à Tourville la Rivière, d'une zone humide puis à nouveau d'une zone urbaine entre Cléon et Elbeuf. Le paysage est marqué par la zone industrielle de la Poudrerie et de la ligne de chemin de fer.

Le tissu urbain de la vallée de la Seine et de l'Eure est constitué de zones d'habitat ancien ou nouveau et de zones industrielles ou commerciales.

Synthèse

Le MO, dans le mémoire en réponse, rappelle que si le projet est déclaré d'utilité publique, les inventaires faune flore et l'analyse des impacts seront affinés. Les mesures ERC appropriées seront définies plus précisément.

Le paysage est un thème récurrent dans les observations, les habitants ne souhaitent pas que l'environnement paysager soit modifié et beaucoup d'entre eux expriment leur inquiétude face à « un paysage défiguré par un nombre record de viaducs », « la dégradation de la lisière » de la forêt de Bord Louviers mais aussi « la forêt de Bord Louviers amputée ».

Il est évident que le projet, déclaré d'utilité publique, modifierait de façon substantielle le paysage même si les aménagements paysagers sur tout le long du trajet en limite les effets. De plus, le projet se situerait dans la bande de 300 m et le tracé est encore très imprécis. Cette imprécision au stade de la DUP augmente l'inquiétude ressentie par les habitants qui est tout à fait légitime.

4.3 les objectifs et les enjeux du projet

431 Les constats

Les analyses du trafic routier local conduites en 2015, corroborent les analyses réalisées au cours des années 2010/2011 dans le cadre du projet par le CEREMA.

Deux axes pénétrant de l'agglomération rouennaise figurent cette année là dans le "top ten" des "pires" axes de France en matière de trafic.

La RD 6015 , entre la place Saint Paul et la place Aristide Briant à Notre-Dame-de-Bondeville cumule à elle seule 28,16 heures de retard.

Il faut lorsque la circulation est fluide (ce qui est rare comme on peut le constater) , 21 minutes pour effectuer les 16,9 km de trajet.

Par contre, dans la majorité des cas, on note des retards pouvant aller jusqu'à 25 minutes par trajet.

La RD 18e entre le carrefour de Quatre-Mares et le Pont Mathilde figure également dans le classement avec 12,48 heures de retard pour une distance de seulement 5,8 km.

Le temps de parcours étant souvent doublé du fait des encombrements.

Des bouchons ou des ralentissements importants sont enregistrés presque quotidiennement

aux portes de l'agglomération sur la majeure parties des "pénétrantes" que sont: l'A150, la RN 31, les RD 6015, 6014, 928, la rocade Nord est et le tunnel de la Grand Mare, la voie rapide SUD III.

La commission a pu constater que les acteurs du projet, public compris sont d'accord "sur la nécessité de faire quelque chose".

Par contre, c'est ce "quelque chose" qui pose problème depuis plusieurs années et qui ralentit d'autant le projet.

432 Les objectifs

Les objectifs fixés pour le projet sont définis dans la décision ministérielle du 02 mars 2006. Ils sont rappelés et énoncés au chapitre 1, paragraphe 1.4 du présent rapport sous le titre "nature et caractéristiques du projet".

Ces objectifs généraux nécessitent d'être précisés en termes de fonctionnalité pour les rendre plus lisibles.

L'objectif premier est de désengorger le cœur de l'agglomération rouennaise qui se trouve de par sa position géographique et ses accès routiers au centre des trafics actuels de transit et d'échanges.

Le trafic de transit est principalement celui des poids lourds , dont l'origine et la destination sont extérieurs à la bande d'EPDUP et qui pourraient profiter du projet qui leur éviterait des embouteillage et des pertes de temps.

Le trafic d'échange est globalement perturbé, par la nécessité pour accéder aux pôles économiques importants que sont le Port de Rouen et les plateformes logistiques existantes ou en développement, de traverser l'agglomération.

Le projet comme vérifié pendant la durée de l'enquête, particulièrement au travers des études réalisées par les logisticiens, permettrait de réorienter ces trafics routiers.

Un des gros contributeurs de l'engorgement est le plateau Est de l'agglomération, particulièrement lors des déplacements pendulaires liés aux trajets domicile/travail.

Le projet devrait permettre de mieux répartir ces trafics et de ce fait limiter les encombrements mentionnés sur les voies citées ci-dessus.

Le projet devrait également faciliter les déplacements de ce type entre les plateaux Est et la zone industrielle de Louviers/Val de Reuil, en évitant le passage par le Pont De Lattre de Tassigny à Pont-de-l'Arche qui implique un ralentissement quotidien d'environ 20 minutes pour effectuer le trajet entre l'entrée d'Igoville et le rond point situé à la sortie du pont.

Outre les points cités dessus, deux objectifs sont encore fixés au projet: celui d'améliorer les liaisons entre la Métropole Rouen Normandie et la CASE (Communauté d'Agglomération Seine Eure) , ainsi que la desserte de la vallée de l'Andelle.

433 Les enjeux du projet

4331 Des enjeux déjà globalement précisés au chapitre 1 du rapport

Les principaux enjeux de nature humaine, environnementale et économique sont déjà décrits au chapitre 1 du présent rapport et particulièrement au paragraphe 1.4 intitulé "nature et caractéristiques du projet".

La commission note avec intérêt, qu'il y a eu une volonté de partager ces enjeux en amont du projet au sein d'une réflexion collective menée de 2013 à 2015 avec tous les acteurs du projet:

- Région Normandie;
- Conseils départementaux de Seine Maritime et de l'Eure;
- Métropole Rouen Normandie et la Communauté d'Agglomération Seine Eure;
- Pays du Vexin Normand et Pays entre Seine et Bray;
- Chambres de commerce de Normandie et Portes de Normandie;
- Chambres d'agriculture
- services de l'Etat.

Cette démarche a été animée par l'Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de la Seine et Eure.

4332 Une charte pour une valorisation réciproque

Elle a conduit à mettre en place une stratégie partagée et cohérente, visant à réaliser "une mise en valeur réciproque de l'infrastructure et des territoires desservis", qui s'est traduite par la signature entre les différents partenaires d'une "Charte pour une valorisation réciproque de l'infrastructure et du territoire".

4333 Une traduction "politique" des enjeux

La commission d'enquête considère que les enjeux du projet sont rendus particulièrement visibles au travers des axes politiques fixés dans le cadre de cette charte.

Cinq grands axes sont recensés et déclinés, ils montrent bien les interactions possibles du projet avec son territoire:

- *"Organiser une répartition équilibrée des pôles d'activité çà l'échelle du bassin de vie";*
- *"Aménager des points d'échanges en fonction des enjeux intercommunaux et des caractéristiques techniques de l'infrastructure et notamment de sa vocation principale, tout en intégrant les besoins et potentialités du territoire";*
- *"Requalifier les axes pénétrants, notamment par la définition d'un réseau intégré de transports collectifs et des mobilités douces ou partagée dont les interfaces avec le contournement et l'offre globale, constituent une alternative efficace de l'automobile dans les déplacements entre centralité et périphérie";*
- *"Aménager une infrastructure et des abords qui seront exemplaires et innovants en matière d'insertion agricole, environnementale et urbaine";*
- *"Mettre en valeur les particularités locales en terme de paysage, limiter la consommation foncière et rechercher une insertion conciliant maîtrise des nuisances et attractivité des territoires traversés, favoriser l'accès au patrimoine historique et naturel, enjeu majeur de valorisation touristique".*

4334 Une traduction cartographique des enjeux

Dans les pages 17 à 23 de la charte on peut trouver trois cartes qui décrivent bien les enjeux

entre l'infrastructure proposée et les territoires traversés.

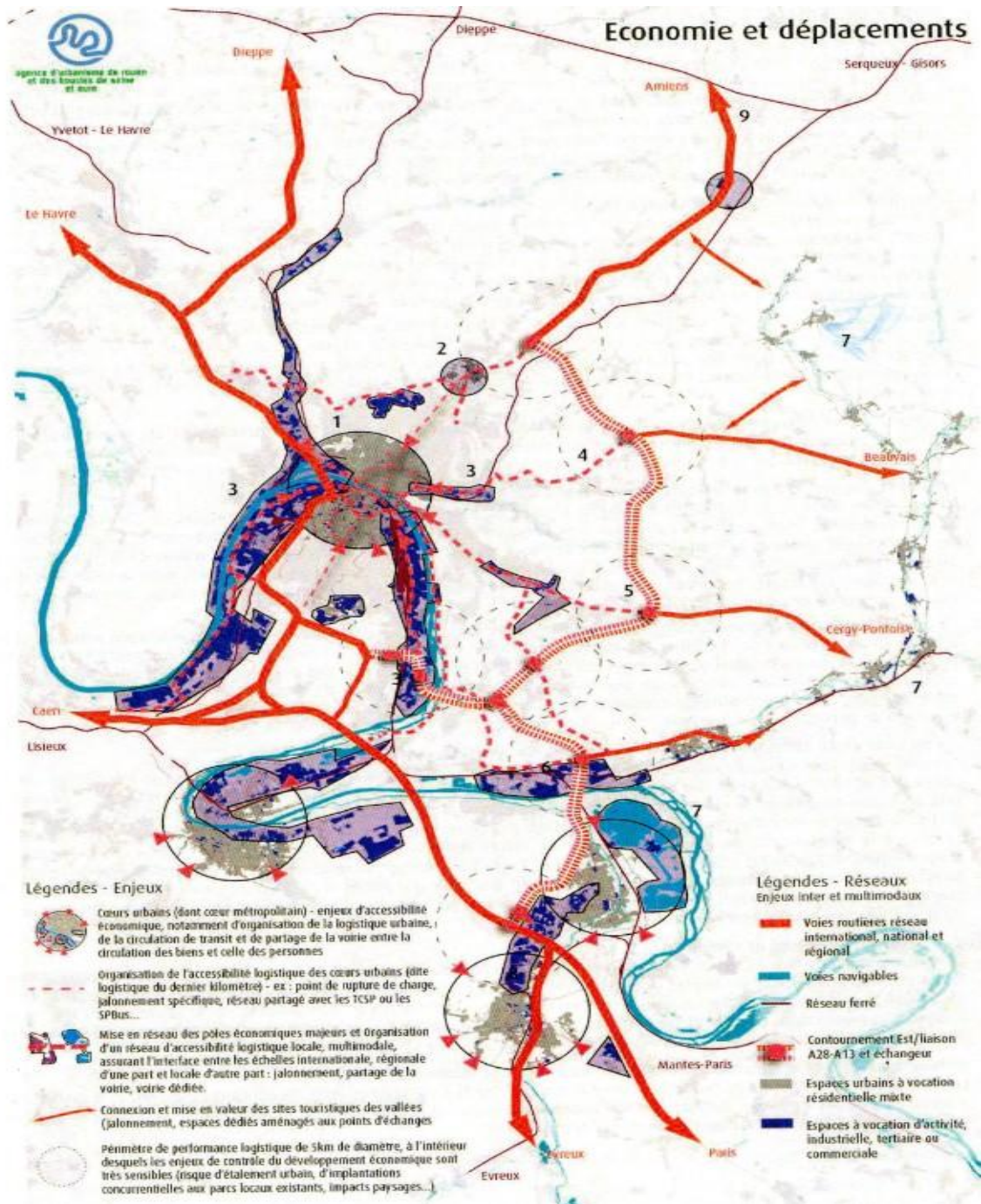
Il paraît important pour une bonne compréhension du dossier de les reproduire ci-dessous.

a/la première, cartographie les enjeux économiques et de déplacements

Elle aborde autour de neuf sous enjeux les enjeux d'accessibilité économique et logistique des cœurs urbains, la mise en réseaux des pôles économiques majeurs et l'organisation d'un réseau d'accessibilité logistique locale, multimodale capable d'assurer l'interface entre le trafic de transit et le trafic d'échange, la connexion et la mise en valeur des sites touristiques.

Dans le détail sont abordés: le cœur de Métropole Rouen Normandie, la nouvelle gare et le développement de Seine Cité; les zones d'activités de Quincampoix et Isneauville; les pôles d'activités des vallées de Deux rivières, de la zone industrialo portuaire et de Seine Sud; les plateaux de Martainville et de Boos; la plateforme logistique de Pitres/Le Manoir/Alizay; l'accessibilité des sites des vallées du Crevon, de l'Andelle et Léry/Poses; la zone d'activité de Louviers/Incarville/Val de Reuil; la zone d'activités située en bordure de l'A28 au Moulin d'Ecalles.

La majeure partie de ces enjeux est reprise et détaillée dans le dossier d'enquête publique. On peut citer quelques exemples tels que: la plaine de la Ronce à Isneauville/Quincampoix dont le développement est lié à une solution multimodale intégrant une desserte par le projet et une ligne de transport en commun structurante; le renouvellement des sites urbains en friche, comme la zone Seine Sud dont le redéploiement est lié à une desserte multimodale efficace (fluvial - routier longue et moyenne distances - routier courte distance urbain - ferroviaire et transports collectifs); la pérennisation de la plateforme logistique Pitres/Le Manoir/Alizay, bénéficiant d'un accès multimodal grâce entre autre à la création d'un point d'échange avec le projet.



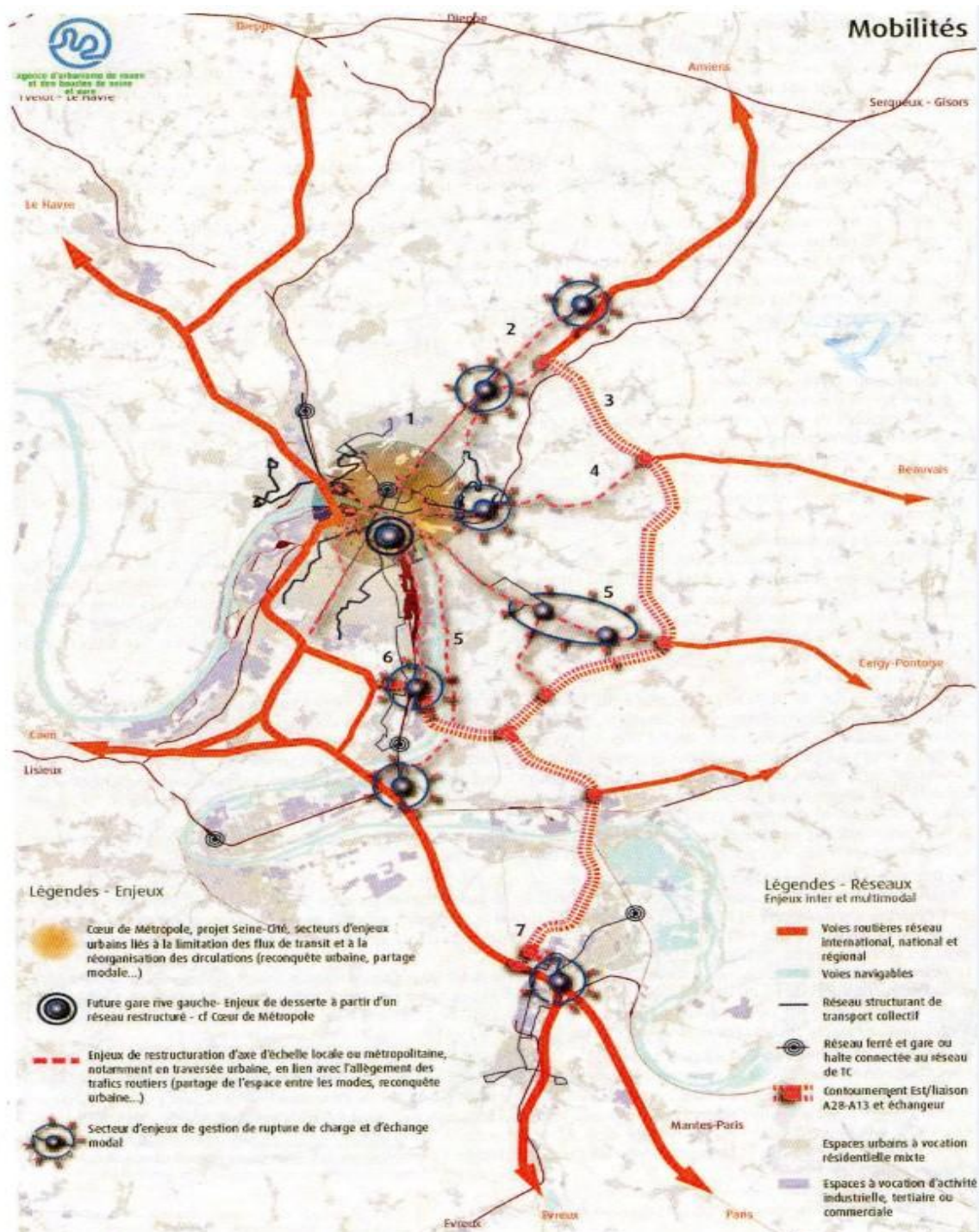
b/la seconde, cartographie les enjeux de mobilité.

Elle aborde autour de sept sous-enjeux, la limitation des flux de transit, la réorganisation des circulations, la desserte de la future gare rive gauche, les enjeux de traversée urbaine et les zones d'échange modal.

Dans le détail sont abordés: la nouvelle gare de Rouen rive gauche et la place Saint Paul; l'entrée Nord Route de Neufchâtel/A28; le maintien des connexions entre les communes; - la réorganisation des trafics sur les RN 31, RD 6014 et 6015, le boulevard Industriel et la zone Seine Sud; l'accessibilité et la circulation dans les pôles urbains et touristiques de la CASE.

On peut citer quelques exemples tels que: la réintégration urbaine des RD 6014 et 6015 qui

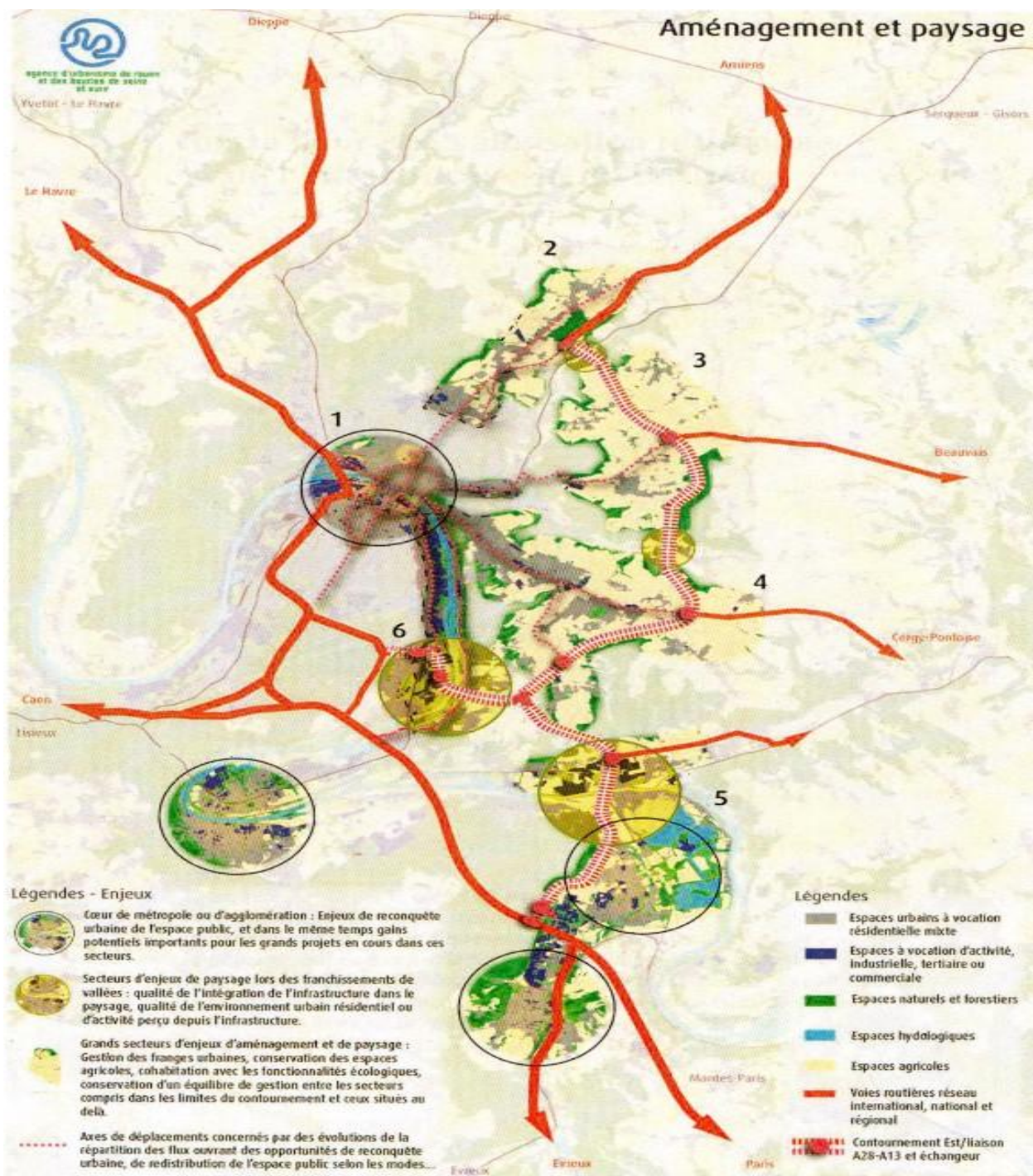
libérées des circulation de transit permettrait la réorganisation et le développement des transports collectifs ou alternatifs et la mise en place de lieux d'inter modalité; un repartage du boulevard industriel en matière de flux et de modes; assurer de nouvelles conditions de mobilité et d'accessibilité autour le la CASE, principalement en ce qui concerne l'accès à la plateforme logistique Pitres/Le Manoir/Alizay et la zone touristique Léry/Poses.



c/Enfin, la troisième, cartographie les enjeux d'aménagement et de paysage
A travers cette carte on trouve de nombreux sous-enjeux de type environnemental et écologique qui sont largement développés par la suite dans le cadre de l'étude d'impact

figurant au dossier d'enquête publique.

Sont abordés les points suivants: Seine Cité (réaffectation des modes de transport, mise en valeur du patrimoine architectural, inter modalité; Quincampoix-Isneauville (articulation de territoires entre ville et campagne, continuité de la trame verte et bleue); plateau de Martainville (agriculture et forêt, lisières urbaines); plateau de Boos (effets de lisière et de morcellement, pérennisation des espaces agricoles); CASE (intégration paysagère et fonctionnelle le long de la forêt de Bord, intégration paysagère autour des sites de Léry/Poses - lacs et côte des deux amants , structuration autour des plateformes d'Incarville et de Pitres/Le Manoir/Alizay).



434 Synthèse

Les objectifs du projet sont définis dans le dossier d'enquête publique.

Néanmoins l'objectif relatif au trafic de transit et principalement celui des poids lourds, dont l'origine et la destination sont extérieurs à la bande d'EPDUP, axe Nord/Sud ou Calais/Bayonne est apparu à la commission d'enquête comme insuffisamment précisé.

Les enjeux principaux ayant été décrit au chapitre 1 du rapport, cette partie du rapport vise à mieux préciser les enjeux plus spécifiques issus des travaux animés par l'Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de la Seine et Eure ayant conduit à la rédaction de la "Charte pour une valorisation réciproque de l'infrastructure et du territoire" signée par tous les acteurs locaux.

La cartographie reprise ici, issue des pièces jointes de la dite charte, permettent de mieux sérier trois types d'enjeux majeurs liés à l'interface projet/territoires:

- les enjeux économiques et de déplacement;
- les enjeux de mobilité;
- les enjeux d'aménagement et de territoire.

4.4 Les impacts du projet

441 Les impacts permanents

Dans ce chapitre, nous étudions les impacts permanents créés par l'implantation de la liaison A28-A13-Contournement est de Rouen. Les effets de ces impacts sont irréversibles et peuvent avoir un caractère positif, négatif ou neutre sur l'environnement. Ils peuvent être d'origine directe ou indirecte.

Chaque impact est caractérisé par :

- Sa nature (directe positive)
- Son importance (faible, moyenne, forte)
- Temporalité (ex. chantier, exploitation)

L'étude des impacts d'un tel projet sur toutes les thématiques environnementales a été conduite suivant la méthodologie « Eviter, Réduire, Compenser » (ERC).

Cette démarche nationale ERC du ministère en charge de l'écologie a été mise à jour au 6 mars 2012 et s'applique à tout projet à enjeux environnementaux dès la phase conception.

4411 Climatologie et météorologie

Le secteur d'étude concernant la bande EPDUP est soumis à un climat océanique caractérisé par une humidité importante et par des amplitudes de température modérées. Les caractéristiques du secteur sont des hivers doux et pluvieux et des étés frais et humides, ce qui se traduit par ces quelques données fournies par la station météo de Rouen-Boos :

- Durée d'ensoleillement : 1558 H / an, inférieure à la moyenne nationale qui est de 1973 H / an.
- Température annuelle moyenne : de 6,6°C à 14,4°C ; Janvier le mois le plus froid, Juillet et Août les mois les plus chauds.
- Précipitations : celles-ci sont abondantes avec 851,7 mm cumulées en 134 jours pour la région de Rouen contre 770 mm pour la moyenne nationale.
- Les vents d'Ouest et Nord-Ouest sont les plus fréquents et les plus réguliers avec une moyenne de 15 Km/h.

Le projet induira une augmentation des volumes de trafic (= véhicules x km) et surtout une modification de la répartition du transport routier. Ainsi, suivant l'étude faite par CEREMA en 2013 et 2015, l'interdiction de circulation des poids-lourds vers Rouen à partir de l'A28 entrainera une réduction de 83% des poids-lourds dans le tunnel de la Grand' Mare et de 66% des poids-lourds sur l'axe Pont Mathilde/Boulevard Industriel à l'horizon 2024.

Néanmoins, ceci se traduira par une augmentation globale d'émission de CO₂, principal gaz à effet de serre (GES) émis par le transport routier, de 136 tonnes de CO₂ par jour, soit une augmentation de 5% par rapport à l'état initial, mais avec une répartition favorable au cœur de l'agglomération et plus défavorable en périphérie (rond-point des Vaches/zone raccordement Incarville). Ce surplus de CO₂, gaz à effet de serre responsable en partie du réchauffement climatique, est aussi le résultat de la destruction estimée de 146 Ha de bois et forêts ; ces bois et forêts captent et stockent le carbone atmosphérique et sont des puits de carbone qu'il faudra reconstituer via un reboisement pour compenser l'impact du projet sur le climat. Cet impact n'interviendra que dans la phase d'exploitation.

Si cette augmentation d'émission de gaz à effet de serre n'aura pas d'impact direct et immédiat sur l'état initial de la climatologie de la bande DUP concernée par le projet, cette augmentation de l'émission de CO₂ est contraire aux objectifs de la COP 21 et devra être compensée, comme le souligne l'AE.

« L'AE relève l'engagement par le M.O. de compenser l'impact sur le climat en reconstituant les puits de carbone via un reboisement. »

4412 Relief, sol et sous sol

Le relief de la bande EPDUP est caractérisé par des vallées fluviales entaillant profondément les plateaux :

- Vallée du Robec (entre 80 et 150 m NGF)
- Vallée de L'Aubette et de La Ravine (entre 60 et 135 m NGF)
- Le Talweg du bois des Chartreux (entre 80 et 160 m NGF)
- Le Talweg des Bucaux (entre 105 et 140 m NGF)
- Vallée de la Seine ouverte vers l'Ouest avec le coteau abrupt du Port-Saint-Ouen (entre 5 et 70 m NGF)

- Vallée large de la Seine Et Eure avec un coteau marqué (entre 5 et 70 m NGF) au bord du plateau de la Foret de Bord (Les Damps et Léry)

- Reliefs et terrassements

Pour toutes les communes impactées par la bande EPDUP, les documents d'urbanisme (PLU, POS, SCoT) seront mises en compatibilité avec projet en y créant des sous-secteurs indexés « IR » où les affouillements et exhaussements seront autorisés.

Dans ces emprises d'importants travaux de terrassement seront effectués en modifiant fortement la topographie durant la phase travaux.

Du fait du caractère légèrement vallonné des plateaux traversés, le projet passera sur ceux-ci en remblai dans les talwegs et en déblai sur les points hauts.

Des tranchées couvertes sont également prévues pour réduction des nuisances sonores et visuelles (Les Authieux, hameau du Boc).

Il est recensé sur le tracé : 11 grands déblais et 2 grands remblais.

Le volume total de mouvement de terre est important et évalué à 6 millions de m³ (Mm³) en déblai dont 4,9 Mm³ réutilisables en remblai et 1,5 Mm³ non réutilisables à mettre en dépôt.

- Gestion des matériaux

Le M.O. privilégie ces dépôts en carrières existantes et s'engage à minimiser les transports de matériau ; de multiples zones de non-dépôt existent le long du tracé (500m de part et d'autre) : zone inondable, bétairie, forêt, espace bâti, Natura 2000, ZNIEFF... ce qui complique leur mise en dépôt.

Aussi, l'AE s'en inquiète et « recommande d'établir des bilans prévisionnels des mouvements de matériaux à l'échelle de chacun des secteurs du projet et d'estimer les surfaces de dépôts probables pour chacun de ces secteurs ».

- Le bilan CO₂ du chantier devra également être établi pendant les 4 années de travaux.

4113 Eaux superficielles

4413.1 Impact sur l'écoulement des cours d'eau

Le tracé de la bande 300 m du projet traverse 4 cours d'eau :

- Le Robec en amont de Fontaine-sous-Préaux
- L'Aubette près de Montmain
- La Seine à Oissel

- La Seine et l'Eure à Alizay

La traversée de ces cours d'eau et de leur vallée en viaduc permet de s'affranchir de tout impact hydraulique conséquent ; l'impact hydraulique sur les 4 cours d'eau est considéré comme négligeable à condition de respecter les mesures suivantes :

- Pour le Robec et l'Aubette, positionner les appuis de l'ouvrage en lit majeur à 5/10m du lit mineur
- Pas de remblais en zone inondable en lit majeur
- Pour la Seine et la Seine-Eure :
 - Limiter le nombre de piles en lit mineur
 - Pas de remblai en lit majeur
 - Adapter les formes et orientations des piles pour ne pas impacter l'écoulement de l'eau

Dans ces conditions, l'impact résiduel est faible et l'écoulement des cours d'eau ne nécessitera qu'un contrôle ponctuel en phase d'exploitation.

4113.2 Impact sur écoulement des eaux pluviales

Le projet intersecte environ une trentaine de talwegs qui permettent l'écoulement des eaux pluviales, des mesures sont prises en fonction de l'importance du talweg pour éviter des barrages à l'écoulement.

- Ainsi, la solution du viaduc est prévue pour les talwegs des Chartreux, des Bucaux
- La traversée des autres talwegs se fait si possible en remblai et la trajectoire des écoulements est rétablie à l'aide d'ouvrages hydrauliques
- Si nécessaire, réguler le rejet de l'eau du projet en limitant les débits de fuite des ouvrages hydrauliques à 2 L/s/Ha en dehors de la vallée de la Seine
- La conception en remblai n'étant pas toujours possible, mettre en œuvre des fossés longeant l'ouvrage pour acheminer l'eau vers d'autres écoulements proches

L'impact pollution des eaux superficielles à proximité de l'ouvrage existe. Celle-ci peut être saisonnière et résulte de l'utilisation de produits de déverglage (sels et produits abrasifs), cet impact est limité à environ 49 jours/an d'octobre à mai correspondant aux périodes de gel.

Concernant les produits phytosanitaires utilisés pour la prévention et l'élimination d'organismes indésirables dans l'entretien de l'infrastructure, leur utilisation est encadrée en Seine-Maritime par l'arrêté préfectoral du 24 janvier 2012 interdisant leur déversement sur caniveaux, collecteurs et bassins d'eaux pluviales.

Cette pollution peut également être accidentelle, à la suite d'un déversement de matières polluantes : carburant lors de choc de voitures, matières transportées...

Les conséquences sont variables suivant la nature et la quantité déversée et le lieu de déversement.

La plus importante des pollutions est la pollution chronique qui correspond à l'ensemble des pollutions liées à la circulation des véhicules : usure chaussée, usure pneus, corrosion d'éléments métalliques, émissions de gaz d'échappement, particules fines. Tous ces polluants sont entraînés hors de l'infrastructure par les eaux de ruissellement et les vents. Ce sont des charges polluantes apportées au milieu récepteur en absence de traitement.

En fonction des modèles de suivi des routes et autoroutes établis par le SETRA, il a été estimé par le modèle pour la section courante du projet une charge annuelle de :

Matières en suspension MES	63614 Kg
Demande chimique en O ₂ DCO	56299 Kg
Cuivre Cu	33 Kg
Hydrocarbures totaux Hc	1259 Kg
Zinc Zn	269 Kg
Hydrocarbures aromatiques polycycliques HAP	0.2 Kg
Cadmium Cd	1.6 Kg

Cet impact direct et négatif est d'importance forte durant l'exploitation de l'autoroute, ce qui nécessite des mesures (voir 4-6).

L'ensemble des mesures, avec en plus un suivi de la qualité des rejets des eaux des bassins et du réseau d'assainissement permet d'atténuer l'impact mais celui-ci reste d'importance forte car les eaux superficielles peuvent venir polluer les eaux souterraines ; or, la protection des captages AEP est un enjeu très important pour la Métropole.

4113.3 Emprise du projet sur bassins, mares et cours d'eau

- Assurer la compensation des mares et plans d'eau considérés comme des zones humides et suivre l'état de leur conservation

4414 EAUX SOUTERRAINES

L'impact pollution sur les eaux souterraines existe tout le long du tracé de l'autoroute, les risques identifiés concernent 3 types de pollution déjà étudiés pour les eaux superficielles :

- Pollution saisonnière liée à l'entretien de l'infrastructure
- Pollution chronique liée au trafic automobile
- Pollution accidentelle correspondant à un éventuel accident de transport de matières dangereuses (TMD)

L'impact est fort en phase travaux et exploitation en raison des captages AEP situés surtout sur le secteur nord du projet, qui alimentent la Métropole Rouen à partir d'un sol/sous-sol présentant un réseau karstique très développé et de nombreuses bétoires, cavités karstiques et marnières, ce qui peut induire des phénomènes de turbidité sur les captages. Les captages impactés du nord au sud du tracé sont :

4414.1 Secteur nord

- Captages de Fontaine-sous-Préaux

Le tracé en viaduc est à 1.5 km en amont des captages des sources du Robec et traverse le périmètre de protection éloigné (PPE) de cette ressource en eau

- Captages de Saint-Aubin-Epinay

Enjeu fort : passage du tracé en aérien (viaduc) à proximité immédiate des 3 captages AEP (débit DUP : 5900 m³/jour)

Le projet découpe les périmètres de protection rapprochée des captages Haut-service et Bas-service et du captage de Longues Raies : les prescriptions des arrêtés de DUP du 3 août 1993 et 27 mars 1995 sont à respecter.

Au nord du diffuseur RN31, à 450 m du tracé, un périmètre de protection rapprochée satellite des captages de Saint-Aubin-Epinay englobe des bétoires actives alimentant les captages de la vallée de l'Aubette : les écoulements préférentiels existant ou pouvant se créer se dirigent vers les captages AEP de Darnétal, Saint-Léger-du-Bourg-Denis et Saint-Aubin-Epinay.

- Forage de Darnétal

La partie nord du tracé traverse le PPE (Périmètre de Protection Eloignée) du forage de Darnétal et son périmètre de protection rapprochée satellite (PPRS) au niveau du Bois Breton ; de nombreuses bétoires fonctionnelles sont incluses dans le PPE du forage.

- Captages et sources de Saint-Léger-du-Bourg-Denis

Ces captages sont situés à 5 km en aval hydrogéologique du tracé, les PPE sont à moins de 3 km du projet.

- Captages de la vallée de l'Andelle

Des bétoires situées à proximité du tracé (bétoire du fond de Niemare à 300 m du tracé) sont en lien hydrogéologique avec la vallée de l'Andelle (source de l'abbaye de Fontaine-Guérard à Radepont).

- Autres captages

D'autres captages agricoles et industriels ont été recensés dans le secteur nord ainsi que des captages domestiques (anciens puits).

L'impact pourrait être une baisse du niveau piézométrique ou même assèchement pour les ouvrages situés à proximité du tracé.

C'est un impact faible en phase chantier et en exploitation.

Des solutions compensatoires seront à proposer comme la construction d'un nouvel ouvrage.

- Impacts milieu aquifère

○ Phénomène karstique

Le lien hydraulique entre les bétoires et l'aquifère de la craie et des captages AEP a été démontré. Il faut ajouter que les phénomènes karstiques évoluent rapidement et de nouvelles bétoires peuvent se créer.

○ Excavation des formations superficielles

Celles-ci sont peu perméables et protègent l'aquifère de la craie.

Des déblais importants sont prévus comme la tranchée enterrée couverte du hameau du Boc à Boos (6 m de profondeur sur 100 m). Ces formations superficielles seront excavées, favorisant l'infiltration des eaux de surface dans l'aquifère de la craie.

○ Viaducs

Trois viaducs sont implantés dans le secteur nord : Robec, Aubette et Chartreux.

L'implantation des piles des viaducs nécessitera la plus grande vigilance, la nappe de la craie est à quelques mètres dans le sol.

Dans le secteur nord, caractérisé par un plateau calcaire avec ses phénomènes karstiques (bétoires) et par la présence de nombreux captages AEP, l'impact du tracé est fort et nécessite une bonne gestion des eaux du tracé dans les phases chantier et exploitation.

- Le réseau d'assainissement étanche à mettre en place dans ce secteur comportera :
 - Des bassins de rétention et de traitement :
 - Décantation des matières en suspension MES
 - Séparateur d'hydrocarbures en sortie bassin
 - Vanne-police en sortie bassin pour arrêter une éventuelle pollution et un by-pass en entrée
 - Débit de fuite 2 l/s/Ha vers l'aval des captages
 - Dimension pour une pluie cinquantennale, étanchéité vérifiée tous les 5 ans
 - Suivi annuel de la qualité des eaux en sortie bassins et entretien-curage régulier des bassins (semestriel)
 - Sur conseils de l'agence de l'Eau, la commission d'enquête recommande la mise en place de bassins de taille moyenne, qui posent moins de problème en cas d'incident
- Dispositifs anti-renversement des véhicules dans les zones de sensibilité forte, sur une longueur de 30 m de part et d'autre des ouvrages hydrauliques
- Mise en place d'une procédure d'alerte et d'intervention en cas d'accident
- L'entretien des espaces verts sans utilisation de produits phytosanitaires

Les fondations des piles des viaducs peuvent être dans la nappe car, pour le viaduc du Robec par exemple, la nappe est à quelques mètres de profondeur.

Ces fondations pourraient être un obstacle à l'écoulement de la nappe. Il est recommandé l'avis de l'hydrogéologue agréé.

Cet impact est considéré comme fort du fait des phénomènes karstiques.

Les mesures de gestion de l'eau définies pour réduire l'impact sur les captages sont également à appliquer.

4414.2 Secteur central du projet

Ce secteur s'étend du sud du hameau du Boc jusqu'au nord de la Seine (diffuseur RD321) et prend en compte le tracé en direction de Rouen jusqu'à la traversée de la RD91.

- Captages AEP

Aucun captage AEP exploité n'est situé à proximité du tracé.

- Autres captages

Des puits privés sont recensés sur le plateau crayeux.

Dans la plaine alluviale de la Seine, de nombreux captages industriels et domestiques sont implantés à 800 m de la Seine.

L'impact est considéré comme faible durant les phases chantier et exploitation.

Proposer la construction de nouveaux ouvrages en cas de baisse du niveau piézométrique ou d'assèchement des puits ou forages.

L'impact est faible mais une bonne gestion des eaux de l'infrastructure est à suivre pour réduire encore le niveau de l'impact.

4414.3 Secteur ouest du projet

Ce secteur englobe la partie du tracé en rive gauche de la Seine.

- Impacts sur captages AEP

Ceux-ci concernent le champ captant AEP de la Chapelle à Saint-Etienne-du-Rouvray :

- Débit maximum de la DUP : 75000 m³/jour
- Alimentation : environ 150000 personnes
- 3 captages : F1, F2, F3

C'est une ressource en eau essentielle pour la Métropole Rouen-Normandie

Le captage F1 le plus proche du tracé est situé à proximité du périmètre de protection rapprochée (PPR) du champ captant de la Chapelle. Le captage est situé en aval hydrogéologique de la bande EPDUP et des zones industrielles d'Oissel où se trouvent également de nombreux captages à usage industriel.

Dans ce secteur, les formations alluviales recouvrant la craie ne constituent pas une protection efficace contre les pollutions de surface.

Une modélisation hydrogéologique a été réalisée par SOGREAH pour un scénario de pollution accidentelle sur le tracé au plus près du champ captant. D'après ce modèle, le contaminant déversé sur l'autoroute parviendrait en 10-11 jours environ aux captages AEP de la Chapelle alors que le pic de concentration arriverait en 26 à 30 jours.

Le passage du tracé à proximité du champ captant de la Chapelle nécessite une excellente gestion des eaux du projet et des rejets.

L'assainissement des eaux du projet comportera :

- Des bassins de rétention et traitement totalement étanche dimensionnés pour une période de retour de 10 ans avec un débit de fuite de 10 l/s/Ha en vallée de Seine

Le traitement consistera en :

- Une décantation des M.E.S. (Matière En Suspension) avec réduction de la concentration en métaux et en hydrocarbures, avec dilution des sels utilisés pour le salage de l'autoroute
- Les bassins sont implantés le long du tracé et non à proximité directe du PPR du champ captant
- Un séparateur d'hydrocarbures est installé en sortie bassin
- Une vanne sectionnelle en sortie de bassin pour contenir une pollution et un by-pass en entrée

Le dispositif de récupération des eaux du viaduc sur la Seine est étanche jusqu'aux bassins de rétention.

En sortie des 2 bassins, les eaux seront évacuées vers la Seine

- L'étanchéité du dispositif contrôlé tous les 5 ans
 - Les bassins feront l'objet d'un suivi mensuel et d'un entretien régulier semestriel
- Installer 2 piézomètres en aval des bassins pour contrôler la qualité des eaux de la nappe avant et après travaux

Un suivi trimestriel sera fait en début d'exploitation ; un suivi annuel sera mis en place durant l'exploitation.

- Pour les périmètres de protection captages, installer des dispositifs anti renversement des véhicules
- Mettre en place une procédure d'alerte et d'intervention en cas d'accident :

« Un protocole d'intervention en cas d'accident impliquant un risque de pollution devra être établi puis testé en vraie grandeur, notamment pour le maintien de la distribution d'eau potable. Ce plan de secours devra permettre de mettre en évidence les unités de distribution d'eau potable les plus vulnérables de façon à envisager les solutions de secours. Les gestionnaires des différents captages devront être informés au cas d'accident ; la qualité des eaux rejetées devra être suivie selon un protocole à définir » (M. GRIERE – Hydrogéologue agréé)

Malgré les mesures prises, et en raison de la nécessité absolue de protéger les captages alimentant en eau potable la Métropole Rouen-Normandie, l'impact du projet sur les eaux souterraines reste fort dans le secteur ouest du projet.

4414.4 Secteur sud du projet

Ce secteur sud s'étend du nord de la Seine (diffuseur RD321) jusqu'au raccordement avec l'A13.

- Captages AEP

Ce secteur est marqué par les captages de :

- Val-au-Loup à 2.5 km à l'ouest du tracé (Pont-de-l'Arche)
- Hauts-Prés à 2.5 km à l'est du tracé (Val-de-Reuil) et en rive droite de l'Eure

Le projet n'a pas d'impact sur les captages AEP et il n'est pas prévu de mesures particulières.

- Milieu aquifère

La nappe de la craie est située à 20 m/sol, ce qui exclut un recoupement de celle-ci par le projet.

Les pieux nécessaires à la construction du viaduc Seine-Eure n'auront pas d'impact notable sur la nappe.

Le viaduc Seine-Eure sera équipé d'un dispositif anti-renversement des véhicules et de tous les dispositifs pour réaliser une bonne gestion des eaux du projet. Ces dispositifs sont semblables à ceux à mettre en place sur tous les viaducs du projet.

L'importance de l'impact du projet sur l'aquifère, sur les eaux souterraines reste faible.

4415 CONSOMMATION D'ESPACE

4415.1 Occupation du sol

La construction d'une infrastructure ne peut se faire sans consommation d'espace. L'impact direct du tracé est estimé à 516 Ha qui se répartissent ainsi :

TYPE OCCUPATION DES SOLS	SURFACE SOUS EMPRISE DU TRACÉ (Ha)
Terre agricole	269.4
Forêt privée	62.4
Forêt domaniale	70.2
Forêt communale	9.5
Terrain urbanisé	46.0
Espace en eau	3.8
Autre	54.7
TOTAL	516

Dans la bande des 300 m, les principales occupations du sol sont des terres agricoles non irriguées, des forêts de feuillus, des zones industrielles et commerciales. Ces surfaces changeront de catégorie d'occupation du sol pour celle d'infrastructure routière.

L'impact est fort dans la phase travaux et exploitation.

Des mesures sont à mettre en place (voir 4-6).

4415.2 Propriété foncière

Les impacts fonciers concernent l'acquisition du bâti et des biens liés à l'aménagement de l'infrastructure.

Acquisition des terrains

- Le projet concerne 27 communes. Certaines surfaces à acquérir peuvent déjà être propriété publique. Une estimation à 20% près, faite par France-DOMAINE, chiffre le total de ces acquisitions à 29 M€.

L'importance de l'impact est forte

- Les mesures d'évitement et de réduction achevées, la compensation consiste à indemniser les propriétaires sur la base d'une enquête parcellaire dans le cadre d'un accord à l'amiable ou d'une expropriation. Le concessionnaire de l'autoroute rencontrera tous les propriétaires des parcelles pressenties avant d'arrêter le tracé final.

L'état a missionné la SAFER pour constituer des réserves foncières : terrains agricoles, forestiers ou à forte valeur environnementale.

Dans le cadre du projet, la SAFER dispose d'une réserve foncière de 556 Ha dont 253 Ha agricoles, 262 Ha forestiers et 40 Ha de mesures compensatoires.

4416 IMPACTS SUR LE BATI INDIVIDUEL

L'implantation de l'infrastructure routière liaison A28-A13/contournement Est de Rouen amène un impact direct sur des zones d'habitations.

Les habitations au niveau du tracé final devront être détruites en amont des travaux, suite à leur acquisition par le MO.

Environ une dizaine de bâtiments d'habitation se trouve au niveau de l'emprise du tracé (bande EPDUP de 300 m). Elles sont situées :

- Au niveau du Hameau du Bois-Tison à Saint-Jacques-sur-Darnétal

- Au hameau du Port-Saint-Ouen aux Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen (rue du Clos du Mouchel)
- Le long de la RD 18E à Saint-Etienne-du-Rouvray : les habitations situées le long de la rue Désiré Granet et au niveau du viaduc de la voie ferrée sont vouées à disparaître ; certaines ont déjà été démolies
- Au hameau du Boc à Boos : un évitement est possible par un passage entre les 2 parties du hameau, un passage de 90 m est disponible. L'autoroute passerait en tranchée couverte (6 à 8 m de profondeur), le plus éloigné possible des habitations de la rue des Champs à Neuville-Chant-d'Oisel
- A l'orée de la forêt de Bord à Incarville : la maison forestière d'Incarville en ruine, dont la destruction est prévue par l'ONF
- A Quincampoix au lieu-dit La Gruchette : un bâtiment en ruine

L'impact est fort sur les habitations impactées. Les habitants concernés ont déjà eu des réunions avec le MO, les maires des communes sont dans l'incertitude depuis plusieurs années sur le devenir de leur habitation.

- Les mesures prises ne pourront réduire l'importance de l'impact
 - Eviter l'impact sur les habitations par des solutions constructives adaptées : tranchée couverte, raidissement de talus, murs de soutènement
- La seule mesure de compensation reste l'indemnisation des propriétaires sur la base d'une enquête parcellaire. L'enquête parcellaire sera organisée après la déclaration d'utilité publique pour permettre d'acquérir les habitations concernées après évaluation vénale des biens par France-DOMAINE.
- La commission d'enquête recommande au MO d'acquérir les habitations et bâtiments expropriables dès la déclaration d'utilité publique faite et avant l'enquête parcellaire pour permettre aux personnes concernées de préparer leur avenir.

4417 IMPACTS SUR BATI INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

L'implantation de l'infrastructure routière impactera directement des zones d'activités, tout au long du tracé.

La bande EPDUP empiète sur le terrain de quelques entreprises au niveau des zones d'activités du parc d'affaires des Portes et Parc de la Fringale sur les 3 communes d'Incarville, Val-de-Reuil, Louviers :

- La SCREG
- LAFARGE
- FAUBERT VISSERIE
- GLS
- TRANSPORTS SCHENKER-JOYAU

- CENTRES ORANGE, ERDF

Ces entreprises sont situées de part et d'autre de l'A13 dans sa configuration actuelle.

D'autres entreprises sont à proximité immédiate de la bande des 300 m dont l'activité économique pourrait être perturbée (bassin d'essais des Carènes) par les nuisances de l'autoroute : vibrations...

L'emprise de la bande des 300 m sur le foncier de plusieurs entreprises « gèle » le développement de celles-ci (extension d'activité) pour plusieurs années.

Dans la zone industrielle de la Poudrerie et aux alentours du rond-point des Vaches à Oissel et Saint-Etienne-du-Rouvray, de nombreuses entreprises sont plus ou moins impactées dans l'attente du tracé final :

- | | |
|---------------------------|------------------------|
| - COMPTOIR ET ECHELLES 76 | - EIFEL INDUSTRIES |
| - BABOU | - YARA |
| - ELECTRO DEPOT | - OISSEL TRANSPORTS |
| - BUFFALO GRILL | - TRANSPORTS MAUCOEUR |
| - PLASCOSE | - CEMEX OISSEL |
| - EUROPAC | - ALLIANCE HEALTH CARE |

Conformément à la réglementation, une enquête parcellaire sera réalisée ultérieurement à la délivrance d'utilité publique. Elle présentera les emprises réelles nécessaires (50 à 75 m) à la réalisation du projet suivant le tracé définitif dans la bande des 300 m. Cette enquête permettra de recueillir les observations des propriétaires concernés et de trouver avec eux la meilleure solution d'évitement ou de délocalisation.

Le service FRANCE-DOMAINES procédera à une évaluation de la valeur vénale des biens.

Des contacts ont déjà été pris avec certaines entreprises.

L'importance de l'impact est forte, directement négative.

Les mesures proposées par le maître d'œuvre sont :

- Eviter par le choix du tracé final d'impacter les bâtiments et les terrains des entreprises
- Limiter les emprises pour éviter d'impacter les activités des entreprises
- Coordonner les études d'aménagement de la zone Seine-Sud avec le projet. L'aménagement de la zone Seine-Sud est géré par la METROPOLE ROUEN-NORMANDIE qui a la compétence emploi et développement économique
- Rechercher des solutions en relation avec les chefs d'entreprises et les collectivités (communes, métropole...)

Malgré ces mesures, un impact résiduel fort restera à compenser par une indemnisation à la hauteur du préjudice subi. La poursuite des activités de ces entreprises et le maintien de l'emploi doivent rester des priorités.

4418 IMPACTS PERMANENTS SUR LES FORETS ET ESPACES BOISÉS CLASSÉS

La bande EPDUP impacte sur son tracé plusieurs espaces boisés représentant une surface de 146 Ha soit 32% de la surface de la bande des 300 m.

Elle impacte, du nord au sud :

- Le bois de la Houssaye et la forêt de Préaux qui se situent sur des zones fortement pentues et composées de futaies de feuillus et de taillis

Le bois de la Houssaye est détenu par une collectivité. La forêt de Préaux est privée

- Les boisements du bois d'Ennebourg sont des feuillus avec quelques résineux ; c'est un bois privé
- Les bois des Chartreux et de Boos sont également privés et sont constitués de feuillus et de taillis sur des espaces pentus
- Le bois de Rouville, constitué de taillis et de futaies, de conifères et de feuillus, est également privé
- La forêt domaniale de Bord –Louviers, qui est la plus impactée (70 Ha) est propriété de l'état, est gérée et exploitée par l'ONF et est constituée de 37% de hêtres, de 15% de chênes et de 33% de pins sylvestres

Sur les 146 Ha impactés, 135 Ha sont enregistrés en espaces boisés classés dans les documents d'urbanisme.

Sur l'ensemble de boisements impactés, on note que 74% sont des feuillus, 19% des conifères et 7% un mélange de feuillus et conifères.

Au niveau impacts sur la forêt, on note plusieurs effets :

- Effet de substitution : qui correspond à un changement d'usage du sol après l'opération de défrichement
- Effet de coupure : qui correspond à un fractionnement d'un espace forestier et à une déstructuration du parcellaire
- Effet de bordure : est lié aux ouvertures créées par un projet d'infrastructure dans un massif forestier
- Risque incendie

Effet de substitution

L'impact est considéré comme moyen pendant les phases travaux et exploitation, mais ce sont 146 Ha de forêts qui disparaissent sous cet effet. Donc l'impact est fort.

La superficie touchée est toujours supérieure à l'emprise à cause des chablis et se trouve aggravé quand le passage en déblai et remblai nécessite d'importantes surlargeurs de l'emprise. Pour atténuer l'importance de l'impact, des mesures ERC sont préconisées (voir 4-6) :

Des impacts résiduels persistent pour lesquels des mesures de compensation sont à envisager :

- Création/acquisition/mise en conventionnement de milieux boisés
- La création de réserves foncières par la SAFER permet de compenser les emprises prélevées sur les forêts. La SAFER dispose à ce jour de 262 Ha de réserves foncières sylvicoles, identifiées comme intéressantes pour la compensation, dont 120 Ha attenants à la forêt de Bord.
- Les compensations sylvicoles s'effectuent sous forme de compensations foncières, de compensations financières. Les compensations foncières prendront la forme de surfaces boisées ou à boiser. Les Chambres d'agriculture s'inquiètent de ce type de compensation car « *les espaces agricoles subissent la double peine, d'une part les emprises directes liées au projet et, d'autre part, les emprises nécessaires à la compensation environnementale ou forestière* ».

Ces réserves sont identifiées comme potentiellement intéressantes sur le plan de la compensation dont 120 Ha (forêt de Montauré) directement attenants à la forêt de Bord.

Effet de coupure

- Se traduit par une déstructuration du parcellaire : la production forestière nécessite des parcelles importantes pour la mécanisation des coupes et travaux, et des parcelles accessibles aux engins forestiers. Le parcellaire est devenu un élément de base de la gestion forestière.
- L'effet de coupure peut se traduire par la modification ou la suppression de la desserte existante
L'effet de coupure est estimé comme un impact faible.
- Une mesure essentielle est de rétablir les dessertes forestières. Ces ouvrages seront dimensionnés pour assurer le passage des engins d'exploitation (grumiers)

Effet de bordure

Cet effet va se retrouver dans les boisements où des ouvertures vont être créées : forêt de Préaux, bois des Chartreux, bois de Rouville et la forêt de Bord à la jonction avec l'A13. D'autres boisements seront moins impactés car le tracé passe en lisière comme bois d'Ennebourg et la forêt de Bord dans sa partie nord

- L'effet de bordure se traduit par un accroissement de l'ensoleillement et diminution de l'humidité atmosphérique au niveau de la nouvelle lisière qui n'a plus d'effet protecteur de la forêt. De nouvelles espèces arbustives héliophiles peuvent apparaître comme des ronces, aubépine...
- L'effet de bordure se traduit aussi par une modification de l'exposition au vent, qui permet au vent de s'engouffrer plus facilement avec la possibilité de création de chablis ; la forêt de Bord, près de la jonction avec l'A13, est sensible à cette modification d'exposition.

Aussi, l'AE a demandé au MO « *de préciser les mesures qui seront mises en œuvre pour limiter les « effets de bordures » en forêt de Bord, compte tenu notamment des conditions d'enracinement des essences présentes* » : résineux, hêtres à système racinaire superficiel.

Dans sa réponse à l'AE, le MO a confirmé les mesures suivantes :

« Au titre des mesures d'évitement :

- *Respecter le sol en place en dehors de l'emprise : les sols forestiers sont très fragiles et impossible à reconstituer*
- *Éliminer les arbres fragiles pour éviter les risques de chablis*
- *Éviter l'écorçage ou l'arrachage de branches maitresses. Protéger les racines déterrées contre le dessèchement*

Au titre des mesures de réduction :

- *Mettre en œuvre des mesures conservatoires pour les sujets maintenus pour éviter les chocs sur les troncs en phase travaux*
- *Reconstituer le plus tôt possible, par régénération naturelle ou plantation selon les cas, les lisières avec des essences locales typiques des ourlets pré-forestiers selon les principes d'aménagement qui seront soumis aux administrations et organismes concernés, en particulier pour la forêt de Bord-Louviers, l'ONF »*

L'impact sur l'effet de bordure est considéré comme moyen.

Risque incendie

L'autoroute traverse des massifs boisés, la circulation automobile peut engendrer un risque incendie sur ces boisements traversés.

Le risque est faible.

4419 IMPACTS PERMANENTS SUR L'ENVIRONNEMENT NATUREL

Conformément au Code de l'Environnement, les mesures compensatoires ont pour objet d'apporter une contrepartie aux effets négatifs directs ou indirects du projet qui n'ont pu être évités ou réduits.

La stratégie de compensation vise à rechercher des sites à proximité immédiate ou dans la continuité des sites affectés pour garantir une cohérence écologique, en rapport avec le SRCE de Haute-Normandie.

La recherche des sites s'est faite au sein de l'aire d'étude élargie (zone de 20 km autour du projet). L'adéquation de la mesure de compensation avec l'impact est une priorité.

4419.1 Destruction d'habitats

Le projet induira une destruction des milieux et d'habitats. Cette destruction est directe et permanente.

La perte d'habitats concerne :

- Les milieux naturels, les espèces végétales et les espèces faunistiques
- Les amphibiens et reptiles
- Les espèces avifaunistiques (sites de nidifications)
- Les gîtes et zones d'alimentation des espèces arboricoles (écureuils...)

L'impact est fort.

480 Ha de milieux naturels sont concernés par une destruction d'habitats. Parmi ces 480 Ha, 242 sont des cultures, 146 Ha des milieux boisés, 87 Ha sont des milieux ouverts et semi-ouverts (prairies, friches...).

- Destruction des milieux boisés
 - Les espèces et habitats concernés par la destruction de 146 Ha sont des insectes, des amphibiens, des reptiles, de l'avifaune, des chiroptères, des mammifères
 - Tous les boisements de la bande sont concernés (voir chapitre 4-6)
- Destruction de milieux ouverts et semi-ouverts
 - Une surface de 87 Ha est concernée, au niveau de Préaux, Roncherolles-sur-le-Vivier, Quevreville-la-Poterie, Gouy et de la ferme de l'Essart à la Seine.
 - Les espèces concernées sont : insectes, amphibiens, reptiles, avifaune, chiroptères, mammifères (écureuil...)

Mesures : voir 4-6

- Destruction de milieux culturels
 - une surface de 242 Ha sera détruite par le projet
 - ces milieux ne présentent pas un grand intérêt écologique

- Destruction des milieux humides et aquatiques
 - une zone présente une intersection entre les zones humides et le projet :
 - franchissement de la Seine et de l'Eure entre Le Manoir et Lery : le franchissement se faisant par viaduc, aucune zone humide ne se trouve sous l'emprise du projet
 - les espèces et habitats concernés sont des insectes, des amphibiens, de l'avifaune, chiroptères, mammifères, faune piscicole
 - ces zones humides se trouvent auprès des berges des cours d'eau ou autour des mares sur les plateaux

4419.2 Pollution des milieux naturels

- pollution de l'air : la circulation automobile engendre dans l'air des ETM (Eléments Traces Métalliques) : plomb, cadmium, zinc

Les ETM se dispersent jusqu'à 500 m de l'autoroute par voie atmosphérique. C'est un impact moyen sur les habitats les plus sensibles : zones humides, milieux calcicoles.

- Pollution des milieux naturels liés à l'entretien de la voirie : cette pollution peut impacter les habitats naturels près du tracé

L'impact est considéré comme fort. Tous les milieux naturels près de l'ouvrage sont susceptibles d'être dégradés.

Mesures : voir 4-6

- Dégradation par prolifération d'espèces exotiques envahissantes
 - Les travaux sont susceptibles d'introduire de nouvelles espèces exotiques envahissantes

Cet impact est d'importance moyenne.

- Les habitats les plus sensibles sont les zones humides et calcicoles et concernent des espèces comme : sénégion du cap, robinier, buddleia...

Mesures : voir 4-6

4119.3 Atteinte à la continuité écologique

- Le projet porte atteinte à la fonctionnalité écologique des habitats d'espèces
- La fragmentation occasionnée par l'infrastructure routière isole de petites populations qui ont alors un taux d'extinction plus important en raison d'une érosion génétique

L'importance de l'impact est moyenne.

- Espèces ou habitats concernés
Les connexions rompues sont de différentes natures :
 - Axes de déplacement des mammifères (petite et moyenne faune), des chiroptères, des amphibiens et des reptiles
 - Continuités aquatiques
Plusieurs connexions sont maintenues via des ouvrages spécifiques comme les viaducs franchissant les vallées.
- Les ensembles continus d'espaces naturels dont les continuités sont remises en question ont été identifiés :
 - Milieux ouverts entre Préaux/Roncherolles-sur-le-Vivier
 - Lisière ouest du bois d'Ennebourg
 - Bois des Princes et des Chartreux
 - Milieux ouverts, calcicoles, entre Saint-Aubin-Celloville et Alizay
 - Milieux boisés des Communaux
 - Coteaux boisés et les milieux calcicoles de Rouville à la garenne de l'Essart
 - Milieux périphériques à la carrière souterraine de Léry

Mesures : voir 4-6

4419.4 Perte de fonctionnalité : création de délaissés

Le projet va de façon indirecte mais permanente créer des délaissés qui sont des habitats naturels non détruits mais ne joueront plus le rôle d'habitat d'espèces.

Les milieux boisés culturels et ouverts sont concernés par ces délaissés :

- | | |
|---------------------|--------|
| - Milieux boisés | 104 Ha |
| - Milieux culturels | 53 Ha |
| - Milieux ouverts | 11 Ha |

4419.5 Destruction d'individus

- Impacts
 - La destruction d'habitats naturels par les zones de travaux, zones de stockage de matériaux, peut engendrer la destruction de nids, larves, œufs... ou individus d'espèces animales ou végétales dont certaines sont protégées au niveau national
 - Le projet engendre un risque de collisions entre les espèces en déplacement et les véhicules

Ces impacts sont d'importance forte sur l'ensemble de l'ouvrage et surtout sur les axes de déplacement de la faune.

- Espèces et/ou habitats concernés
 - Toute la faune et la flore sont concernées par cet impact de destruction pendant la phase travaux
 - Tous les types d'habitats d'espèces sont concernés (cultures, landes, boisements, prairies...)
 - L'ensemble de l'emprise du projet et des travaux est une zone à risque pour destruction de nids, œufs, larves...

Mesures : voir 4-6

4419.6 Dérangement d'espèces

- Pollution lumineuse

L'éclairage de la voirie, des signalisations lumineuses de sécurité peut engendrer une pollution lumineuse en augmentant le risque de collision.
L'autoroute ne sera pas éclairée, à l'exception des barrières de péage, aires de service.
Les espèces les plus sensibles sont les mammifères, les insectes et les rapaces nocturnes.

L'importance de l'impact est moyenne.

- Dérangement sonore

Le projet en phase travaux et exploitation induira des nuisances sonores qui peuvent perturber l'avifaune et les chiroptères.
L'impact est moyen.

4419.7 Incidences du projet sur les sites Natura 2000

- Une évaluation des incidences Natura 2000 a été réalisée pour le projet et fait l'objet du tome 2-2.

44110 IMPACTS PERMANENTS SUR LES HABITATS, LA FLORE ET LA FAUNE

44110.1 Habitats naturels

Différents grands types d'habitats sont présents sur et autour du tracé.

- Les forêts

L'ensemble du tracé est riche en peuplement forestier. Sur l'ensemble du tracé, 146 Ha sont directement impactés. Il s'agit d'étendues boisées constituées d'essences arborées, arbustives et herbacées.

La composition floristique de la strate arborescente est souvent modifiée sous l'effet de la sylviculture. Les ensembles forestiers peuvent être distingués selon la nature du sol et les conditions écologiques.

- Peuplement neutro-acidiphiles

Ceux-ci se développent sur des sols neutres, et se caractérisent par une forte proportion d'essences comme le hêtre commun, le charme commun ainsi que le chêne sessile. Ces peuplements sont présents à l'ouest du bois d'Ennebourg, du bois de Pitres et à l'est d'Isneauville et comprennent en particulier :

- Des frênaies de ravins à scolopendre qui sont des habitats prioritaires au titre de la directive « Habitat »

- Les peuplements acidiphiles

Ceux-ci se développent sur des sols acides superficiels, principalement sur le barreau vers l'Eure.

Ces peuplements comprennent :

- Les hêtraies-chênaies à néflier et houx

- Les peuplements hygroclines

Ce sont des groupements forestiers occupant les fonds de vallon. Ces peuplements comprennent des frênaies hygroclines et des saulaies humides sur la commune de Pitres.

- Les peuplements alluviaux

Ces groupements sont localisés en bordure de Seine et constituent un caractère patrimonial unique pour la Haute-Normandie ; ils se situent à

proximité de la Seine entre Oissel et Criquebeuf-sur-Seine ainsi qu'entre Le Manoir et Les Damps.

Les saulaies arborescentes constituent des peuplements à bois tendre comme le saule blanc.

Cet habitat est prioritaire au titre de la directive « Habitat ».

- Les milieux calcicoles ouverts
Il s'agit de milieux semi-naturels ouverts suite à des activités agropastorales (pâturage). Ces végétations sont essentiellement présentes aux Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen et sur le coteau de Saint-Adrien.

Ces milieux comprennent :

- Les pelouses et ourlets calcicoles
- Les végétations sur éboulis crayeux
- Les végétations sur dalles calcaires

Ces 3 habitats sont prioritaires au titre de la directive « Habitat ».

Les végétations sur éboulis calcaires se développent sur les affleurements de roches nues en pente et riches en éboulis calcaires. Ces éboulis constituent l'habitat de la violette de Rouen (*Viola Hispida*), espèce prioritaire inscrite en annexe II de la directive « Habitat ».

Cet habitat d'intérêt communautaire prioritaire est situé au niveau du coteau Saint-Adrien (Belbeuf).

- Pelouses sur sables
Ces formations se développent sur des substrats sableux : végétation rase et clairsemée d'annuelles sur sol acide. Ces habitats sont présents aux Authieux-Port-Saint-Ouen.
- Milieux ouverts mésotrophes
Ces milieux sont représentés par les prairies, les espaces de culture, les vergers et les végétations de friche.

Ils sont localisés sur tout le tracé nord et centre. Les milieux prairiaux sont des végétations herbacées, riches en espèces. La mise en pâture conduit à une diminution de la biodiversité. Les groupements prairiaux sont constitués d'espèces vivaces dominées par le fromental élevé.

- Milieux humides

Il s'agit des mares, plans d'eau, les roselières, vasières. Ces milieux sont liés à la présence de la Seine et situés au niveau du franchissement de l'Eure.

Dans les eaux stagnantes et eaux courantes, on trouve des herbiers aquatiques flottants et enracinés (nénuphars ou lentilles d'eau).

- Secteurs anthropiques

Il s'agit des bords de route, espaces périurbains, qui ne présentent à priori pas d'intérêt particulier pour la flore et habitats, mais peuvent être attrayants pour certaines espèces d'insectes et d'oiseaux.

Ces milieux peuvent présenter un intérêt pour la trame verte comme corridors de déplacement.

- Habitats d'intérêt communautaire prioritaires

4 habitats d'intérêt communautaire prioritaires ont été observés autour du tracé :

- Forêt alluviales sur rives et îles de la Seine
- Pelouses sèches semi-naturelles
- Eboulis médio-européens calcaires des étages colinéen à montagnard : habitat de la violette de Rouen
- Forêt de pentes, éboulis, ravins

44110.2 Flore

Parmi les espèces floristiques recensés sur et à proximité du tracé, plusieurs sont des espèces protégées :

- 1 espèce protégée au niveau européen : la violette de Rouen
- 1 espèce au niveau national : le sorbier à feuilles larges
- 7 espèces protégées au niveau régional :
 - Tabouret des montagnes
 - Scirpe triquètre
 - Seneçon des marais
 - Bugrane naine
 - Ophrys araignée
 - Ophrys frelon
 - Epipactis brun rouge

77 espèces patrimoniales sont également présentes sur l'aire d'étude.

Des mesures préventives sont à prendre durant les phases chantier et exploitation pour ne pas impacter cette importante flore sur le tracé ou à proximité.

44110.3 La faune terrestre

- Cortège de lépidoptères

56 espèces de papillons de jour ont été contactées au sein ou à proximité de l'aire d'étude

- Une seule espèce est protégée au niveau national : le damier de la succisse
- 11 espèces sont considérées comme patrimoniales

Les forêts de Longboël, bois de Pitres, forêt de Bord –Louviers sont des secteurs à enjeu pour les lépidoptères.

- Cortège d'odonate

L'habitat de ces espèces d'eaux est faiblement représenté sur l'aire d'étude et localisé aux plans d'eau et zones humides aux abords de la Seine et de l'Eure.

- Cortèges d'orthoptères

15 espèces d'orthoptères ont été contactées aux abords du tracé et on les trouve dans les milieux ouverts, milieux boisés et milieux humides.

Il n'y a pas d'orthoptères protégés.

- Amphibiens

10 espèces d'amphibiens ont été contactées sur l'aire d'étude ; 2 espèces sont considérées comme amphibiens patrimoniaux et sur les 10 espèces, 3 sont d'intérêt communautaire : le crapaud calamite, la grenouille agile et la rainette verte.

- Reptiles

7 espèces ont été contactées :

- En milieu se et rocailleux : lézards
- En fourrés de milieu humide : vipères, couleuvres

3 espèces sont d'intérêt communautaire :

- Lézard des souches
- Coronelle lisse
- Lézard des murailles

- Oiseaux

Plus de 80 espèces d'oiseaux nicheurs ont été contactés. Les principales espèces sont :

- Le pouillot siffleur - forêt et plantation
- Le moineau friquet - milieux ouverts
- Engouvent d'Europe - pelouses sur sable
- Oedicnème criard - pelouses sur sable
- Locustelle tachetée - milieux calcicoles
- Fuligule morillon - milieux humides

Toutes les espèces d'oiseaux sont protégées au niveau national suivant l'arrêté du 29 octobre 2009. Huit espèces sont chassables.

- Mammifères

- Chiroptères protégés

Tous les chiroptères sont protégés au niveau national (arrêté du 23 avril 2007).

15 espèces ont été contactées de façon avérée sur l'aire d'étude.

Plusieurs habitats sont notés :

- Rive de l'Eure à Léry
- Rive de Seine à Oissel
- Forêt domaniale de Bord-Louviers
- Carrière souterraine en forêt de Bord à Léry
- Bois des Chartreux

- Autres mammifères

La grande faune représentée par le sanglier et le chevreuil est présente dans la quasi-totalité des boisements du projet. La petite et moyenne faune est constituée de renards, blaireaux, écureuils.

44111 IMPACT SUR LE PAYSAGE

La bande EPDUP traverse du nord au sud et vers l'ouest des paysages variés partant de l'A28 avec le raccordement à l'agglomération rouennaise à Saint-Etienne-du-Rouvray.

Des unités paysagères ont été définies au nombre de 6 référencées EPDUP 1 à 6.

Les impacts du projet sur le paysage ont été classés en faible, moyen et fort et les niveaux d'impact ont été jugés en fonction des éléments du paysage traversé :

- Habitat, communes, hameaux
- Les boisements
- Les vallées humides et sèches
- Le maillage agricole

Zone EPDUP 1 : plateau d'Isneauville, vallée du Robec, plateau de Préaux

Le plateau d'Isneauville

L'autoroute A28 existante est peu perceptible dans le paysage car son tracé suit la topographie du terrain naturel. Sur le plateau d'Isneauville on trouve essentiellement des cultures céréalières, pâturages et parcelles de lin.

Ce plateau est délimité par des franges boisées, à l'ouest par les lisières de la forêt verte et, à l'est, par la forêt de Préaux.

L'impact principal sera dû à la création des bretelles de raccordement en déblai et en remblai. Les enjeux consistent à intégrer l'ouvrage dans le paysage et à limiter l'emprise sur les terres agricoles.

L'impact visuel est considéré comme faible pour Isneauville situé à 700 m, après enherbement de l'ensemble de l'emprise de l'échangeur, création des massifs boisés dans les délaissés afin de former une liaison entre les bois de la Houssaye et les coteaux boisés de la vallée du Robec.

Le plateau de Préaux

Ce plateau agricole offre un paysage très ouvert sur les grandes parcelles céréalières. Quelques vergers et pâtures persistent mais l'habitat récent a remplacé les ceintures vertes des vergers qui constituaient autrefois une transition végétale entre les villages et les champs. Cet habitat récent est insuffisamment intégré dans le paysage. L'habitat rural est constitué de hameaux et de quelques hameaux isolés à proximité du tracé.

- Impact moyen de coupure visuelle du plateau mais effet d'enclavement d'habitat sensible : ferme de l'Essart et ferme des Communes par le passage du tracé en remblai
- Impact faible lorsque le tracé s'inscrit en déblai, masquant la perception de la circulation
- Impact moyen à faible du diffuseur vers la RN 31 qui se situe dans une légère déclivité

L'importance de ces impacts sera réduite :

- En atténuant la perception des remblais en adoucissant leur profil côté riverain
- En réalisant une intégration paysagère par plantation de bosquets arbustifs et arborés
- En implantant des structures végétales au plus près des bâtiments
- En créant des aménagements paysagers d'intégration du diffuseur RN 31

L'impact résiduel sera faible après réalisation de ces mesures.

Vallée du Robec

C'est une vallée à large fond occupée par des herbages et avec des coteaux boisés en liaison avec le bois de la Houssaye à l'ouest et la forêt de Préaux à l'est.

Elle est parcourue par la D 61 et la voie ferrée Rouen-Amiens. L'infrastructure la franchira en viaduc.

- Impact fort sur les boisements d'essences locales pour l'emprise du tracé (100 m de large) et la création du viaduc
- Impact moyen de coupure de la vallée par l'ouvrage depuis la voirie locale et depuis les quelques habitations situées à proximité

Ces impacts seront atténués par :

- Un habillage des accroches du viaduc sur les coteaux par des plantations arbustives
- La reconstitution des lisières boisées
- Un habillage des bassins créés par arbres et arbustes

Zone EPDUP 2 : plateau de Saint-Jacques-sur-Darnétal, vallées de l'Aubette et des Chartreux, bois d'Ennebourg

Plateau de Saint-Jacques-sur-Darnétal

Il s'articule autour de l'agglomération de Saint-Jacques-sur-Darnétal ; le tracé traverse la partie Est en lisière du bois d'Ennebourg. C'est un plateau caractérisé par des pâtures et vergers dans la partie nord et par des cultures céréalières dans la partie sud. Ces derniers espaces agricoles seront moins sensibles au passage de l'autoroute. Le Bois Tison à l'orée du bois d'Ennebourg est une zone très sensible.

Trois niveaux d'impact ont été déterminés :

- Impact fort sur boisements : cisaillement et morcellement sur une largeur de 50 m
- Impact visuel moyen sur le tracé en remblai
- Impact faible des sections en déblai vis-à-vis du hameau Le Meslay, Les Marettes à environ 750 m du tracé

Malgré les aménagements prévus, l'impact résiduel restera moyen à fort.

Vallée de l'Aubette et des Chartreux

D'orientation est-ouest, cette vallée rejoint la vallée de la Seine au niveau de Rouen.

Densément boisée sur ses versants, elle présente un fond de vallée agricole de cultures et

d'élevage. Elle dispose d'une ramification importante qui enserre Montmain par le vallon des Chartreux.

Trois niveaux d'impacts sont ressentis au droit de cette unité paysagère :

- Impact faible au nord de la vallée, au bois des Princes, le tracé longeant une ouverture existante de 150 m de large faite pour une ligne haute tension
- Impact moyen sur la vallée des Chartreux : effet de coupure du viaduc atténué par les versants boisés et resserrés
- Impact fort du franchissement de la vallée de l'Aubette, accentué par la longueur du viaduc (420 m environ)

Les mesures prises réduiront les impacts à une importance moyenne (voir 4-6).

Zone EPDUP 3 : le plateau à l'est de Boos

Vaste plateau agricole ouvert, bordé au nord par le bois d'Ennebourg, au sud par le bois de Boos et la forêt de Longboël et à l'est par le bois des Essarts.

Ce plateau haut perché (altitude entre 140 et 160 m) ouvre sur des vues lointaines : les fermes et les habitations des villages profitent de grandes perspectives visuelles.

A noter, à l'ouest de Neuville-Chant-d'Oisel, la Poche des Houssayes, vaste clairière agricole. Les lisières forestières et prairies encadrant cette poche constituent des lieux importants de préservation de la biodiversité.

Trois niveaux d'impacts sont relevés dans ce secteur :

- Impact moyen-faible des remblais de franchissement de la RD 491 au nord-est de Franquevillette (moins de 6 m de haut)
- Impact moyen de l'échangeur avec la RD 6014 : bretelles en remblai et installations de péage

Zone EPDUP 4 : plateau du Mont-Jarret et Mont aux Cailloux – Plateau des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen

Plateau des Mont-Jarret et Mont aux Cailloux

Il s'articule autour de la RD 95. L'ensemble est bordé par les coteaux boisés de la vallée de Saint-Adrien et la forêt de Longboël.

Cette unité paysagère est enclavée entre les villages de Saint-Aubin-Celloville et Quevreville-la-Poterie.

Trois niveaux d'impacts ont été déterminés :

- Impact fort par rupture de covisibilité lointaine due aux remblais de l'échangeur RD 95 au niveau du Mont aux Cailloux. Effet de coupure dans le vallon fermé des Bucaux au passage en viaduc

- Impact faible par l'effet de coupure du tracé en remblai profond (hauteur des talus : 14 m) en entrant dans le bois des Communaux au sud de Saint-Aubin-Celloville
- Impact faible occasionné par la création de délaissés au niveau de l'échangeur et du péage

Les mesures à prendre réduiront les impacts résiduels à un niveau faible (voir 4-6).

Plateau des Authieux-sur-le-Pont-Saint-Ouen

Ce plateau agricole surplombe les coteaux calcaires de la vallée de la Seine ; les coteaux boisés en périphérie sont des secteurs au caractère champêtre.

Cette unité paysagère se caractérise par une topographie relativement plane constituée de grandes parcelles agricoles qui laissent un champ visuel large jusqu'aux masses boisées qui referment le plateau.

- Impact fort du passage en déblai (8 m de profondeur) au nord des Authieux jusqu'à la vallée de la Seine
- Impact fort de la barrière de péage de pleine voie vis-à-vis du Clos du Mouchel (Les Authieux)
- Impact moyen de l'échangeur et des bretelles en remblai au sud de Saint-Aubin-Celloville

Des mesures sont à prendre pour réduire l'importance des impacts :

- Aménager la tranchée couverte
- Intégrer l'échangeur par des bosquets forestiers cohérents avec les boisements alentour
- Planter des arbres de hauts jets visant à créer des liaisons avec les voiries locales
- Réaliser des dépôts de terre végétale dans les délaissés pouvant être restitués à l'agriculture
- Aménager les abords de la barrière de péage et des bassins de façon à créer le masque visuel vis-à-vis des riverains

Dans son mémoire en réponse, le MO indique que :

« Au niveau du Clos Mouchel et du hameau du Boc, les tranchées couvertes permettant le rétablissement des rues existantes ainsi qu'un aménagement paysager au droit des habitations les plus proches seront complétés par des modèles de terrain paysagers masquant l'infrastructure et complétant la protection phonique »

Vallée de la Seine

L'urbanisation est importante, habitations et activités industrielles en rive gauche (Oissel et Saint-Etienne-du-Rouvray) face aux falaises et coteaux boisés de la rive droite.

Les îles sur la Seine sont des sites préservés classés Natura 2000. C'est une zone de 236 Ha désignée au titre de différents habitats associés au fleuve et référencés « Iles et berges de la Seine en Seine-Maritime ». Le viaduc surplombera ce site entre Les Authieux et Oissel ainsi que les zones inondables en bordure de Seine.

- Impact fort sur le paysage par l'effet de coupure dû au viaduc
- Impact moyen à fort au niveau de Saint-Etienne-du-Rouvray vue l'importance de l'ouvrage de raccordement, des points d'échange, du viaduc des voies ferrées à 14 m de haut qui n'est pas cité dans cette partie « paysage » du dossier

Les mesures concernent l'intégration de la liaison dans l'environnement urbain. Ces 2 viaducs sont très visibles des riverains et visibles depuis des points de vue éloignés.

Dans la zone Seine-sud, le MO travaille l'insertion urbaine des voies de raccordement à l'infrastructure, des échangeurs et de leur voirie d'accès, en coordination avec la Métropole.

Le MO, dans son mémoire en réponse, propose « *d'améliorer l'insertion paysagère du viaduc de franchissement des voies ferrées au moyen d'aménagements environnementaux afin, notamment, d'améliorer l'environnement du lotissement des 2 Avenues. Il s'agirait donc de profiter des espaces libérés par les expropriations en bordure nord du lotissement pour paysager le périmètre avec une densité appropriée d'arbres de haut jet masquant la vue sur le viaduc. Il pourrait en être de même face au lotissement côté est des voies ferrées.* »

Le paysage sera modifié dans ce secteur par les 2 viaducs, par les importants remblais et l'impact reste fort.

Zone EPDUP 5 : Plateau Ymare/Bois de Rouville et forêt de Longboël – Vallée de la Seine et Eure

Plateau d'Ymare/Bois de Rouville et forêt de Longboël

Plateau de grande culture limité au nord par les communes d'Ymare et Quévreville-la-Poterie. Sur les 3 autres côtés, il est bordé par le bois de Rouville à l'ouest et le bois des Taillis à l'est.

Impacts

Ceux-ci sont dus au passage en déblais, la hauteur des talus générés qui seront visibles dans le paysage alentour. Par contre, la circulation routière sera moins visible.

Vallée de la Seine et de l'Eure

C'est une large vallée à laquelle se joint la vallée de l'Andelle au niveau de Pitres. Un secteur naturel se concentre le long de la Seine vers les étangs de Léry-Poses. C'est un paysage très sensible dominé par les coteaux boisés (Longboël, Bord-Louviers) et le promontoire de la côte des 2 Amants. Les horizons boisés sont à sauvegarder.

- Le viaduc Seine-Eure créera un effet de coupure visuelle important, son architecture devra être soignée pour préserver une transparence sur le lointain « une balafre dans la vallée ».
- Les remblais provoqueront également une coupure visuelle au niveau de la commune du Manoir et des franchissements de la D 508 et D 321.

L'impact est fort.

L'impact du viaduc et des remblais sur le paysage reste fort après aménagement paysager.

Zone EPDUP 6 : La forêt de Bord-Louviers

Massif forestier essentiellement composé de hêtres (37%), chênes (15%) et de pins sylvestres (33%), il occupe un plateau calcaire à 120 m d'altitude qui domine la vallée de la Seine et de l'Eure. Le massif forestier est entrecoupé de vallons encaissés.

Avec un dénivelé d'environ 100 m à 120 m entre la crête du plateau forestier et les vallées de la Seine et de l'Eure, les coteaux boisés dominent visuellement les éléments urbanisés de la plaine : Val-de-Reuil, Lery et Incarville.

Déjà impacté par les passages de l'A13 et la RD 6015, une urbanisation périphérique (Pont-de-l'Arche, Val-de-Reuil, Lery) et des extensions de carrières à l'ouest (Criquebeuf-sur-Seine), ce massif forestier sera très sensible au passage du projet.

Impacts

- L'impact du tracé sur la forêt est fort par atteinte aux lisières et par morcellement ponctuel à l'ouest de Lery et Val-de-Reuil. L'impact est également fort au niveau de l'échangeur avec l'A13
- L'impact est moyen à fort vis-à-vis de l'habitat de Lery, qui percevra l'infrastructure à flanc de coteau
- L'impact est considéré comme faible à moyen sur l'environnement industriel et commercial de Val-de-Reuil et Incarville

Des mesures s'imposent pour atténuer l'impact vis-à-vis du paysage, en particulier :

- Intégrer le tracé en lisière de forêt : reconstitution de lisière étagée. « Une étude a été menée par les cabinets d'experts à la demande de la CASE pour

une intégration paysagère de l'infrastructure autoroutière : des propositions de cette étude sont à retenir. »

L'impact de l'infrastructure routière sur le paysage reste fort à moyen et dépendra des résultats de l'intégration paysagère prévue en lisière de la forêt de Bord.

44112 Impacts permanents sur l'agriculture

44112.1 Sièges ou bâtiments d'exploitation directement sous l'emprise de l'ouvrage

- Aucun siège d'exploitation n'est sous l'emprise de l'ouvrage routier
- Deux exploitations ont des bâtiments dans la bande des 300 m :
 - Hameau du Boc à Boos : une exploitation avicole (élevage de poulets) a ses bâtiments à proximité de l'emprise de l'ouvrage, qui a déjà été prépositionné en raison du passage étroit (90 m) entre habitation et bâtiment. L'élevage pourrait être perturbé par bruit, lumière.
 - Les Perelles à Saint-Aubin-Celloville : la bande des 300 m impacte un bâtiment d'élevage (vaches allaitantes et veaux) et la parcelle attenante. L'ensemble fait partie d'une stabulation libre pour environ 500 bêtes.

C'est un impact fort qui peut être atténué en déplaçant la bande EPDUP vers l'est (Thalès) de 200 à 300 m.

Mesures : voir 4-6

44112.2 Effet de substitution

- Le contournement Est de Rouen-liaison A28-A13 et ses équipements annexes consomment par son emprise prévisionnelle de 263 Ha dont 84% correspondent à des surfaces cultivées (céréales, oléagineux...) auxquels il faut ajouter la consommation indirecte de surface dans les délaissés, inaccessibles et inexploitable. La diminution de la surface exploitable peut entraîner également des restrictions dans l'épandage (plan d'épandage à modifier), dans les droits associés à la PAC : Droit de Paiement Unique (DPU).

En cas de prélèvement important de superficie sur une petite exploitation, le seuil de rentabilité peut être remis en cause avec la SAU (Surface Agricole Utile) qui passe sous le seuil fixé par la Surface Minimum d'Installation (SMI).

Sur des prélèvements à faire peuvent se trouver des zones de culture où des investissements importants non encore amortis ont été faits, tels que irrigation ou drainage.

- 78 exploitations sont directement impactées par l'ouvrage, certaines exploitations sont impactées sur plusieurs communes. Le SAU directement impacté est de 263 Ha. L'espace agricole traversé correspond, dans sa majorité, à des zones de grande culture (céréales et oléoprotéagineux).

L'impact est fort, direct négatif pendant les phases travaux et exploitation.

- Le choix du tracé a été réalisé pour limiter l'effet de substitution sur le parcellaire agricole. Ainsi, le fuseau EBE dans le secteur nord avec un linéaire important dans la plaine agricole Bois-L'Evêque/Bois d'Ennebourg et le fuseau SSV, dans le secteur ouest, avec un linéaire important dans la plaine à l'est des Authieux ont été écartés pour la thématique agriculture
- Les chambres d'agriculture, rencontrées par la commission d'enquête, considèrent que « *les emprises des échangeurs, des bifurcations et des gares de péage sont importantes. Ces ouvrages engendrent, par ailleurs, un risque de délaissés inexploitable. Réduire cette emprise et limiter l'envergure de ces ouvrages sont de nature à limiter ces délaissés non valorisables par l'agriculture.* »

L'impact résiduel reste fort et des mesures de compensation sont à prévoir :

- Création de réserves foncières pour compenser les emprises prélevées sur les exploitations
- Ces réserves foncières permettent de réduire la tension du marché foncier
- La procédure de réservation foncière se met en place avant la DUP avec intervention des conseils départementaux et par création des CCAF (Commission Communale d'Aménagement Foncier)
- La SAFER est d'ores et déjà mandatée pour la création et la gestion de ces réserves foncières. Elle dispose, à ce jour, dans le cadre du projet, de 267 Ha de réserves foncières agricoles (14 Ha sont liés à l'élargissement de la RD 95)

44112.3 Effet de coupure

- Le passage d'une infrastructure linéaire peut induire une coupure de l'exploitation créant :
 - Des difficultés d'accès aux parcelles
 - Rallongement des différents parcours
- La réalisation de l'infrastructure s'accompagne d'une coupure temporaire ou définitive des cheminements agricoles
- La coupure entraîne également un morcellement du parcellaire avec création de délaissés, inexploitable et pouvant être abandonnés.
- L'effet de coupure peut être catastrophique pour les exploitations pratiquant l'élevage laitier si le déplacement des vaches laitières vers la traite est coupé

L'impact « coupure » est un impact moyen à fort.

Mesures : voir 4-6

Dans le choix du tracé, la problématique agriculture a été prise en compte en évitant des terres agricoles bien structurées au nord du tracé.

Des mesures compensatoires sont à prendre :

- Aménagement foncier

Il est difficile de réduire les effets de déstructuration des exploitations résultant de l'effet de coupure. L'aménagement foncier est un moyen envisageable pour réduire des préjudices causés.

Le code rural prévoit des ouvrages linéaires « *obligation est faite au MO, dans l'acte déclaratif d'utilité publique, de remédier aux dommages causés en participant financièrement à l'exécution d'opérations d'aménagement foncier* ». Les CCAF travaillent sous l'égide des conseils départementaux, avec des organismes agricoles (chambres d'agriculture) et avec les agriculteurs concernés pour réaliser l'aménagement foncier.

- Les aides individuelles

Des mesures compensatoires peuvent également être mises en œuvre telles des indemnités, conformément au Code de l'Expropriation : en cas d'allongement des parcours pour les exploitations agricoles.

Les présidents des chambres d'agriculture ont été rencontrés par la commission d'enquête et nous ont précisé qu'ils étaient « *favorables à la mise en place d'un protocole d'indemnités agricoles durant la phase chantier : à la fois pour les occupations temporaires, les dommages de travaux publics, mais aussi pour les travaux de topographie et de sondages géotechniques. Ces protocoles sont nécessaires afin de réparer les préjudices subis par les exploitations. Ils devront être mis en place avec la profession agricole* ».

44112.4 Impacts sur le milieu physique à l'origine des modifications du contexte agronomique et microclimatique

- L'ouvrage peut passer sur des terres de bon potentiel agronomique, ce qui entraîne une perte du potentiel de production
- Un remblai peut bloquer des masses d'air froid descendant des versants vers les vallées. Ceci entraîne l'apparition d'un lac froid avec répercussion sur la végétation

- Un déblai peut favoriser la circulation d'air froid depuis un plateau vers une vallée : des risques accrus de gelées et de brouillards persistants pourraient ainsi apparaître

Mesures : voir 4-6

L'importance de l'impact est considérée comme faible.

44112.5 Impacts sur les élevages

Les animaux des bâtiments d'élevage (poulaillers, stabulations, écuries...) peuvent être perturbés par le bruit et la luminosité d'une autoroute.

La coupure de la stabulation est une contrainte importante pour les élevages laitiers.

L'impact est considéré comme moyen à fort.

44112.6 Impacts sur les centres équestres

Le tracé passe à proximité (moins de 500 m) du centre équestre de la Voie Blanche à Lery et à environ 1400 m du poney-club Laurent HUBERT à Saint-Aubin-Celloville : une perturbation des circuits de randonnée équestre pourrait être créée.

Mesures : voir 4-6

L'impact résiduel est faible en exploitation et moyen en phase travaux.

44112.7 Impacts sur les équipements agricoles

L'ouvrage peut sectionner des canalisations enterrées d'irrigation ou de drainage. La coupure d'un réseau de drainage va changer la pratique culturale de certaines parcelles qui deviendront inexploitable par excès d'eau.

L'impact est moyen à fort

Les réseaux drainage et arrosage impactés feront l'objet d'une compensation en lien avec l'AFAP.

44113 Impacts sur les activités (Tourisme et loisirs)

La bande EPDUP traverse des paysages variés qui font aujourd'hui l'attrait de nombreux randonneurs ou promeneurs à la recherche d'air pur et de nature.

La bande EPDUP passe par des plateaux agricoles ouverts ou fermés, entrecoupés de bois, de vallées humides ou sèches et de coteaux boisés. Elle longe également un massif forestier important, la forêt domaniale de Bord-Louviers, qui représente un poumon vert important pour la région.

44113.1 Itinéraires de randonnée

Plusieurs chemins de « promenade et randonnées » (PR) et de grande randonnée « GR » sont interceptés par la bande EPDUP.

Les principaux impacts sur ces chemins de randonnée pédestre et équestre seront en phase chantier ; beaucoup seront fermés pour cause de sécurité. Mais le maître d'ouvrage et le concessionnaire devront s'engager à rétablir tous ces chemins à la fin de la phase chantier, avec une possibilité de modification d'itinéraire en minimisant l'allongement du parcours.

Ainsi seront rétablis les GR :

- GR 25c Bois de la Houssaye à Quincampoix
- GR 2 Alizay / Le Manoir
- GR 25 Vallée de l'Aubette
Saint-Aubin-Epinay / Les Authieux sur le port Saint-Ouen
- GR 2 variante Lery – Nord de la forêt de Bord
- GR 222 A Forêt de Bord (Lery, Le Vaudreuil, Incarville) : tour de la forêt de Bord
- GRP Le Royaume de Pitres à Boos

Ainsi que les PR :

- PR Fontaine-sous-Préaux à bois d'Ennebourg
 - PR Bois de Rouville à Alizay
 - PR au niveau de la RD77 (Les Damps – Léry)
 - PR entre Préaux et Fontaine-sous-Préaux près de la ferme de l'Essart à Préaux
 - Circuit promenade de Boos
-
- Prévoir ou rétablir de nouveaux accès piétonniers vers la forêt de Bord pour les habitants de Léry, Val-de-Reuil et du Vaudreuil
 - Intégrer la présence des chemins de randonnée lors du positionnement des piles de viaduc
 - Les chemins de grande randonnée seront obligatoirement rétablis

Sur les autres chemins de randonnée : leur rétablissement devra être intégré dans le cahier des charges du concessionnaire.

44113.2 Hébergements touristiques

Plusieurs hébergements touristiques pourraient être impactés visuellement par le projet car localisés dans le voisinage de la bande. Les mesures d'évitement sont à respecter et réduire

l'emprise, si nécessaire, par des raidissements de talus et murs de soutènement dans la proximité du parc hôtelier des Clouets à Incarville (plusieurs hôtels et restaurants). Voir aménagement paysager avec les gérants de ces établissements.

Un gîte d'une capacité de 12 personnes est aussi impacté par la proximité de la bande EPDUP : ferme de l'Essart sur la commune du Manoir.

44113.3 Points de fréquentation

Un point de fréquentation important, qui est impacté, est la forêt de Bord ; le lien de Lery et Val-de-Reuil avec la forêt est coupé : les chemins d'accès seront à rétablir.

Cet impact est accentué par le passage en remblai sur certaines portions en lisière de la forêt.

- L'intégration paysagère de l'infrastructure est importante, en particulier concernant le passage de l'autoroute en lisière de la forêt de Bord, avec point de vue à partir de la côte des 2 amants qui domine la boucle de Seine
- L'esthétique, le design du viaduc franchissant la Seine et l'Eure sont également des sujets importants car cet ouvrage d'art sera visible également de la côte des 2 amants, la base de loisirs de Léry-Poses ainsi que du golf de Poses. Consulter l'étude d'intégration paysagère faite par la CASE.

Ces nuisances peuvent avoir un impact visuel et acoustique sur les activités de loisirs de plein air, en particulier sur le centre équestre de la Voie Blanche en lisière de forêt de Bord qui accueille une soixantaine de chevaux et une dizaine de poneys sur 60 Ha.

Malgré les mesures d'évitement et de réduction, l'impact résiduel du projet nécessitera des mesures compensatoires pour rendre l'infrastructure la moins perceptible et la moins sonore possible : intégration paysagère sur le barreau eurois.

Le poney-club Laurent HUBERT de Saint-Aubin-Celloville se trouve à 1400 m du tracé.

Pour ces 2 centres équestres, il faut rétablir les principaux cheminements équestres.

44113.4 Augmentation de la fréquentation touristique

L'amélioration de la circulation routière à Rouen et dans toute sa périphérie pourrait favoriser le développement touristique de tous les points de fréquentation actuels ; un accès routier plus facile, moins encombré, pourrait même, selon la CCI Seine-Mer-Normandie, influencer l'attractivité touristique du Pays de Bray, à partir de l'A13 par le contournement Est.

De même, les points de fréquentation locaux (base Léry-Poses, Biotropica - 150 000 visiteurs/an -, Golf Poses-Léry) pourraient bénéficier de ce nouvel axe routier leur apportant de nouveaux visiteurs.

44114 Impacts sur les déplacements

44114.1 Voies de communication existantes

- Routes

Les rétablissements des autoroutes, routes nationales et départementales et des chemins d'exploitation identifiés par l'ONF ont été pris en compte. La position des chemins agricoles sera étudiée avec l'étude AFAF.

Des impacts notables pourront être observés sur les routes non rétablies et sur les routes rétablies avec modification significative de tracé comme :

- RD 7 à Préaux
- RD 91 et RD 95 à Boos
- RD 6015 à Gouy
- RD 13 / RD 91 à Ymare
- Rue Désiré Granet à Oissel-Saint-Etienne-du-Rouvray
- RD 6015 à Incarville

L'étude de rétablissement des voies communales sera réalisée ultérieurement après consultation du maire.

Des modifications d'itinéraires pourraient survenir sur les voies suivantes :

- Rue de l'Essart à Préaux
- Route de Préaux à Saint-Jacques-sur-Darnétal
- Route d'Ymare à Saint-Aubin-Celloville
- Rue des Rouliers à Gouy
- Rue du Coteau fleuri à Alizay
- Rue de l'Andelle à Alizay

L'impact sur les modifications et sur les suppressions de voirie est considéré comme faible à moyen.

- Voies ferrées

Le projet coupe plusieurs voies ferrées :

- Rouen-Amiens à Quincampoix
- Rouen-Paris à Saint-Etienne-du-Rouvray
- Rouen-Paris et Rouen-Etrepagny à Alizay

A noter un projet de ligne nouvelle Paris-Normandie qui devra tenir compte de la liaison A28-A13.

L'impact de la liaison A28-A13 sur les voies ferrées est considéré comme faible.

- Voies fluviales

Des piles de viaduc s'inscriront dans la Seine à Oissel et au Manoir. Aucune pile ne sera dans le chenal de navigation de la Seine.

44114.2 Trafic routier

- Evolution du trafic par rapport au scénario au « Fil de l'eau »
 - Une étude de trafic a été réalisée en 2015 par le CEREMA dans le but de déterminer les trafics prévisibles sur le projet. Cette étude a été menée sur la base de données de trafic 2010 et pour une mise en service du projet en 2024.
 - Le projet attirera de nombreux véhicules : 20 000 véhicules/jour sur l'axe nord-sud et 30 000 véhicules/jour sur la pénétrante vers Rouen à Saint-Etienne-du-Rouvray.
 - La modélisation des trafics fait apparaître une forte diminution (jusqu'à - 80%) du trafic de poids lourds sur l'axe nord-sud-A28-tunnel de la Grand'Mare-Pont Mathilde-Boulevard industriel. Ceci est dû au report des trafics de transit nord-sud vers le projet.
 - De même, on voit apparaître une diminution du trafic poids lourds sur les pénétrantes à l'approche de Rouen N 31 et D 6014, le trafic poids lourds ayant été capté par le projet.
Par contre, on voit apparaître une légère augmentation du trafic poids lourds au rond-point des Vaches sur la RD 18E vers l'A13.
 - Les interdictions de circulation des poids lourds qui seront mises en œuvre engendrent un report sur le projet mais aussi un report sur l'itinéraire A29-A151-A150-Pont Flaubert-Sud III, en particulier pour les poids lourds qui desservent le nord de la zone portuaire.
 - Un des objectifs du projet est de décongestionner la ville de Rouen et les pénétrantes venant des plateaux nord et est, et de faciliter les liaisons Val-de-Reuil – vallée de l'Andelle-Rouen.
La réalisation d'un tel objectif aura un impact positif fort.

Beaucoup de contributeurs ont mis en doute la possibilité du projet à décongestionner Rouen, les gains de temps de parcours annoncés et l'attractivité du projet pour les transports de marchandises par poids lourds, en raison du péage.

Dans sa réponse au procès-verbal des observations de la commission d'enquête, le MO affirme : « *le maître d'ouvrage considère que les données de trafic exposées dans le dossier d'enquête publique sont solides et permettent tout à fait de se prononcer sur l'utilité publique du projet* ».

« Ces données ont été expertisées par le Commissariat Général à l'Investissement (CGI) et par 3 experts indépendants ».

- En accompagnement du projet, des modifications des itinéraires poids lourds sont envisagés dont l'interdiction de circulation des poids lourds sur les quais en rive droite de la Seine et sur la zone A13 – RD 18E – Contournement Est.

Ceci est un impact fort positif.

- Le projet accueillera une part significative des déplacements internes à la Métropole, notamment entre les plateaux nord et est de Rouen et les autres secteurs de l'agglomération et favorisera les échanges avec le secteur de Louviers – Val de Reuil et la vallée de l'Andelle.

Ceci est un impact fort positif.

- Amélioration de l'accessibilité

- Le projet va créer un accès rapide entre l'A28 à Quincampoix, les autoroutes A154 et A13 à Incarville et les RD 18E et RD418 à Saint-Etienne-du-Rouvray
- Mais aussi avec les zones disposant d'un diffuseur sur les pénétrantes vers Rouen. Le projet permettra de faciliter les déplacements du plateau-est vers Rouen, les pénétrantes seront débarrassées du trafic poids lourds et partiellement du trafic véhicules légers. Après désengorgement de ces voies, le transport en commun pourra s'y développer.
- La circulation entre le plateau-est et Rouen/rive gauche de la Seine sera facilitée par le « viaduc Seine » vers Saint-Etienne du Rouvray.
- Les riverains le long de l'infrastructure auront plus de facilités pour sortir vers le nord et le sud, et vers Paris via l'A13.
- Le projet va améliorer les liaisons entre Rouen, Louviers, Val-de-Reuil et la vallée de l'Andelle.

Ceci est un impact fort positif.

- Transports exceptionnels

Plusieurs voiries sont interceptées par le projet dont certaines sont empruntées par les transports exceptionnels ; il s'agit de l'A28-RN 31-RD6014-RD 95-RD 7-RD 18 et RD 6015.

Les caractéristiques géométriques de ces voiries ne sont pas modifiées par le projet et pourront continuer à recevoir les transports exceptionnels.

La nature de l'impact est neutre.

- Modification de la hiérarchisation du réseau viaire
Cette modification est suggérée dans le cadre du PDU de Rouen suite à la mise en œuvre du projet.
Plusieurs routes auraient un niveau hiérarchique moindre au profit de la liaison A28-A13 considérée comme voie hyper-structurante, en particulier :
 - La RD 18E jusqu'aux quais de Rouen rive gauche
 - La RD 928 au nord du centre-ville de Rouen
 - La RD 6014
 - La RD 6015 en vallée de la Seine et l'Eure

Cette nouvelle hiérarchisation est une amélioration car permet une définition plus juste de la fonctionnalité des voiries. C'est un impact fort positif.

- Délestage des voiries et réduction de capacité
Ce délestage permet d'envisager la réduction de capacité de certaines d'entre elles. Cette baisse de trafic est une opportunité de développer d'autres projets à ces emplacements : transports en commun, mode doux. C'est un impact fort positif.
- Amélioration des conditions de déplacement
Les conditions de sécurité et de confort sont positives, ce qui est relié au report de trafic vers le projet qui est moins accidentogène. Le bilan socio-économique chiffre cette amélioration à 60 millions d'euros.

L'impact est considéré comme moyen à fort.

44114.3 Articulation avec les autres moyens de transport

- La Métropole a engagé un important effort concernant les transports en commun, avec la desserte de son secteur périurbain, notamment les plateaux Est et Nord. Ceci est acté dans le PDU de la Métropole de Rouen.
- Un projet est également mené par la CASE pour une liaison rapide entre la gare de Val-de-Reuil et le centre-ville de Louviers.

Ceci est un impact fort positif.

44114.4 Modes doux

Des circulations en modes doux existent sur certaines voiries intersectées par le projet.

Il est important de conserver les cheminements piétonniers et cyclables et de développer des cheminements de mode doux sur certains rétablissements de voiries.

44115 Impacts sur le patrimoine

44115.1 Monuments historiques

En terme de monuments inscrits et classés et leurs périmètres de protection, le puits dans l'ancien manoir de la Chapelle sur la commune d'Oissel et son périmètre de protection dans la bande EPDUP sont concernés car le monument date du XVI^e siècle et a été classé par arrêté du 30 août 1946.

Il est également identifié comme site archéologique dans le PLU au titre de la loi Paysage et l'impact sur ce monument est fort et de nature « direct négatif » pendant la phase travaux.

Après toutes les mesures d'évitement et de réduction envisagées, l'impact résiduel oblige à le repositionner en accord avec l'architecte des monuments de France (lettre du 11 janvier 2016 de la ministre de la Culture et Communication). Il a déjà été déplacé dans le passé et n'assure plus la fonction de puits. Sa préservation a bien été identifiée par le maître d'ouvrage dès l'étude du tracé.

44115.2 Patrimoine remarquable

Les bâtiments remarquables « non protégés » ne bénéficient pas de protection réglementaire. Aucun bâti de ce type ne se trouve sur les emprises du projet. Les documents d'urbanisme identifient des ensembles à protéger dont 2 sont situés sur le tracé :

- L'ancien manoir de la Chapelle à Oissel « toute démolition est interdite » (L 123-1-5 du Code de l'Urbanisme)
- La Mare à Pierre à Préaux, concernée par la protection comme élément de paysage et qui se trouve à proximité des futures aires de pesée de poids lourds.

Selon l'article R123-11 du Code de l'Urbanisme, ce type de mares doit être préservé et restauré et les abords doivent faire l'objet d'un aménagement paysager.

Des bâtiments agricoles remarquables au hameau de La Vacherie à Saint-Jacques-sur-Darnétal sont également à éviter.

44115.3 Patrimoine archéologique

Le patrimoine archéologique est protégé par le Code du Patrimoine, qui impose à tout maître d'œuvre public ou privé de faire des fouilles archéologiques préventives sur son chantier (L 523-8).

Selon la DRAC, l'emprise du projet est dense en découvertes anciennes et récentes et avec des possibilités de nouvelles découvertes. Ces sites potentiels se trouveraient dans la partie sud du tracé : Incarville, à proximité de la Seine autour du bois de Pitres et du bois de Rouville.

Les sites archéologiques identifiés par la DRAC sont au nombre de 16 sur le tracé. Les impacts pourraient être considérés comme forts et négatifs en l'absence de fouilles préventives (destruction de vestiges, de villa gallo-romaines...). A noter une voie gallo-romaine à Neuville-Chant-d'Oisel (voie Rouen-Paris).

La découverte de nouveaux sites pourrait être considérée comme un impact positif, synonyme de progrès pour les connaissances du passé.

44116 Impacts sur les risques naturels et technologiques

44116.1 Crues et inondations

Le projet traverse la Seine par le viaduc Seine au niveau d'Oissel/Le Port-Saint-Ouen puis traverse par le viaduc Seine-Eure la Seine et l'Eure au niveau du Manoir/Les Damps.

Le projet passe au niveau de zones inondables répertoriées dans le PPRN « Vallée de la Seine – Boucle de Rouen » pour la zone Oissel/Port-Saint-Ouen et dans le PPRI « Boucle de Poses » pour la zone Le Manoir/Les Damps.

Les inondations par débordement de cours d'eau concernent essentiellement la Seine et ses plus importants affluents dont l'Eure. Il peut se produire autour de ces cours d'eau des remontées de nappes fluviales dans le lit majeur.

Un aléa de remontée de nappes phréatiques existe également de part et d'autre des principaux cours d'eau.

Les crues de ces 2 cours d'eau sont liées à des périodes prolongées de pluie.

L'onde de la marée montante se propage de l'estuaire jusqu'au barrage de Poses et exerce un freinage sur l'écoulement des eaux de la Seine vers l'estuaire.

Le projet traverse également des axes de ruissellement, talwegs, pour lesquels des passages en remblai sont préconisés et la trajectoire rétablie à l'aide d'ouvrages hydrauliques.

D'autres zones inondables sont identifiées au niveau du Robec et de l'Aubette/Ravine qui seront franchies en viaduc avec des piles éloignées du lit mineur.

Les impacts sont moyens et de plusieurs types :

- Modification de l'écoulement et du niveau des crues par les piles du viaduc en zone inondable
 - Imperméabilisation de surfaces (zone inondable) par la plateforme recouverte d'enrobés sur 110 Ha et 10 Ha de réseau d'assainissement
 - Imperméabilisation des zones humides (zone tampon, d'infiltration naturelle, zone d'expansion de crue)
 - Interception de zonages de plans de prévention des risques d'inondation (4 PPRI)
- La modélisation réalisée en 2015 sur les eaux de la Seine et de l'Eure a montré que l'impact sur la ligne d'eau des viaducs est inférieur à 1 cm. L'impact hydraulique est considéré comme négligeable pour ces traversées.

A noter, dans les résultats de cette modélisation, une diminution du niveau d'eau de 10 cm observée en lit majeur rive gauche à l'aval du viaduc de la Seine

- Dimensionner les niveaux des digues des bassins de traitement en les portant à Znphe + 50 cm (Znphe = niveau des plus hautes eaux)
- Limiter les remontées de nappe en diminuant le volume de pieux ancrés dans la nappe (profondeur et diamètre)
- Respecter les dispositions issues des PPRI : pas de remblai en zone inondable (phases travaux et exploitation)
- Rétablir la trajectoire d'écoulement des eaux de ruissellement

Ces mesures d'évitement et de réduction prises, l'impact résiduel est faible.

Imperméabilisation des surfaces

La plateforme du projet recouverte d'enrobés crée une zone imperméabilisée sur laquelle ruissellent les eaux de pluie.

La surface imperméabilisée correspond à environ 110 Ha pour la chaussée et de 10 Ha pour le réseau d'assainissement étanche. Pour une pluie décennale ruisselant sur ces 120 Ha pendant 24 h, le volume d'eau à collecter est de 57000 m³.

Cet impact est fort en phase travaux et phase exploitation

- L'imperméabilisation des zones humides : zones d'infiltration naturelle en cas de crue a un impact résiduel fort nécessite une compensation par acquisition ou création de zones aquatiques de l'ordre d'un hectare.

44116.2 Mouvements de terrains

Sur la zone du projet, il faut prendre en considération :

- L'aléa karstique (et cavités anthropiques)

La dissolution naturelle des calcaires peut être à l'origine de création de vides ou cavités, d'affaissements et d'effondrements. Des bétouilles ont été localisées sur les emprises du tracé :

- Diffuseur RD 6014 (5)
- Diffuseur RN 31 (3)
- Près forêt de Préaux (2)

Les documents d'urbanisme de chaque commune identifient les zones de risques des cavités souterraines.

L'impact est fort et nécessite de :

- Réduire les incertitudes concernant l'aléa karstique par inspection géophysique et visuelle
- Limiter le risque de mouvement de terrain par les dispositions constructives ; comblement par remblaiement gravitaire, renforcement en base de plateforme...

Ceci permet de réduire l'impact final à un niveau faible.

- Faille géologique

Son existence est signalée dans les documents d'urbanisme de certaines communes situées sur un axe NO/SE autour d'Alizay et est de nature à influencer la conception du projet et les méthodes de construction mais le risque de mouvement de terrain est très faible et l'importance de l'impact est très faible.

- Remblais sur alluvions modernes compressibles

La formation des alluvions modernes est consolidée et peut créer des problèmes de tassement : précaution à prendre pour l'important remblai du barreau vers Rouen/Oissel, et pour les ouvrages de la bifurcation à Incarville.

L'importance de l'impact est considérée comme forte et nécessite un système de drainage du remblai et renforcement de celui-ci par des inclusions rigides.

- Retrait gonflement des argiles

Le projet passe au niveau des zones d'aléa moyen en forêt de Bord et bois de Rouville sur une surface 40,5 Ha. Le risque est de voir la plateforme routière endommagée.

L'importance de l'impact est considérée comme faible mais peut encore être réduite en améliorant une partie des sols naturels en place par une purge substituée en matériaux nobles et traités.

44116.3 Risques technologiques

- Incidence sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)

Quelques ICPE se trouvent dans la bande des 300 m d'EPDUP et pourraient être impactées :

- CEMEX OISSEL (Epine Jeanot) sur 5,8 Ha
- SOCIETE CHIMIQUE D'OISSEL sur 0.4 Ha
- OISSEL TRANSPORTS sur 3.2 Ha
- CARRIERE ATC-C3 (Alizay-Le Manoir) sur 4.5 Ha

Mesures

- OISSEL TRANSPORTS a déjà négocié un nouvel emplacement pour continuer son activité
- La CARRIERE CEMEX aura terminé son activité à l'horizon des travaux en 2020
- La CARRIERE ATC-C3 est déjà remblayée

L'impact est nul.

- Passage en zone de danger

Le projet ne passe dans aucune zone de danger

L'impact est nul.

- Circulation de TMD sur le projet : transport de matières dangereuses

Actuellement, le transport des matières dangereuses transite par Rouen, ce qui représente un vrai danger pour la population. Le projet va permettre de reporter le TMD vers des zones plus sécuritaires et moins peuplées.

Il existe un indice d'exposition des personnes IEP dans des périmètres exposés aux risques. L'étude faite par CEREMA révèle que le projet actuel a des IEP globaux de :

- 394 pour le périmètre 200 m contre 277 à 2178 pour les itinéraires actuels
- 576 pour le périmètre de 500 m contre 2866 à 7326 pour les itinéraires actuels

Le projet apporte un gain de sécurité important par report du trafic.

En revanche, de nouveaux points d'attention sur le trafic TMD sont engendrés par :

- Création d'un passage au-dessus de la Seine et de la RD 6015
- Exposition de l'infrastructure sur l'environnement des ERP :
 - o 2 ERP 400 personnes à Saint-Etienne-du-Rouvray (à 200 m)
 - o 8 ERP sensibles 6000 personnes à 500 m

L'impact est considéré comme fort, qui nécessite des mesures (voir 4-6).

- L'aménagement de l'ouvrage routier permet une réduction des risques d'accident et un report du trafic hors de la ville de Rouen
 - Interdire la circulation de TMD en transit sur les pénétrantes Est de Rouen
- Exposition de l'infrastructure aux TMD

L'infrastructure autoroutière créée va être exposée au transport fluvial sur la Seine entre Oissel et le Port-Saint-Ouen, puis entre Alizay et Les Damps, au transport ferroviaire et aux canalisations (GRT GAZ et TRAPIL).

L'impact est moyen à fort et pour le réduire, il faut faciliter l'accès des secours sur la liaison A2

44117 Impacts permanents du projet sur l'acoustique, la pollution des sols, la pollution lumineuse

44117.1 Acoustique et protection contre les nuisances sonores

- Amélioration de l'ambiance sonore dans les zones délestées de trafic

Le bruit routier est composé du bruit du moteur des véhicules, des pneus sur la chaussée, des freins...

Par le report de trafic sur la nouvelle structure, en particulier du transit passant par le cœur de l'agglomération, une légère amélioration de l'ambiance sonore est à envisager sur les axes délestés par le trafic ainsi qu'une diminution de la gêne sonore liée au passage des poids lourds. C'est davantage la nature du bruit que son niveau sonore qui devrait changer avec diminution des pics de bruit et des vibrations liés au passage des camions.

L'impact est positif.

Aucune mesure n'est nécessaire.

- Etude de l'impact acoustique du projet à l'horizon 2024

Règlementation applicable : la circulaire n°97-110 du 12 décembre 1997 relative au bruit dans la construction de voies nouvelles ou l'aménagement de routes existantes.

Des niveaux maximum admissibles suivant la nature des locaux sont fixés par cette réglementation. Au niveau acoustique, il a été relevé que le tracé de l'autoroute se situe dans une zone d'ambiance sonore modérée.

La zone d'ambiance sonore est classée modérée si le niveau de bruit ambiant existant avant la construction de la voie nouvelle à 2 mètres en avant des façades des bâtiments est tel que :

Jour (6h-22h) < 65 dB(A)

Nuit (22h-6h) < 60 dB(A)

La circulaire définit que la contribution sonore de l'infrastructure ne devra pas dépasser 60 dB(A) en période diurne et 55 dB(A) en période nocturne au niveau des habitations. Le dépassement d'un seul des 2 seuils entraîne une protection au bruit de l'habitation concernée.

- Au niveau de la zone EPDUP n°1

Sur ces bases précédentes, les modélisations de l'état acoustique ont identifié une habitation, la ferme de l'Essart à Préaux, où les niveaux sonores sont supérieurs aux objectifs de niveau sonore fixés par la réglementation.

Deux solutions techniques sont proposées pour atteindre les objectifs :

- Ecran acoustique : longueur 160 m, hauteur 2 m
- Merlon : longueur 160 m, hauteur 2 m, positionné à 7 m de la voie

Selon le MO, ceci sera affiné en phase ultérieure du projet.

- Au niveau de la zone EPDUP n°2

L'ambiance sonore préexistante pour cette zone est modérée pour les périodes diurnes et nocturnes.

Il n'y aura aucun impact acoustique du projet sur la zone.

- Au niveau de la zone EPDUP n°3

En dehors de la proximité immédiate de la RD 6014 et la RD 138, l'ambiance sonore préexistante est modérée pour cette zone. La contribution sonore de l'autoroute ne devra pas dépasser 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit.

Deux habitations ont été identifiées au niveau du hameau du Boc de part et d'autre du tracé de la commune de Boos, avec un niveau sonore hors normes.

L'impact est fort.

Le MO s'est engagé à mettre en œuvre une tranchée couverte de 100 m au niveau du hameau du Boc ainsi que des écrans acoustiques de 2 m de haut sur des longueurs de 180 et 200 m de chaque côté de la tranchée. Ces aménagements permettront de ramener les niveaux sonores du projet à des valeurs inférieures aux objectifs.

Durant l'enquête publique, de nombreuses inquiétudes ont été exprimées par les habitants du hameau de Boc, de la rue des Champs et par les élus de Boos et de La-Neuville-Chant-d'Oisel.

Aussi, la commission d'enquête, dans le procès-verbal des observations, a demandé un rallongement de la couverture de la tranchée couverte du Boc. Le MO, dans son mémoire en réponse, n'accepte pas cette demande et propose un « *aménagement paysager d'accompagnement à la tranchée couverte permettant alors d'apporter une protection visuelle et phonique de qualité aux riverains de la rue des Champs et de la rue du Boc* ». Cet aménagement paysager serait réalisé entre la rue des Champs et l'autoroute.

- Au niveau de la zone EPDUP n°4

En dehors de la proximité immédiate de la RD 95, de la RD 6015, de la RD 7 et de la RD 18E, l'ambiance sonore pour cette zone est modérée pour les périodes diurnes et nocturnes.

La contribution sonore de l'infrastructure ne devra pas dépasser 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit.

Dix-huit habitations ont été identifiées le long du trajet où les niveaux sonores sont supérieurs aux objectifs acoustiques. Il s'agit d'habitations au Clos du Mouchel aux Authieux et dans la zone de raccordement au niveau de la RD 18 – rue Désiré Granet.

L'impact est fort.

Le MO s'est engagé à mettre en œuvre une tranchée couverte au niveau du Clos du Mouchel d'une longueur de 63 m ainsi que des écrans acoustiques et de reconstituer la rue du Clos du Mouchel.

Dans son mémoire en réponse, le MO a indiqué « *qu'une couverture supplémentaire n'apporterait pas, pour le bourg, de réduction de bruit du fait de la distance et du positionnement en déblai de l'infrastructure. Le prolongement de la tranchée couverte (demande de la commission d'enquête) n'apportera pas de plus-value par rapport à des aménagements paysagers comprenant des modèles de terrain* ».

Au niveau du raccordement avec la RD 18E, l'écran anti-bruit situé sur la butte sera remis en place et d'autres protections anti-bruit sont prévues.

Ces mesures permettent de ramener les niveaux sonores du projet à des valeurs inférieures aux objectifs acoustiques réglementaires.

- Au niveau des zones EPDUP n°5 et EPDUP n°6

En dehors des proximités immédiates de la RD 321, RD 77, de la voie ferrée et de la RD 6015 et de l'A13, l'ambiance sonore préexistante pour ces zones est modérée.

La contribution sonore de l'infrastructure ne devra pas dépasser 60 dB le jour et 44 dB la nuit.

La nature de l'impact sur ces 2 zones est neutre.

- Préservation des zones calmes

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement PPBE de la Métropole Rouen-Normandie approuvé en 2012 et reconduit en 2014 prévoit de proposer une définition claire des zones calmes.

La commission d'enquête recommande d'appliquer le principe de l'émergence sonore sur les zones sensibles : soit état initial du bruit +5 dB(A).

- Pollution lumineuse

Impacts

En dehors des éclairages prévus au niveau des barrières de péage, il n'est pas prévu d'éclairage au niveau du projet et donc pas de mesures particulières.

L'impact est nul à faible.

Pas de mesures à mettre en œuvre.

41118 Qualité de l'air

44118.1 Emissions polluantes à l'échelle de l'aire d'étude

Les polluants pris en considération sont :

- Oxydes d'azote NO_x
- Monoxyde de carbone CO
- Dioxyde de soufre SO₂
- Les hydrocarbures
- Le benzène C₆H₆
- les particules PM₁₀
- Nickel Ni
- Cadmium Cd

La variante d'étude retenue est comparée à un scénario « fil de l'eau » au même horizon d'étude 2024.

Le bilan des émissions polluantes sur une journée en 2024 comparé à un scénario au « fil de l'eau » au même horizon 2024 montre que le projet conduit à un accroissement des émissions des différents polluants de 4% à 14% à l'échelle de l'aire d'étude.

Les polluants traceurs spécifiques de la pollution automobile sont :

NO_x, PM₁₀, CO₂ et benzène

Le benzène est un polluant émis par les VL essence. La hausse des émissions est à mettre en parallèle avec l'augmentation des volumes de trafic (nombre de véhicules x km parcourus), qui est la conséquence des allongements des distances parcourues.

Concernant les 3 polluants NO_x, CO₂, et PM₁₀, des hausses et baisses sont constatées sur l'aire d'étude. Ainsi :

- Diminution sensible des émissions polluantes

- Sur les principales pénétrantes à l'est de la Métropole : N 28, N 31, D 6014, D 6015 ainsi que sur la RD 18E
Cetle baisse s'observe sur les sections situées entre projet et le centre de la Métropole
 - Sur les axes du centre-ville, notamment sur les quais rive droite et rive gauche
 - Sur l'A13 entre les échangeurs d'Incarville et des Essarts et sur RD 6015 à Igoville et Pont-de-l'Arche ainsi qu'en forêt de Bord sur la RD 321
- Augmentation sensible des émissions polluantes
- Globalement sur l'ouest de l'agglomération de Rouen et au niveau d'Incarville
 - Sur l'itinéraire N 338, Pont-Flaubert, début de l'A150, sur la rocade sud et la RD 18E entre l'A13 et le rond-point des Vaches

La mise en service du projet, qui vise en partie à décharger les principaux axes, devrait diminuer les situations de congestion.

44118.2 Dispersion des polluants aux abords du projet

Les concentrations sont maximales sur les voies de circulation. Elles diminuent ensuite en fonction de la distance pour tomber à un niveau caractéristique de fond, et sous l'effet des conditions atmosphériques : vent, température, air ensoleillement. Des études faites par le CERTU et le CETE ont montré que les concentrations maximales relevées dans l'axe de circulation sont divisés par 4 à 100 m et par 8 à 200 m de l'axe.

A 300 m de l'axe, les concentrations de polluants représentent moins de 10% des concentrations de l'axe. Dans le cas d'une pollution particulière par métaux lourds (plomb...), une circulaire du 25 février 2005 prévoit d'étudier cette pollution dans une bande de 100 m.

- Dioxyde d'azote NO₂
- La valeur limite pour la protection de la santé humaine est de 40 µg/m³ en moyenne annuelle. Les mesures effectuées dans le cadre de l'état initial ont fait état de dépassements importants sur la zone d'étude : rond-point des Vaches et RD 18E.
- D'autres points sensibles sont la zone d'Incarville (A13/A154) et, dans une moindre mesure, sur l'A28.
- Poussières PM10
- La valeur limite pour la protection de la santé humaine est de 40 µg/m³ en moyenne annuelle.
- Concentrations estimées pour le scénario « fil de l'eau » : 19 à 42 µg/m³
 - Les niveaux les plus élevés sont sur l'A13 puis RD 18E et sur l'A28

Après réalisation du projet, les concentrations simulées s'échelonnent entre 19 et 47 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en bordure de l'axe projet. Les niveaux les plus élevés sont simulés comme pour le NO_2 , à la jonction A13/A154 (Incarville), à la jonction avec la RD 18E, au rond-point des Vaches et, dans une moindre mesure, au niveau de la jonction avec l'A28. A noter, selon AIR NORMAND, que 60% des particules fines sont inférieures à 2.5 μ .

- Monoxyde de carbone CO
Les concentrations en CO à l'air libre ne constituent pas un enjeu important ; il est étudié en cas de tunnel sur le parcours.

- Benzène
Valeur limite pour la protection de la santé humaine : 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. L'objectif de qualité est fixé à 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

- Concentrations estimées pour le scénario « au fil de l'eau » : 1.5 à 1.58 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- Après mise en place du projet, les concentrations simulées entre 1.5 à 1.62 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

L'influence de l'infrastructure est très faible pour le benzène.

- Impact du projet sur la qualité de l'air
Suivant les résultats de la modélisation seuls les polluants NO_x et PM_{10} font l'objet de dépassements des critères réglementaires au rond-point des Vaches et à Incarville.

- Exposition de la population à la pollution atmosphérique
En raison des flux de circulation des secteurs les plus denses vers des secteurs éloignés, l'exposition globale de la population diminue légèrement (IPP : Indice Pollution – Population) :

IPP -0.1% à -0.3%

Les 3 indices pollution-population ont été calculés au niveau des bâtiments de la bande EPDUP : on constate des diminutions de l'exposition des populations sur la partie est de l'agglomération de Rouen, notamment le long des principales pénétrantes, ainsi qu'au centre-ville.

L'impact est considéré comme moyen.

442 Les impacts temporaires

Une fois la déclaration d'utilité publique proclamée et le concessionnaire désigné, ce dernier devra proposer un tracé définitif, à l'intérieur de la bande DUP de 300 m de large.

Une enquête parcellaire et « loi sur l'eau » aura lieu.

Dès lors, les travaux pourront commencer.

Leur réalisation entrainera inexorablement des nuisances durant les 4 à 5 années que durera le chantier.

Il devrait se dérouler selon le phasage suivant :

- Détournement des réseaux, eau, gaz, Edf ...
- Façon de plateformes et de pistes en vue des stationnements et de la circulation des engins de chantier.
- Mise en place des bassins et d'ouvrages d'assainissement pour la collecte des eaux.
- Terrassements à l'avancement, en remblais ou déblais de l'emprise et mouvements des terres (pour voies courantes et échangeurs).
- Construction des viaducs.
- Travaux de déviations temporaires des routes et chemins traversant la bande, en vue de la construction des ouvrages d'art à leurs emplacements définitifs.
- Constructions des ouvrages d'art enjambant la future autoroute.
- Rétablissements des routes et chemins déviés sur les ouvrages d'art nouvellement construits.
- Façon des couches de fondation autoroutière, soit par traitement à la chaux en place soit par apport de matériaux de carrière (y compris les voies d'entrées et de sorties, ainsi que les échangeurs).
- Revêtement des chaussées en enrobés.
- Réalisation des bassins de rétention et d'ouvrages hydrauliques de part et d'autre de l'autoroute.
- Aménagement des talus et plantations.
- Mise en place des équipements de sécurité (bande centrale béton, glissières, téléphonie sur BAU etc...).
- Pose des murs de protection acoustique.

- Pose des clôtures de sécurité.
- Mise en place de la signalisation (peinture au sol et panneaux).
- Installation des péages.

Le pétitionnaire envisage la création d'une aire de repos aménagée sur le parcours.

Comme il en était fait état lors de notre propos liminaire, les travaux engendreront des nuisances temporaires, autres que celles qui pourraient survenir à terme lors de l'exploitation.

Examinons les troubles prévisionnels et les mesures adéquates proposées pour les amortir ou les supprimer :

- Circulations des engins de chantier et des poids lourds sur le réseau existant : Les transports des terres (déblais/remblais) devront être organisés de façon à emprunter au minimum le réseau existant. Un planning sera proposé par le concessionnaire. Les chaussées existantes empruntées devront être nettoyées sans délais.
- Les routes et les chemins traversant la bande DUP, le seront par l'intermédiaire de ponts, enjambant l'autoroute. Pour réaliser ces ouvrages d'art, les routes et les chemins concernés devront être déviés, créant par là même des perturbations de circulation chez les riverains. Le concessionnaire devra les informer « au fil de l'eau », suivant l'avancement du chantier et mettre en place des itinéraires de déviation.
- Protection des ressources en eaux. Dès le début des travaux, les dispositifs de collecte et de traitement des eaux seront mis en place (bassin de stockage, traitement des eaux de lessivage des engins et camions de chantier). Une attention toute particulière devra être apportée aux nuisances éventuelles dues aux vents pendant les périodes de traitement à la chaux des matériaux en place.
- Bruits, poussières et vibrations. Les travaux seront effectués pendant des horaires normaux dans la journée, à l'exception des week-ends. Des dérogations auront cependant lieu lors des croisements avec le réseau ferré ou avec les RN existantes. Lors des fortes chaleurs les arrosages des plateformes seront nécessaire pour éviter au maximum les poussières.
- Protection des captages AEP. Certains viaducs, comme ceux du Robec et de l'Aubette, sont près de captages. Des mesures particulières devront être prises pour s'assurer de la qualité de l'eau (piézomètres de contrôle).
- Protection de l'environnement naturel. Les zones à protéger (faune et flore) ont été définies par des ingénieurs écologues. Des mesures de protection ont été envisagées, le concessionnaire devra les respecter (ex : les périodes sensibles pour la faune). Ces mêmes ingénieurs écologues sont chargés du suivi.

- La création d'emplois. Cette rubrique a été classée dans les impacts temporaires et elle revêt un aspect très positif. En effet, selon le pétitionnaire, la réalisation du projet devrait créer 1300 emplois chaque année durant les 4 à 5 ans que devrait durer le chantier.

De la même manière, nous pouvons définir les impacts temporaires sur l'environnement humain ou physique.

1° - Sur l'environnement humain :

- Afin d'éviter la dispersion des produits chimiques dans l'air ambiant, et les odeurs insupportables, les postes d'enrobés et les postes de matériaux blancs devront être installés en dehors des zones sensibles. Le concessionnaire devra mettre en place un « plan d'alerte ».
- Les déchets DIB, DIS, les démolitions béton ou déchets verts devront faire l'objet de tris sélectifs et de collectes de ramassage organisées.
- La création de plateformes et de pistes pour les stationnements ou les déplacements d'engins de chantiers entraîneront des terrassements de terres agricoles. Le concessionnaire devra éviter de créer ces plateformes auprès des zones sensibles. Des clôtures provisoires seront installées afin de préserver l'activité de l'élevage, perturbé par ces installations.
- Les pistes de chantier seront balayées et arrosées afin d'éviter les poussières.
- Concernant les nuisances sonores : les engins de chantiers et les camions devront être, bien évidemment, conformes aux normes en vigueur. La vitesse sur le chantier sera limitée. Les zones de stockage de matériaux devront se trouver éloignées des habitations. Des réunions de communications et d'informations seront faites avec les riverains. Le concessionnaire prévoit un suivi des nuisances sonores et des vibrations au niveau des maisons.
- En cas de coupures de réseaux dus aux phases de chantier, les riverains concernés seront avisés préalablement.
- Comme énoncé précédemment, un plan de circulation sera fait pour pallier aux désagréments dus aux déviations et rétablissements des voies de communications.
- Au cas où des engins de guerre seraient découverts lors des terrassements, le chantier sera arrêté et l'administration concernée, prévenue.
- Les PPRI devront être pris en considération.

2° Sur l'environnement physique.

- Les eaux pluviales, durant le chantier, seront réceptionnées dans des bassins provisoires.

- Les captages d'eau potable devront faire l'objet, de la part du concessionnaire, d'une vigilance accrue (pose de piézomètres en amont et en aval, avec des suivis rigoureux).
- Les dépôts provisoires des déblais se feront en dehors des zones sensibles, toujours en accord avec les propriétaires et les élus communaux.
- Il sera formellement interdit de déverser quoi que ce soit dans les cours d'eau.
- Le pompage d'eau pour les besoins du chantier ne devra pas se faire dans les zones où il y a risque d'étiage.
- Afin d'éviter les modifications du substrat des cours d'eau, toutes les mesures pour éviter la pollution devront être mises en œuvre : les terres souillées seront évacuées immédiatement, les fossés, talus et berges seront végétalisés dès que les saisons le permettront. Les parois des bassins de rétention seront bâchées par du géotextile et, certains, munis de séparateurs d'hydrocarbures.

4.5 le cumul des effets avec les autres projets du territoire

451 identification des projets du territoire avec lesquels un effet cumulé est possible.

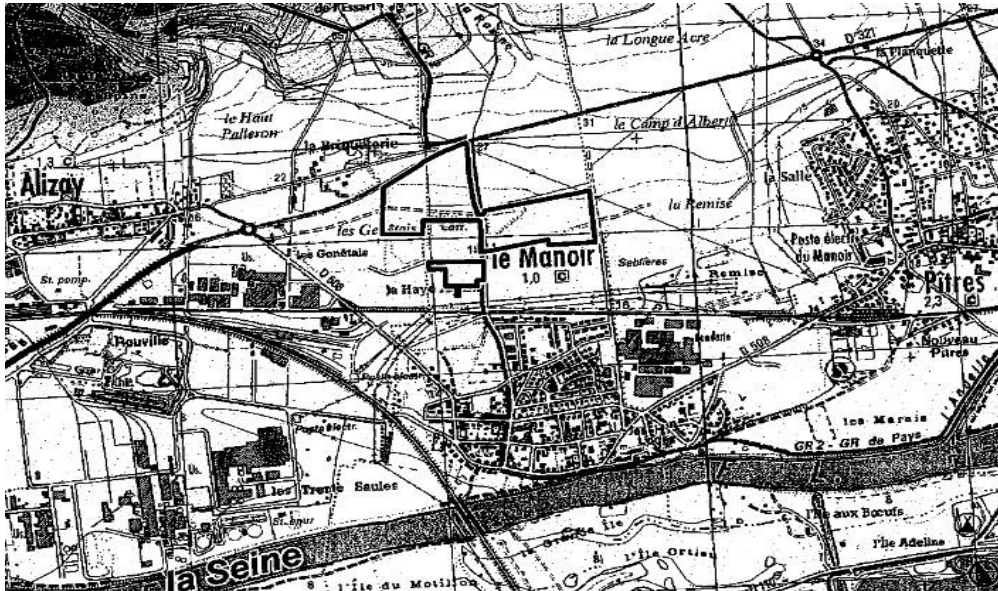
Les projets décrits ci-après seraient susceptibles d'avoir des effets cumulés avec le projet présenté à l'enquête publique.

L'exploitation de carrières soumise à autorisation ATC-C3 qui a fait une demande de renouvellement d'autorisation d'extension et de modification des conditions d'exploitation de carrière en 2012, pour laquelle l'Autorité Environnementale a rendu un avis favorable le 13 juin 2012.

L'aménagement de la zone Seine Sud constituée au moment du projet:

- ZAC du halage;
- ZAC la Sablonnière à Oissel.

4511 La carrière ATC-C3



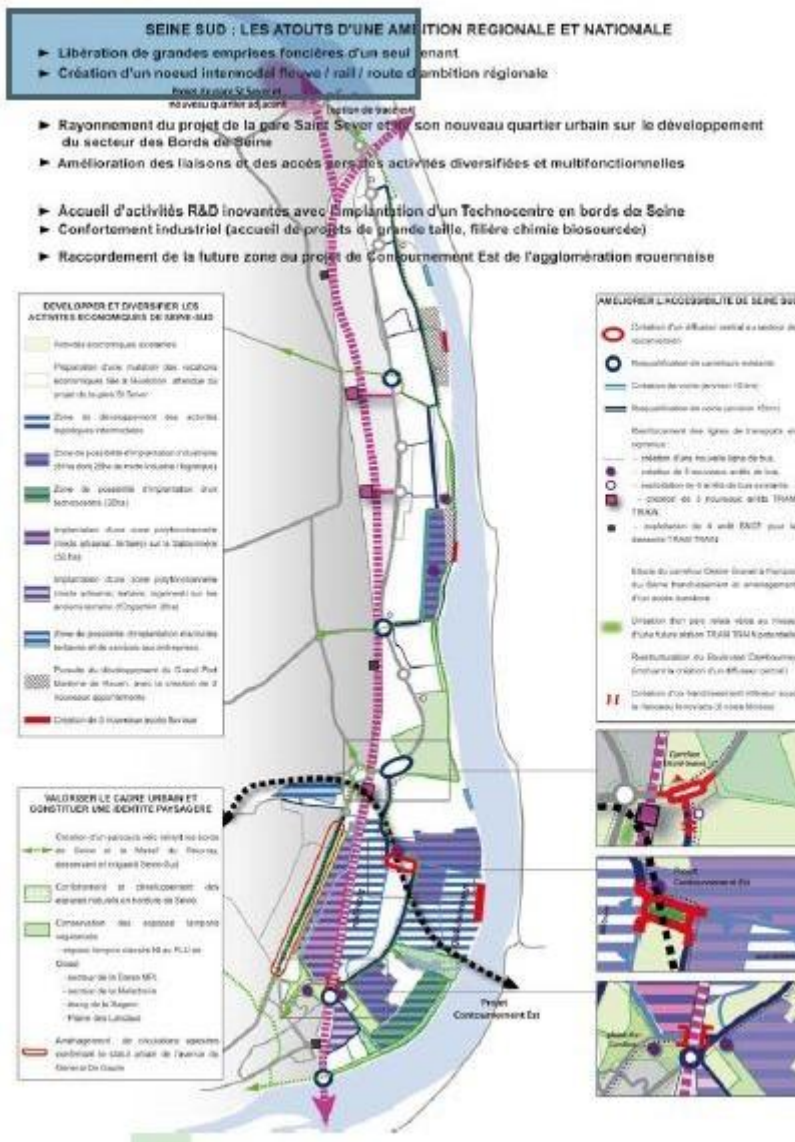
Localisation de la carrière ATC C3 (source dossier enquête publique extension)

ATC-C3 est une carrière de sables et de graviers alluvionnaires en cours d'exploitation qui fait l'objet d'un renouvellement d'exploitation et d'une extension de la zone exploitée. La carrière actuelle et le projet d'extension sont situés dans la plaine alluviale, sur les communes d'Alizay et le Manoir.

Une demande d'autorisation ISDI (Installation de Stockage des Déchets Inertes) était en cours au moment de la rédaction du dossier d'enquête publique, afin d'obtenir l'autorisation de remblayer la partie ouest de la carrière dont le remblaiement n'avait pas été prescrit par l'arrêté d'exploitation.

Le cumul pourrait exister si les travaux de remblaiement et de remise en état de la carrière coïncidaient avec les travaux de terrassement du projet, engendrant à ce moment là une addition temporaire de nuisances telles que bruit, empoussièrement, coupure de route. Il pourrait également y avoir cumul d'effet au cas où il serait décidé d'utiliser les déblais en excès provenant du chantier du projet pour remblayer la carrière selon des mesures environnementales appropriées.

4512 La zone Seine Sud



Situation de la zone Seine Sud (source Métropole)

La zone d'activités Seine-Sud constitue un secteur de développement économique majeur pour la Métropole Rouennaise et le Nord-Ouest de la France.

Elle englobe deux secteurs:

- La ZI Est, située sur les communes de Sotteville-lès-Rouen et d'Amfreville-la-Mi-voie sur environ 300 hectares.

Il s'agit déjà d'un secteur sur lequel sont implantées de nombreuses entreprises représentant 6 000 emplois.

- Le secteur industriel d'Oissel et Saint-Etienne du-Rouvray, où l'opération consiste à aménager des secteurs en friche sur un potentiel foncier de 250-300 hectares.

Depuis mi 2010, le projet est entré dans sa phase pré-opérationnelle avec les études liées à la requalification du secteur de reconversion : étude d'impact, études nécessaires à la création d'une ZAC ou de procédures opérationnelles, mise en place d'outils de maîtrise du

foncier (Zone d'Aménagement Différé), concertation publique.
Cette opération de reconversion sera menée par projets successifs.

4513 La ZAC du Halage à Saint-Etienne-du-Rouvray



Localisation de la zone du Halage (source Métropole Rouen Normandie)

La ZAC du Halage se situe au cœur de la zone économique de Saint-Etienne-du-Rouvray, en bord de Seine rive gauche.
Cette zone est dédiée aux activités logistiques et de transport et constitue le pôle privé « Rouen Multi-Marchandises ».

Le schéma d'aménagement de cette ZAC du Halage a été conçu à partir de plusieurs éléments forts :

- Aménager un parc d'activités qui tenant compte des particularités environnementales du site et recrée des habitats pour les espèces protégées présentes sur le site;
- Préserver et mettre en valeur les espaces naturels protégés aux franges du secteur d'étude;
- Optimiser le découpage parcellaire et la desserte interne du parc (desserte interne "simple", en cohérence avec le parc d'activités existant : aménagement de voiries internes à la zone, adaptées aux trafics et sécurisées aux différents échangeurs), tout en prenant en compte les contraintes techniques et environnementales du site;
- Concevoir des espaces publics intégrant les différents modes de déplacement;
- Concevoir une zone pouvant potentiellement être « connectée » au fleuve.

Cette zone se voulant multimodale est également connectée à la route la RD18E et de ce fait pourrait être directement concernée par un cumul d'effets avec le projet de contournement, engendrant une augmentation du trafic de véhicules.

Cet effet de cumul a été intégré dans l'étude du trafic réalisée dans le cadre du dossier d'enquête publique.

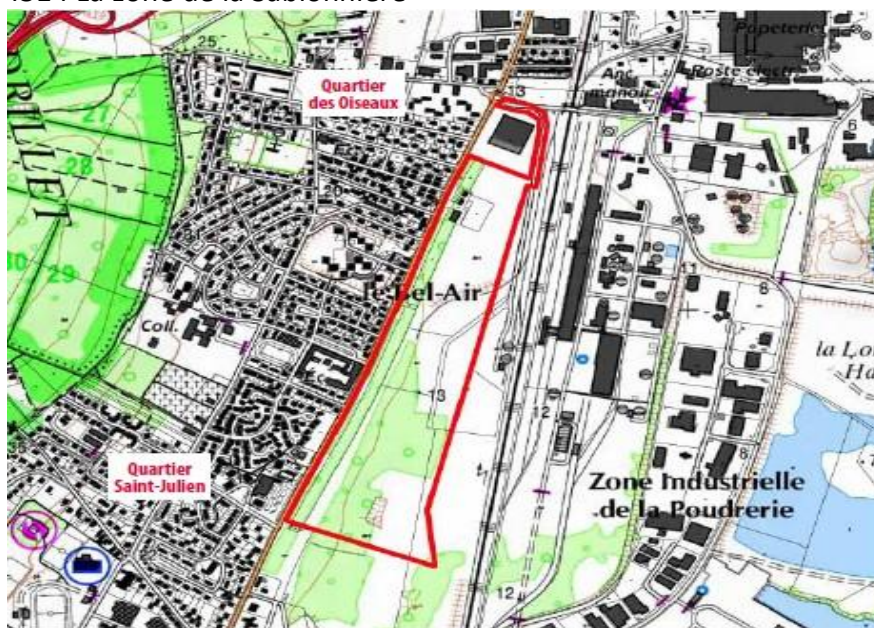
Les impacts cumulés pourraient également concerner la faune et particulièrement une espèce d'oiseau, présente dans le secteur des deux projets: l'Oedicnème criard.

Bien que la ZAC du Halage soit réalisée et mise en service avant le projet de contournement, il pourrait y avoir, en cas de réalisation du projet de contournement, un effet cumulé par diminution des espaces de vie disponibles pour l'Oedicnème criard dans le secteur de la ZAC. Cet effet cumulé se caractériserait par une intensification des ruptures de continuités (causées par la circulation de la zone d'activités et le projet routier, et par la barrière physique que constitue le projet routier) et un risque de dérangement (nuisances sonores et lumineuses, causées par les deux projets).

Des mesures ERC (éviter, réduire, compenser) en faveur de l'espèce ont été préconisées dans le cadre de la zone du Halage, elles le sont également dans le cadre du projet "liaison A28/A13 - contournement est de Rouen".

Elles devront, si elles se veulent efficaces, être coordonnées et cohérentes dans le secteur de la ZAC.

4514 La zone de la Sablonnière



Localisation de la zone de la Sablonnière (source bulletin municipal de la commune d'Oissel)

Implantée sur une emprise de 25 hectares à Oissel, dont 5 seront aménagés en espace paysager favorisant la transition avec l'environnement existant, la ZAC de la Sablonnière est située en limite Ouest du périmètre Seine Sud, elle est destinée à accueillir des PME/PMI dans le domaine du mixte artisanal et du service.

Elle est proche du "rond point des vaches" près duquel le projet de "liaison A28-A13 - contournement Est de Rouen" viendrait se connecter.

Le projet présenté à l'enquête publique n'a aucune emprise sur cette zone, mais il contribuerait à optimiser la desserte de celle-ci.

Il n'y a donc pas d'effets cumulés directs possibles.

Par contre le dossier d'enquête publique fait ressortir de possibles "impacts à distance du site, à savoir des pollutions accidentelles (qualité des eaux souterraines, de la Seine, qualité

de l'air), le risque inondation par débordement de la Seine, les nuisances sonores et les poussières, l'aspect paysager depuis le lointain sur les deux projets renforçant le caractère industriel de la zone, l'activité et l'emploi, et les déplacements."

452 Les projets de développement en interface avec le projet

Au delà des effets cumulés identifiés ci-dessus et qui sont intégrés dans les actions correctives envisagées dans le cadre de la démarche ERC, il convient de noter que le projet envisagé se situerait dans un territoire en grande évolution à la date de l'enquête publique.

Il convient de mentionner que depuis 2013, l'AURBSE (Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de la Seine et Eure) coordonne une réflexion associant les collectivités concernées ainsi que les partenaires socio-économiques locaux.

Cette démarche menée bien en amont du projet a permis de "dégager des orientations partagées pour assurer la bonne cohérence du projet d'infrastructure avec les autres perspectives de développement du territoire"; elle a pour objectif de garantir l'articulation du projet de Liaison A28-A13 avec les projets structurants portés par ailleurs par l'Etat, par les collectivités ou par les opérateurs économiques.

La pièce H du dossier d'enquête publique intitulée "Synthèse des Perspectives d'Aménagement et de Développement du Territoire" ou SPADET est particulièrement intéressante sur ce point.

Les parties 4 "les projets d'infrastructures de transport sur le territoire" et 5 " les projets de développement des collectivités en synergie avec le projet d'infrastructure" apportent les éclaircissements nécessaires sur ce sujet; certains d'entre eux étant susceptibles d'avoir des effets cumulés en cas de réalisation du projet soumis à enquête publique.

4521 des projets déjà concernés par une interaction potentielle avec le projet "liaison A28/A13 - contournement Est de Rouen" en cas de réalisation

Le dossier d'enquête publique attire l'attention sur le fait que de nombreux projets d'aménagements susceptibles d'avoir des effets cumulés ont déjà été intégrés dans l'étude de trafic réalisée à cette occasion.

Certains d'entre eux, recensés dans le tableau figurant à la page 113 du résumé non technique de l'étude d'impact méritent attention en ce qui concerne le cumul des effets, ce sont :

- la plateforme tri-modale Igoville-Alizay-Pitres- Le manoir;
- la ZAC des Coteaux à Val de Reuil;

a/ La plateforme tri-modale en rive droite de la Seine dont la localisation pourrait avoir une interaction forte avec le projet qui la desservirait directement par l'échangeur avec la

RD321.

S'il était réalisé, ce projet serait susceptible de modifier les trafics poids-lourds sur le réseau routier à l'Est de Rouen.

Le projet de "liaison A28-A13 - contournement Est de Rouen" pourrait être concerné à cause de l'échangeur avec la RD321 qui se trouverait à proximité.

La réalisation des travaux pourrait entraîner des contraintes de circulation pendant la durée des chantiers.

b/ La requalification urbaine de la ZAC des Coteaux à Val de Reuil, a été lancée par la CASE en 2005; cette opération devrait être achevée à l'horizon de l'éventuelle réalisation du projet soumis à enquête publique.

Elle couvre 78 ha et comprend la construction de 1025 logements.

Les effets cumulés de ces deux projets, ils sont identifiés dans le cadre du dossier d'enquête et principalement paysagers puisque des co-visibilités seraient créées.

L'étude signale que du fait de l'éloignement, la perception acoustique devrait être restreinte, même si un bruit de fond est probable pour les nouvelles habitations.

4522 Les projets d'infrastructures de déplacements qui pourraient avoir une interaction potentielle avec le projet "liaison A28/A13 - contournement Est de Rouen" en cas de réalisation.

Dans les parties 4 et 5 du SPADET, on note un certain nombre de projets qui potentiellement pourraient avoir des interactions avec le projet porté à enquête publique.

a/ les accès du Pont Flaubert: les mutations urbaines, commerciales et industrielle conduisent à prévoir l'aménagement d'accès au Pont Flaubert en rive gauche de la Seine, notamment raccordement à la voie rapide Sud III; projet venant en complémentarité du projet "liaison A28/A13 - contournement Est de Rouen" et susceptible d'impacter les études de trafic et la mobilité dans la Métropole Rouen Normandie;

b/ Le franchissement de la vallée du Cailly;

c/la réalisation d'un éventuel raccordement RD 928 - A28: réflexion initiée par les collectivités locales et particulièrement par les communes de Quincampoix et Isneauville;

d/le renforcement des réseaux de transport en commun de la Métropole Rouen Normandie;

e/ les projets ferroviaires: la Ligne Nouvelle Paris Normandie/LNPN, la ligne de fret Serqueux-Gisors

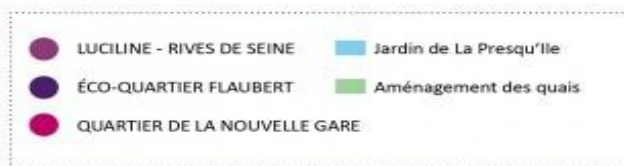
- la construction d'infrastructure fluviales telles que : le quai fluvial d'Alizay, le projet de plateforme Seine-Sud

- les projets de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) Louviers/Val de Reuil et THNS (Transport à Haut Niveau de Service) du plateau Est de Rouen

tous projets susceptibles d'impacter les études de trafic et la mobilité en périphérie du projet "liaison A28/A13 - contournement Est de Rouen".

4523 Les projets de développement des collectivités qui pourraient avoir une interaction avec le projet "liaison A28/A13 - contournement Est de Rouen" en cas de réalisation

a/ Le projet Seine Cité



source Métropole Rouen Normandie

Au cœur de la Métropole, sur les villes de Rouen et Petit-Quevilly, trois projets d'envergure, Luciline-Rives de Seine, l'Ecoquartier Flaubert et le quartier de la nouvelle gare, répondent aux besoins des habitants en termes de logement et aux enjeux de développement des activités innovantes, de services et de tertiaire supérieur.

Centre économique, il concentre les services à la population, aux entreprises ainsi que les grandes administrations et deux pôles universitaires.

Elle doit s'appuyer sur une inter-modalité basée sur un réseau de transports collectifs, une nouvelle gare ferroviaire, qui devraient bénéficier de la nouvelle infrastructure.

b/ La plaine de la Ronce



source Métropole Rouen Normandie

Il s'agit d'un parc d'activités à dominante tertiaire.

Il est directement relié à l'A28/A29 Amiens-Reims et à l'A16 Lille-Calais-Boulogne. Dans la prolongation des parcs tertiaires de la Vatine et de la Bretèque, au sein du bassin d'emploi constitué des villes du plateau Nord de Rouen, le parc d'activités La Ronce se développe sur 100 ha.

Les accès autoroutiers et la ligne de transports en commun F1 en site propre, permettent au site d'être à 15 mn du centre-ville de Rouen et du pôle d'échanges SNCF.

D'après le dossier d'enquête publique, la suite des aménagements de la zone serait liée à la réalisation du projet "liaison A28/A13 - contournement Est de Rouen".

c/Les espaces d'activité Ecoparc et Pitres/Le Manoir/Alizay



Source Communauté d'Agglomération Seine Eure/CASE

Les deux projets majeurs mentionnés ci-dessus pourraient bénéficier d'une synergie avec le projet objet de l'enquête publique, il s'agit:

- d'une part de l'extension des activités des Ecoparcs déjà opérationnels dans la zone d'Heudebouville;
- d'autre part, la zone intermodale de Pitres/Le Manoir/Alizay avec comme déjà prévue la création du Port fluvial d'Alizay.

4.6 Les mesures ERC proposées et leur efficacité

La doctrine nationale du ministère en charge de l'écologie relative à la séquence éviter, réduire, compenser les impacts sur le milieu naturel présente la démarche : « Les questions environnementales doivent faire partie des données de conception des projets au même titre que les autres éléments techniques, financiers... Cette conception doit tout d'abord s'attacher à éviter les impacts sur l'environnement, y compris au niveau des choix fondamentaux liés au projet... » Cette démarche concerne l'ensemble des thématiques de l'environnement, et notamment des milieux naturels. Celle-ci doit conduire à prendre en compte l'environnement le plus en amont possible lors de la conception du projet d'autant plus que l'absence de faisabilité de la compensation peut, dans certains cas, mettre en cause le projet.

Les mesures d'évitement font partie intégrante de la phase de conception que ce soit dans lors de l'étude des variantes ou lors de l'étude du tracé retenu. L'analyse multicritère des différentes variantes constitue donc la première mesure d'évitement du projet.

461 Les mesures d'évitement

Environnement Physique

Le tracé du projet s'adapte au relief afin de réduire les modifications marquantes du paysage.

Les piles des viaducs ne seront pas installés dans le lit mineur des cours d'eau (Robec et Aubette).

Une trentaine de talwegs est intersectée et franchie par des viaducs pour certains, tels que les Chartreux, les Bucaux et celui longeant le chemin des Vallots en forêt de Bord. Afin d'éviter les pollutions chroniques, les eaux de ruissellement seront recueillies dans des corniches caniveaux.

Les périmètres de captages d'eau potable de Saint-Aubin Epinay, Fontaine-sous-Préaux, du forage de Darnétal et de la Chapelle sont concernés par le projet ainsi que des bétoires. Les rejets des bassins de retenue des eaux pluviales se feront en aval des captages AEP et des bétoires en lien hydrogéologiques avec ces derniers.

L'AE note que les enjeux ont été bien identifiés et que les mesures prévues n'appellent pas de remarques.

Dans le cadre de la protection de la ressource en eau, le MO, dans le dossier, indique que seule la variante Port Saint Ouen permet d'avoir le temps d'intervenir afin d'éviter une pollution d'atteindre le captage. Entre le projet et le captage, une dizaine de jours est en effet nécessaire au transit de l'eau.

Des dispositifs anti renversement des poids lourds, respectant les normes européennes des véhicules, seront installés sur les viaducs.

Les délaissés et les espaces verts seront entretenus sans produits phytosanitaires.

Environnement humain :

Le projet traverse 27 communes dont l'occupation des sols sera ainsi modifiée.

Le principe d'un passage à distance des centre-bourgs permet de limiter la destruction d'habitations et de bâtiments dédiés aux activités économiques ou agricoles, d'éviter la fragmentation des boisements tels que la forêt de Longboel ou le bois de la Cuette.

La limitation des emprises travaux et des solutions constructives adaptées telles que les raidissements de talus, les murs de soutènement, les tranchées couvertes, permettent de réduire l'impact sur les habitations.

Le projet sera coordonné avec les études d'aménagement de la zone Seine Sud.

Les milieux boisés et agricoles seront particulièrement impactés par l'emprise du projet ; C'est une surface de 516 ha qui va être consommée sur les communes concernées par le projet dont 260 hectares de terres agricoles et 146 hectares d'Espaces Boisés. Afin de limiter l'impact sur les terres agricoles d'un bon potentiel agronomique, le tracé sera optimisé et les zones boisées seront balisées.

Les Chambres d'Agriculture de Seine-Maritime et de l'Eure ont été impliquées dans la démarche de travail autour du projet et leur message essentiel concerne la préservation de l'activité agricole.

En sus de la consommation de terres agricoles, le projet induit 7 impacts permanents sur les exploitations qui sont une emprise à proximité des sièges d'exploitation ou sur des bâtis, une perturbation des élevages due au bruit et à la lumière, une coupure des canalisations et une modification du contexte agronomique et microclimatique. 5 impacts temporaires sont aussi induits tels que le piétinement des cultures, la coupure des clôtures,

les risques de défrichement intempestifs. La SAFER a été impliquée d'une part dans le cadre d'une étude macroéconomique et d'autre part dans le cadre de la constitution de réserves foncières agricoles.

Toutefois les Chambres s'interrogent d'une part sur la destination des réserves foncières pour la compensation des impacts agricoles ou pour la compensation environnemental et d'autre part sur l'utilisation des surfaces non nécessaire au projet qui ne retournent pas vers leur destination d'origine mais sont orientées vers la création de zones d'activités. De plus, les délaissés sont souvent incompatibles avec une utilisation agricole (surface réduite, accès difficile, forme). Elles attirent aussi l'attention de la commission sur les accès aux parcelles avec des ouvrages utilisables pour les engins (hauteur du tunnel, largeur des ponts) . Ces contraintes doivent être intégrées au projet pour que les exploitations puissent continuer à fonctionner.

L'AE recommande de fournir une première estimation du total des surfaces agricoles détruites, directement ou indirectement, par le projet. Elle souligne aussi que les reboisements à créer et les dépôts de matériaux réduiront encore les surfaces agricoles.

L'ONF, dans son avis et lors de notre entretien, note que la variante retenue et la démarche exemplaire du maître d'ouvrage ont permis de réduire de manière significative les emprises forestières. Toutefois, la consommation d'espaces boisés reste importante ; la compensation devra se faire non seulement en quantité mais aussi en qualité.

Les réseaux et servitudes seront intégrés à la définition du projet en général et les équipements tels que le bâtiment du centre équestre ou la station d'épuration seront évités.

Les voies coupées seront rétablies ou aménagées tout en assurant le maintien des gabarits afin de limiter la gêne occasionnée pour les usagers. Plusieurs chemins de randonnée (3 GR, 2 PR, 1 GRP, des chemins pédestres) sont interceptés par le projet et ils seront pris en compte lors du positionnement des piles des viaducs .

Les hébergements touristiques et le bâti remarquable seront préservés. Plusieurs sites archéologiques ont été recensés, des monuments classés tels que le puits du parc du manoir à Oissel et plusieurs ensembles du patrimoine remarquable tel qu'au hameau de la Vacherie seront pris en compte.

Risques naturels et technologiques :

La création d'une liaison autoroutière va entraîner l'imperméabilisation des surfaces et afin de limiter l'impact :

- Le zonage de quatre Plan de Prévention des Risques Inondation est intercepté par l'emprise du projet . Les zones sensibles de ces derniers seront identifiées et balisées.

- L'installation des bassins en zone inondable sera évitée et les zones d'expansion de crues seront maintenues avec la création d'ouvrages d'art et la minimisation des remblais.

- Les purges et les rechargements en matériaux nobles ou traités réduiront les mouvements de terrain par retrait gonflement des argiles. Les bêtouilles et les risques liés aux cavités souterraines identifiés dans les documents d'urbanisme seront pris en compte.

- La faille géologique de Rouen est interceptée à trois reprises au niveau d'Alizay, Gouy et Les Damps.

-La circulation de matières dangereuses sur le projet sera réglementée et des aménagements de sécurité sont prévus pour limiter la gravité des pollutions liées aux

éventuels accidents.

Environnement naturel :

Les milieux boisés, ouverts et semis-ouverts seront fortement impactés par le projet.

Le passage en viaduc dans certains secteurs et la mise en place de passage à faune vont limiter l'impact sur les espèces et les continuités écologiques.

Toutefois, les effets du projet sur les habitats naturels et les habitats d'espèces, la destruction d'individus, le dérangement d'espèces restent forts et ce, malgré le balisage des zones sensibles et l'expertise arboricole.

La forêt de Bord Louviers déjà très impactée par d'autres voies. Cependant, selon l'ONF, la grande surface restante non morcelée et non impactée devrait permettre aux espèces de se déplacer en fonction des perturbations.

Le paysage :

Le paysage traversé par l'infrastructure routière est diversifié : des plateaux à dominance agricole, des coteaux boisés et des vallées créées par la Seine et l'Eure. Le projet va modifier de façon conséquente le paysage par effet de coupure visuelle lié à la hauteur des remblais et la mise en place d'échangeurs.

Les effets de rupture visuelle et de coupure seront forts sur les plateaux du Mont-Jarret, des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen et d'Ymare.

Les effets de coupure visuelle seront importants dans les vallées du Robec, depuis les habitations et la voirie locale, et de l'Aubette, du fait de la longueur du viaduc.

L'atteinte aux lisières de la forêt de Bord à l'Ouest de Léry et de Val-de-Reuil, le raccordement à l'A13 avec un échangeur, des bretelles nécessiteront des mesures de réduction.

Le tracé sera optimisé mais afin d'assurer une cohérence avec l'existant et réduire l'impact vis-à-vis des riverains, des mesures de réduction seront mises en œuvre.

Environnement acoustique, air et pollution :

Le report du trafic va contribuer à l'amélioration de la qualité de vie dans l'agglomération rouennaise mais va générer des nuisances sonores et polluantes auprès des riverains du projet.

Les seuils réglementaires (60 dba jour et 55 dba nuit) seront dépassés dans certaines zones d'habitations et nécessiteront des mesures de réduction. Des zones calmes seront définies dans le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) approuvé en 2012 et reconduit en l'état en 2014 lors de sa mise à jour et seront ainsi préservées.

Le MO, dans son mémoire en réponse aux observations, précise que « les simulations de bruit effectuées dans le cadre du dossier se sont basées sur une hypothèse de tracé qui sera affinée par le concessionnaire », les niveaux de bruit avant travaux seront établis puis il en déduira les protections à définir. A la mise en service, une vérification de l'efficacité des protections phoniques sera effectuée et les dispositifs seront complétés dans le cas de dépassements des seuils réglementaires.

En bordure du projet et au niveau des points d'échange, la pollution atmosphérique augmentera pour la population. Une intervention au niveau de la propagation des polluants limitera la diffusion de la pollution.

La restriction de l'accès aux poids lourds sur le réseau local pour le trafic de transit devrait permettre une significative réduction des nuisances.

La réalisation de l'infrastructure s'étalera sur plusieurs années et générera des impacts temporaires sur tout le trajet et en particulier :

- Une modification des itinéraires et des accès pour les usagers,
- Une circulation de poids lourds et engins sur le réseau existant,

Dès le démarrage du chantier, des dispositifs de collecte et de traitement des eaux seront mis en œuvre et les ruissellements naturels perturbés seront rétablis ou tamponnés.

462 Les mesures de réduction

Environnement physique :

Les ouvrages de franchissement des cours d'eau dont les appuis sont prévus en dehors du lit mineur et à une certaine distance assurent le maintien des écoulements et la transparence écologique des milieux aquatiques (Aubette et Robec).

Le rejet de l'eau du projet vers les axes d'écoulement naturels et les phénomènes d'érosion et de ruissellement vers les talwegs secs seront encadrés et contenus.

Le réseau de collecte des eaux et les dispositifs de traitement en partie étanches seront mis en place face à d'éventuelles pollutions chroniques, saisonnières ou accidentelles.

Un réseau de d'assainissement étanche sera mis en place et les mesures de gestion des eaux du projet permettent de réduire les risques de pollution pour les captages. Les bassins d'autoroute, destinés à recueillir les eaux de ruissellement, d'orage mais aussi d'accident ont une importance capitale dans la protection des captages. L'AE fait plusieurs recommandations dans les phases chantier et exploitation :

- prendre les précautions utiles lors de l'implantation avec une attention particulière aux zones propices aux effondrements ;
- plutôt réaliser plusieurs petits ouvrages moins risqués en cas de dysfonctionnement ou d'accident,
- nécessité d'une gestion végétalisée,
- veiller à l'entretien régulier des bassins en phase d'exploitation,
- le bassin joue un rôle dans le cadre de la biodiversité, car il devient un lieu de vie pour certaines espèces tel que les amphibiens.

Les tranchées couvertes nécessiteront probablement un drainage.

Un plan d'alerte et d'intervention sera mis en place. En ce qui concerne les captages d'eau potable dont le périmètre est traversé par le projet, plusieurs piézomètres seront installés avec un suivi, les rejets des eaux seront collectés en aval des captages et des bétouilles. De plus, les viaducs seront équipés de dispositifs anti-renversement avec des barrières respectant les normes européennes.

L'eau représente un enjeu important dans le cadre du projet ; l'alimentation en eau

potable est à la fois stratégique et fragile.

L'eau est un sujet qui est souvent cité dans les contributions et certains estiment que les mesures de réduction ou de compensation sont insuffisantes.

Selon l'Agence de l'Eau, sollicitée pendant l'enquête, chaque champ captant a ses caractéristiques propres. Le projet, s'il est réalisé, aura un impact sur le captage principal de la Chapelle mais aussi sur les captages secondaires de Darnétal, Fontaine sous Préaux et Saint Jacques et risque de fragiliser les équilibres. La Métropole Rouen Normandie et la Préfecture ont été informées du risque. Il apparaît donc nécessaire de créer un nouveau champ captant afin d'assurer la sécurité en matière de ressource et de qualité de l'eau. La Métropole s'est engagée dans cette démarche à long terme.

Le captage AEP de la Chapelle est stratégique au niveau quantitatif. Il est de plus situé à proximité d'une zone industrielle encore en partie en activité et du boulevard industriel ou circulent de nombreux véhicules. Il est protégé par une barrière hydraulique constituée de trois puits.

L'AE souligne la nécessité de pérenniser la barrière hydraulique, voire la renforcer pendant les travaux et l'exploitation.

Les autres captages viennent en compensation du champ principal ou en alimentation locale.

Environnement humain :

La limitation des emprises travaux et des solutions constructives adaptées telles que les raidissements de talus de déblais, l'adoucissement des remblais, les tranchées couvertes permettent de réduire l'impact sur les habitations.

Des solutions seront recherchées avec les entreprises concernées pour les relocaliser et perturber le moins possible leur activité. Un accès sera maintenu pendant la phase chantier.

Afin de limiter l'impact, de réduire les effets de coupure sur les espaces agricoles, les sièges d'exploitation isolés des terres (Ferme de l'Essart à Préaux) des solutions seront recherchées lors de l'étude de détail. Les emprises travaux seront limitées afin d'impacter le moins possible les exploitations (Exploitation avicole à Boos, élevage et polyculture à Saint Aubin-Celloville).

Une procédure d'Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF) sera mise en place.

Les voiries locales entre les communes seront rétablies ou maintenues.

Les réflexions engagées par l'agence d'urbanisme, les acteurs locaux et les autorités compétentes seront poursuivies afin de limiter la périurbanisation.

Sur les espaces boisés, les emprises techniques seront réduites et les dessertes forestières rétablies. Les zones boisées seront balisées, une expertise arboricole sera réalisée et un ingénieur écologue assurera le suivi du chantier.

Les accès aux équipements seront maintenus, rétablis ou recréés (centre équestre de la Voie Blanche, station d'épuration du Pré aux Moines à Léry) ainsi que les chemins piétonniers.

Un diagnostic archéologique sera réalisé avant la réalisation des travaux.

Plusieurs observations concernent le site du « Petit Saint Ouen » à Léry. Ce site, situé

en forêt, est un lieu de promenade mais aussi le rendez-vous d'une fête annuelle pour les habitants de la commune. La protection de ce site est très importante pour ces derniers.

Les risques naturels et technologiques :

Les axes de concentration des eaux de ruissellement seront rétablis et la traversée des zones inondables en viaduc permet de limiter les remblais.

Les dispositions des PPRI seront respectées en phase travaux et exploitation ; de plus, les zones sensibles au risque inondation seront identifiées plus finement lors du Dossier Loi sur l'Eau conformément à la circulaire du 24 juillet 2007.

Une inspection visuelle ou une campagne géophysique permettra de localiser les aléas karstiques, dix bétoires ont été identifiées ainsi que plusieurs zones de risque liées aux cavités souterraines. Des méthodes constructives adaptées permettront de réduire l'impact final ; ces dernières seront adaptées à la présence de la faille.

Pour les risques technologiques, la collecte, le confinement des pollutions accidentelles et l'accès des secours seront prévus sur la liaison.

Les eaux de ruissellement seront gérées, encadrées par un assainissement et un débit de fuite limité.

L'environnement naturel :

L'expertise arboricole, le balisage des zones sensibles et le suivi du chantier par un ingénieur écologue permettront de réduire les atteintes aux milieux boisés, ouverts et semi ouverts, humides et aquatiques.

La mise en place de palissades, de passages à faune, de grillages à petite faune limiteront les atteintes aux continuités écologiques.

Le paysage :

Afin d'atténuer les effets vis à vis des riverains et d'assurer la cohérence du paysage, les remblais seront adoucis et modelés avec des plantations. Les effets sur les boisements seront réduits avec l'optimisation du tracé.

Pour limiter l'impact sur le paysage, de nombreux aménagements seront nécessaires sur tout le long du trajet. Des massifs boisés seront créés dans les délaissés, des lisières étagées sur les coteaux boisés impactés, des remblais adoucis et plantés, les bassins aménagés avec des plantations, les déblais enherbés afin de créer un écran visuel vis à vis des riverains.

L'AE recommande la mise à disposition au public de vues ou d'animations du projet réalisé.

Le MO, dans sa réponse, rappelle que ce type de vues ne correspondrait pas nécessairement à la concrétisation du projet qui sera définie dans le cadre des études de conception conduites par le concessionnaire.

Environnement acoustique, air et pollution :

Dans les zones d'habitations où le seuil réglementaire sera dépassé, neuf écrans acoustiques seront mis en place et l'isolation des façades sera nécessaire à proximité de la RD18E

Les mesures de protection des zones calmes seront respectées quand lesdites zones

seront définies dans le cadre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement. Des remblais, des protections phoniques et la végétalisation des talus devraient faciliter la dilution et la déviation des polluants.

L'utilisation de matériaux faiblement polluants sera préférée pour la retenue de l'autoroute.

Selon l'AE, l'étude de risque sanitaire de niveau 2 est adaptée aux caractéristiques du projet.

Cependant, celle-ci recommande « d'examiner si les routes existantes sur lesquelles le projet fera augmenter le trafic causent ou causeront des points noirs de bruit et le cas échéant de les résorber dans le cadre du projet ». En ce qui concerne le lotissement des deux avenues, à Saint Etienne du Rouvray, une réduction du bruit routier à la source serait pertinente.

De plus, elle recommande « un suivi et la définition de mesures appropriées à la réduction des pollutions atmosphériques du secteur limitrophe du rond-point des Vaches ».

4.6.3 Les mesures de compensation :

Environnement physique :

La stratégie de compensation mise en place dans le cadre du projet vise à rechercher des sites de compensation à proximité immédiate ou dans la continuité des sites affectés par le projet.

Le reboisement permettra la reconstitution des puits carbone au fil du temps et la création de lisières ou l'acquisition de milieux boisés y participeront.

Des carrières existantes ou des chantiers seront recherchés à proximité pour les dépôts.

Les bassins existants seront recréés et les mares seront compensées.

La mise en œuvre de fossés longeant les ouvrages permettront les écoulements des eaux vers les écoulements naturels.

Des milieux boisés et des lisières seront créés.

Selon L'Office National des Forêts (ONF), le principe de compensation nécessite de trouver des surfaces de compensation de l'ordre de 210 à 280 ha. La collaboration avec la SAFER a permis la recherche de parcelles de forêts ou des terres agricoles à reboiser. Des possibilités existent telles que l'acquisition d'une propriété « la forêt de Montauré » située à proximité de la forêt de Bord Louviers qui correspond aux critères de l'ONF mais aussi une surface de 120 ha « le Bois de Pitres » ou encore une propriété de 50 ha en forêt de Lyons.

Environnement humain :

Les mesures compensatoires paysagères seront mises en œuvre afin de réduire l'impact visuel de l'infrastructure.

L'impact du projet sur l'occupation du sol est fort et une enquête parcellaire, postérieurement à la DUP, permettra d'indemniser les propriétaires. Des réserves foncières ont été acquises par la SAFER afin de compenser les emprises sur les exploitations agricoles.

Les Chambres d'Agriculture de Seine-Maritime et de l'Eure attirent l'attention de la commission sur le fait que la compensation doit pouvoir se faire en dehors du périmètre de la

bande et que celle-ci ne se fait pas uniquement en terme de « surface » mais aussi en terme de qualité. Il est aussi nécessaire d'améliorer les massifs forestiers et les zones humides existants afin d'éviter un impact supplémentaire sur les surfaces agricoles. Elles considèrent que les mesures concernant les impacts temporaires doivent être prises en compte en amont et avant le début des travaux. Les épandages risquent d'être plus contraints et auront un coût direct et indirect pour l'exploitation.

La recréation de haies, des plantations anticipées et des boisements compensatoires, des lisières seront mises en œuvre le plus tôt possible.

Le rétablissement des chemins de randonnée sera étudié.

Le puits classé sera déplacé.

Risques naturels et technologiques :

Des milieux humides et aquatiques seront acquis, recréés et mis en gestion.

L'ICPE, ATC-C3, concernée sera réimplantée en concertation avec l'entreprise à proximité de son implantation actuelle.

Environnement naturel :

Les mesures de compensation consisteront essentiellement en la création, l'acquisition, la mise en conventionnement des milieux boisés, humides, ouverts ou semi ouverts et leur mise en gestion.

Les connexions d'intérêt majeur régional à conserver, restaurer ou recréer identifiées dans le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) ont été analysées afin de rechercher les secteurs où des mesures de compensation permettraient d'apporter une plus-value à la fonctionnalité des milieux. Dans le cadre de la stratégie de compensation, il est nécessaire que la mesure soit en adéquation avec l'impact. Les surfaces requises pour la compensation seront évaluées au cas par cas.

Le paysage :

Aucune mesure de compensation n'est envisagée mais les aménagements paysagers sont prévus sur tout le tracé du projet.

Environnement acoustique, air et pollution :

Aucune mesure de compensation n'est prévue dans le projet.

464 les mesures d'accompagnement

Environnement physique :

L'impact du projet sur l'occupation du sol reste fort avec la destruction de 146 hectares de surfaces boisées et 1 hectare de milieux aquatiques et humides. Toutefois, la modification des écoulements, la gestion des eaux du projet (collecte et traitement) compte-tenu de la mise en œuvre de mesures constructives adaptées auront un impact faible.

Quatre piézomètres seront implantés dans les PPR des captages AEP de Saint-Aubin-Epinay et un dans les PPE de Darnétal. Des mesures de suivi et des analyses trimestrielles seront réalisées au démarrage de l'exploitation.

La protection de la ressource en eau et des captages est un des enjeux signalé non

seulement dans de nombreuses dépositions mais aussi par les maires des communes concernées que nous avons rencontrés.

Environnement humain :

Plusieurs habitations (Bois-Tison, Clos du Mouchel) seront impactées par le projet ainsi que quelques entreprises (Oissel Trans, Electro Dépôt, Buffalo Grill...). Les habitations riveraines du projet subiront un impact fort avec des nuisances sonores, visuelles et de la pollution. L'impact humain du projet reste fort d'une part pour les surfaces impactées (agricoles et boisées) et d'autre part pour la qualité de vie des habitants à proximité de l'infrastructure.

Les surfaces agricoles et boisées pourront être compensées dans le cadre de la procédure d'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) avec l'enquête parcellaire. La SAFER est chargée de constituer des réserves foncières agricoles et forestières dans le cadre des procédures à venir.

Au niveau des échangeurs, l'installation d'aires de covoiturage sera favorisée. L'opportunité de pistes cyclables et de trottoirs piétonniers sera étudiée.

Environnement naturel :

Malgré la mise en place de mesures d'évitement et de réduction, l'impact sur les milieux naturels reste fort par l'importance des surfaces concernées et de la destruction d'habitats et d'espèces. La recherche de sites de compensation à proximité immédiate ou dans la continuité des sites affectés vise à assurer une cohérence géographique, écologique et fonctionnelle. Les connexions d'intérêt majeur identifiées dans le SRCE ont été analysées et prises en compte.

Les mesures proposées pour réduire les effets du projet sur l'environnement sont en adéquation avec l'ampleur de l'infrastructure envisagée. Des zones sont d'ores et déjà pressenties pour la mise en oeuvre de mesures de compensation afin de rétablir ou d'améliorer les fonctionnalités écologiques des sites. Par ailleurs, la gestion de ces derniers sera confiée à des structures locales telles que le Conservatoire des Espaces Naturels de Haute Normandie, ou des structures associatives locales telles que le Conservatoire Botanique National, la Ligue de Protection des Oiseaux, le Groupe Ornithologique Normand ou le Groupe Mammalogique Normand.

Un suivi écologique sera mis en place pour les sites de compensation et pour les passages à faune.

Paysage :

Les aménagements paysagers prévus tout au long du tracé devraient atténuer l'impact visuel. Le suivi du respect des engagements de l'Etat sera organisé dans le cadre du bilan LOTI permettra un suivi de l'évolution des plantations utilisées comme masque visuel.

Environnement acoustique, air et pollution des sols :

Dans le cadre du bilan LOTI, un suivi de l'ambiance sonore et des émissions sera réalisé. L'AASQA locale (Air -Normand) sera mobilisée afin d'identifier les mesures les plus appropriées.

465 Les impacts résiduels :

Environnement physique :

La réduction des émissions de GAES dans l'agglomération et leur déplacement à proximité de zones d'absorption telles que les cultures et les bois permet de réduire l'impact résiduel à un niveau faible.

L'impact résiduel de modification des écoulements et de gestion des eaux du projet est faible compte-tenu des mesures d'évitement et de réduction.

Certaines dépositions observent que les ruissellements n'ont pas tous été pris en compte et qu'un risque d'inondation pourrait menacer certains secteurs des communes situées en contrebas du projet. Les ruissellements risqueraient même d'être aggravés selon certains.

Environnement humain :

L'impact du projet sur l'occupation du sol reste fort même si les emprises du projet ont été réduites. Les surfaces agricoles et boisées détruites sont importantes.

La plupart des dessertes forestières seront rétablies mais parfois rallongées. Les effets de bordure induits pourront avoir un effet sur la production du bois.

Quelques habitations et bâtiments d'activité seront détruits; les habitants riverains du projet subiront un impact visuel, sonore et des pollutions.

Le long des axes déchargés partiellement du trafic, la diminution des nuisances, notamment dans le centre de l'agglomération rouennaise et le long des pénétrantes dans les villages, améliorera le cadre de vie et aura un impact positif.

Le projet améliorera les conditions de déplacement et les voies de circulation interceptées seront majoritairement rétablies. La requalification des voies dédiées à la voirie routière permettra le développement des autres modes de transport.

En favorisant la desserte, le projet contribuera à l'augmentation de la fréquentation touristique.

Les itinéraires de randonnée seront perturbés en période chantier.

L'impact reste fort sur le puits classé qui sera déplacé.

Le diagnostic archéologique sera réalisé conformément à la législation.

Risques naturels et technologiques :

Les zones inondables sont pratiquement toutes traversées par un viaduc et les dispositifs d'assainissement des eaux de ruissellement limitent considérablement le risque inondation.

Les mesures constructives adaptées limiteront les risques de mouvement de terrain.

Les prescriptions des PPRI seront respectées notamment en phase chantier.

L'impact résiduel reste fort sur la surface de milieux aquatiques et humides qui seront détruits par le projet.

L'impact résiduel concerne une seule ICPE, ATC-C3.

L'aménagement de l'ouvrage permet un report de trafic de TMD dans des zones plus sécuritaires et moins peuplées.

Le transport des TMD suscite aussi un questionnement de la part de certains contributeurs qui s'interrogent sur l'efficacité des mesures proposées.

Environnement naturel :

L'impact résiduel reste fort ; c'est une surface d'environ 146 ha de milieux boisés qui

sera détruite par le projet mais aussi des espèces dont l'habitat est protégé.

Il en est de même pour les milieux ouverts ou semi ouverts d'une surface de 87 ha et les espèces présentes dans ces milieux.

L'ensemble des mesures de rétablissement des continuités écologiques permettent de réduire l'impact à un niveau modéré.

La construction de viaducs et les passages à faune permettent de réduire l'impact à un niveau modéré.

Toutefois, dans certains secteurs, persiste un risque de destruction d'individus et notamment d'espèces protégées.

Certaines dépositions soulignent que le projet est très « light » pour l'environnement.

Le Groupe Ornithologique Normand s'inquiète de l'impact des aménagements sur l'avifaune et en particulier sur certaines espèces qui figurent à l'annexe 1 de la Directive Oiseaux.

Le Groupe Mammalogique Normand rappelle la présence de sites d'hibernation des chiroptères en forêt à Léry. La fragmentation des habitats, la perte de territoires de chasse et les risques de collision impacteraient de manière conséquente cette espèce.

Paysage :

L'impact résiduel sera faible suite aux aménagements paysagers envisagés.

Le paysage sera modifié de façon conséquente malgré des mesures constructives adaptées au relief. Pour les déblais et les remblais, l'adoucissement des pentes et leur raccordement sur les courbes de niveau permettront une certaine insertion et intégration paysagère. Les végétalisations envisagées sur toute la longueur du projet limiteront l'impact visuel et sonore du projet.

La proximité d'une liaison autoroutière à proximité des villages va impacter de façon conséquente les habitants des communes concernées; ceux-ci subiront plus ou de moins de nuisances selon la proximité de leur habitation par rapport au projet.

« Ce tracé va nuire à notre cadre de vie », « destruction de cette belle vallée de Seine », « proximité de notre habitation » sont des sujets très souvent abordés dans les contributions.

Environnement acoustique, air et pollution :

L'impact sera positif dans les zones délestées du trafic.

Le dimensionnement des écrans d'isolation acoustique et l'isolation des façades réduiront les nuisances sonores et ramèneront les niveaux sonores à des niveaux inférieurs aux objectifs réglementaires.

Des dépassements des seuils en Nox seront constatées à proximité des zones à fort trafic (A13, RD18E et A28) avec ou sans projet à l'horizon 2024. Les dépassements de seuils en PM10 sont ponctuels et très localisés à proximité des voies.

De nombreux contributeurs expriment leur inquiétude face aux nuisances sonores que pourrait engendrer le projet.

« Trop de nuisances pour notre village », « Tranquillité, air moins pollué », , « Encore un projet au détriment de l'environnement et de la santé », « Assurance d'une croissance de la pollution dans nos villages » les habitants des communes impactées expriment leur mécontentement, leur crainte face au projet dans de nombreuses contributions.

A proximité du projet, la pollution est un sujet prégnant et récurrent dans les contributions déposées par les riverains.

Synthèse

Les organismes consultés par la commission suggèrent plusieurs orientations qu'il serait intéressant de prendre en considération soit avant, pendant ou après les travaux si le projet est déclaré d'utilité publique.

Sur l'environnement naturel,

L'ONF estime que le classement en « forêt de protection » de la forêt de Bord Louviers lui assurerait un statut plus protecteur et qu'une modification ultérieure entraînerait une procédure plus importante.

Sur les eaux de ruissellement,

L'AE et l'Agence de l'Eau insistent sur l'importance des bassins d'autoroute qui ne doivent pas être trop grands et entretenus régulièrement par le concessionnaire. Ceux-ci jouent aussi un rôle environnemental.

Sur les espaces agricoles,

Les Chambres d'Agriculture ont abordé le principe de compensation agricole collective, inscrit dans la loi d'avenir de l'Agriculture, qui peut permettre de soutenir des projets collectifs ou de filière. Ces interventions doivent être mises en œuvre avec le monde agricole et pourraient favoriser le maintien et le développement de l'agriculture. Elles proposent aussi que les protocoles d'indemnisation soient mis en place en amont de la réalisation des travaux pour une plus grande efficacité.

Le groupement GRAB HN signale une mauvaise prise en compte de l'agriculture bio, de l'approche essentiellement financière et des effets de la pollution sur les cultures. Certains contributeurs partagent cette inquiétude pour les produits locaux achetés dans les AMAP.

Sur la qualité de l'air et la pollution,

le MO s'engage dans son mémoire en réponse

Dans le dossier d'enquête, il est indiqué que l'Association Agréée de Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA) Air-Normand assurera le suivi spécifique au secteur de raccordement à la RD 18e à Saint Etienne du Rouvray. Le Maître d'ouvrage s'engage à associer M. le Maire de cette commune, suite à sa demande, ainsi que l'Agence Régionale de Santé (ARS) à ce comité de suivi qui sera mis en place dès la désignation du concessionnaire.

Sur les nuisances sonores,

La Communauté d'agglomération Seine Eure (CASE),

dans le cahier des demandes d'amélioration du barreau eurois, suggère pour limiter les nuisances sonores de prendre pour modèle la réglementation industrielle qui s'exprime ainsi : bruit ambiant + 5 dba. Cette réglementation réduirait considérablement les nuisances sonores de l'infrastructure.

Les mesures envisagées et proposées réduiront l'impact sur l'environnement et les continuités écologiques ; elles sont appropriées et proportionnées aux enjeux identifiés. Après le décret de la DUP, le choix du concessionnaire et le tracé finalisé, des études complémentaires seront réalisées afin de limiter l'impact environnemental.

Toutefois, un impact résiduel et permanent, suite à la réalisation de l'infrastructure,

persisterait pour les habitants de certains secteurs proches du projet tels que le Boc, le Clos du Mouchel aux Authieux, le lotissement des 1ère et 2ème Avenue à Saint-Etienne du Rouvray ou encore la rue d'Epreville à Incarville. Des aménagements paysagers exemplaires seraient nécessaires dans ces secteurs particulièrement impactés.

La suggestion de la CASE concernant les nuisances sonores améliorerait qualitativement sur un point la qualité de vie des habitants. Cette mesure irait au-delà de la réglementation en vigueur mais serait bénéfique pour les riverains des secteurs les plus impactés.

La pollution est un problème beaucoup plus difficile à traiter ; en plus du suivi qui sera mis en place des mesures d'accompagnement seraient nécessaires afin de ne pas aggraver une situation déjà préoccupante dans certains secteurs. Des études sont en cours sur les effets de la végétation sur la pollution. En effet, certaines espèces végétales (peuplier noir, lierre) absorberaient certaines pollutions telles que les Nox ou les PM2,5 et PM1. En l'état actuel des études, les effets restent faibles et dépendent des conditions atmosphériques.

4.7 Analyse socio-économique et Avis du GCI

L'évaluation socio-économique du projet de Contournement est de Rouen constitue l'un des piliers de l'analyse. Elle porte, tout à la fois sur les prévisions concernant l'utilité du projet, sur ses contraintes et ses conséquences sur l'ensemble des agglomérations concernées et sur les coûts de d'investissement et de fonctionnement futurs de l'infrastructure.

Il a donc paru intéressant pour la commission d'enquête de conduire l'étude du projet socio-économique en traitant, dans les mêmes cadres, les données du Maître d'Ouvrage, les remarques du CGI, celles des citoyens et celles de la commission, qui seront complétées par les réponses apportées par la DREAL aux nombreuses questions posées.

La Commission d'enquête n'a cependant pas voulu procéder de manière systématique pour éclairer les différents points du projet, mais elle a souhaité retenir les points les plus saillants des avis exprimés ;

Le projet n'a pas été présenté en débat public ou en concertation, en tant que tel, mais il s'inscrivait dans le cadre des 34 solutions possibles.

Il s'agissait aussi de la première opération autoroutière du genre soumise à l'avis de la CGI. Le manque de retour d'expériences antérieures n'a pas été pénalisant et la qualité du document fourni (pièce F) se situe à un très bon niveau technique et déontologique, ce que la commission tient à saluer dans le cadre de ce préambule.

Certes des critiques figurent dans les rapports du CGI, de l'AE et dans les contributions du public, mais elles ne portent ni sur le démarche mise en œuvre ni sur la qualité des analyses.

471 Les textes de référence et le cadre légal

La Loi d'orientation du 30 décembre 1982.

"Les choix relatifs aux infrastructures, aux équipements et aux matériels de transport dont la réalisation repose, en totalité ou en partie, sur un financement public sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération. Ils tiennent compte des besoins des usagers, des impératifs de sécurité et de protection de l'environnement, des objectifs de la politique d'aménagement du territoire, des nécessités de la défense, de l'évolution prévisible des flux

de transport nationaux et internationaux, du coût financier et, plus généralement, des coûts économiques réels et des coûts sociaux, notamment de ceux résultant des atteintes à l'environnement. ». Il précise également que « les grands projets d'infrastructures [...] sont évalués sur la base de critères homogènes intégrant les impacts des effets externes des transports sur, notamment, l'environnement, la sécurité et la santé et permettant des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport ainsi qu'entre les modes ou les combinaisons de modes de transport."

L'article 17 de la Loi 2012-1558 du 31 décembre 2012

"Les projets d'investissements civils financés par l'Etat, ses établissements publics, les établissements publics de santé ou les structures de coopération sanitaire font l'objet d'une évaluation socio-économique préalable. Lorsque le montant total du projet et la part de financement apportée par ces personnes excèdent des seuils fixés par décret, cette évaluation est soumise à une contre-expertise indépendante préalable.

Le Gouvernement transmet au Parlement les évaluations et les contre-expertises mentionnées au premier alinéa."

Le Décret d'application du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics, 2013-1211.

Des recommandations méthodologiques

- Instruction du 16 juin 2014 du Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie.

- Note technique du 27 juin 2014.

- Instruction cadre du Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie du mai 2007

- Rapport Quinet

Les autres textes de référence sont des instructions qui ont guidé les rédacteurs et qui semblent avoir été suivies quand on les compare à ce qui figure dans le rapport Quinet et aux recommandations émises dans le cadre de colloques portant sur le sujet de l'évaluation détaillée des grands projets d'investissement public.

472 Généralités

Il a été soumis à la contre-expertise du Commissariat Général à l'Investissement le 6 novembre 2015

Le dossier a été présenté à l'examen de l'AE le 3 février 2016.

Ce projet fait partie des priorités du rapport de la commission mobilité 21, composée de parlementaires et de personnalités qualifiées, chargée de définir les priorités de l'Etat en matière d'investissement dans les infrastructures de transport ;

4721 Quelques remarques:

Le dossier est complet, logique et conforme aux attentes.

La démarche est claire, conforme aux textes et aux recommandations en vigueur

Ce travail est salué par la Commissariat Général à l'Investissement qui conclut en disant que le dossier est une bonne base d'étude.

La commission veut souligner la très grande richesse des analyses mais aussi, la difficulté, pour le profane de comprendre et de s'appropriier un ensemble de notions complexes et souvent très techniques. L'enquête est une enquête d'utilité publique et il convient de ne

jamais perdre de vue l'indispensable accessibilité de tous les documents pour chacun des citoyens désireux de s'approprier l'essentiel d'un projet.

Les critiques des déposants et de certains des intervenants en réunions publiques portent sur des points précis du dossier, mais ne remettent pas en cause ni le contenu de celui-ci, ni la rigueur de la démarche.

4722 La démarche suivie

La Commission se propose d'examiner les documents précités : pièce F, rapport du CGI, rapport de l'AE, contributions du public et réponse du Maître d'Ouvrage, en les réunissant selon les grands thèmes suivants :

L'analyse. Les outils utilisés.

Les perspectives de trafic

Les gains escomptés

La mise en concession

L'analyse socio-économique

473 Le cadre de l'analyse

4731 Les 34 variantes

Une analyse socio-économique a été faite sur l'ensemble des 34 variantes. Le choix opéré par le Maître d'Ouvrage est expliqué de façon rationnelle et n'appelle ni remarques particulières de la commission, ni de critiques de la part de l'AE, du Commissariat Général à l'Investissement ou des contributeurs pour 32 d'entre elles.

Les interrogations portent essentiellement sur l'une de celles qui ont été écartées: Sotteville-sous-le-Val/SSV.

Elle est évoquée par l'AE et dans plusieurs contributions comme une solution alternative Elle a aussi fait l'objet de questions au MO posées par la commission d'enquête publique.

Il ressort de l'analyse que le coût des aménagements induits par la jonction de l'infrastructure routière avec l'A13 dépasserait le coût des 2 ouvrages de franchissement de la Seine sur le projet soumis à l'enquête publique et qu'il ne répondait pas au cahier des charges sur un point au moins, celui du désenclavement de la vallée de l'Andelle.

« La complexité du raccordement du projet à l'autoroute A13, pour la variante Sotteville-sous-le-Val (SSV) et des contraintes techniques afférentes ne peut se résumer à la prise en compte du trafic injecté par la nouvelle infrastructure mais doit bien prendre en compte l'ensemble du contexte, et, notamment le caractère fortement circulé de l'autoroute A13 dans ce secteur ainsi que les volumes de trafics transitant via les échangeurs limitrophes. Ainsi, la variante SSV nécessite la construction de collectrices à 2 voies de part et d'autre de l'autoroute A13 sur une longueur de 7km (soit le passage de 2x3 voies à 2x5 voies de l'A13 sur 7kms). Cette longueur suppose le franchissement de la Seine tant au Nord qu'au Sud, et ce dans chaque sens. Les 3 échangeurs existants doivent être reconstruits. Les bretelles de raccordement, parfois superposées, les réseaux de transports existants et l'espace contraint de la zone supposent également la construction de viaducs spécifiques dans un secteur paysager sensible » (Mémoire en réponse p58).

La commission d'enquête accepte cette justification après plusieurs vérifications sur le terrain.

Elle note cependant qu'il lui a été signalé, à plusieurs reprises que l'A13 était en voie de saturation dans ce secteur, et qu'il aurait été intéressant de pousser plus avant les études de la proposition.

Le travail de la Commission d'enquête ne porte donc, que sur le projet qui lui est soumis.

4732 Les objectifs du projet

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 et des modes doux ;

Favoriser les échanges entre l'agglomération rouennaise, le secteur de Louviers-Val de Reuil et la vallée de l'Andelle.

Permettre au trafic de transit venant de l'A28 de rejoindre l'A13 à l'est de Rouen.

4733 L'analyse/Les outils utilisés

Une critique récurrente concerne l'opacité du calculateur utilisé.

a/ L'effet boîte noire « Ce modèle a d'indéniables avantages, car il systématise le calcul et peut faire gagner du temps. Il assure une cohérence avec des projets similaires, mais il « *pâtit de l'effet boîte noire* » propre à tout modèle et rend ainsi plus difficile le travail de contrôle. Commissariat Général à l'Investissement page 22.

Cette remarque du Commissariat Général à l'Investissement a jeté un trouble dans l'esprit de certains lecteurs qui ont cru y déceler une volonté de manipulation des données dans un sens favorable au projet.

La commission a demandé au MO de lui fournir des précisions sur les outils de calcul utilisés.

b/Les outils de calcul

Le détail figure en pages 88 à 96 du mémoire en réponse.

Les modèles utilisés sont classiques et conformes aux préconisations qui figurent dans les instructions et les rapports cités supra.

Les chiffres proviennent de sources fiables et diversifiées. La compétence et l'intégrité des services sollicités ne sauraient être mises en doute ;

La commission ne saurait les vérifier dans leur détail tant ils sont complexes. Elle les a étudiés avec soin et elle se déclare satisfaite qu'ils aient été mis à la disposition de qui voudrait procéder à une vérification approfondie.

Il est cependant dommage que cette information de première importance n'ait pas été portée au dossier d'enquête.

c/ Les éléments d'analyse

Les éléments d'analyse normalement pris en compte sont les suivants :

Gains de temps

Gains et coûts environnementaux (non effectués dans l'étude, ce qu'ont regretté des associations environnementales))

Gains de sécurité

Gains en carburant

Entretien des véhicules et dépréciation

Coûts d'investissements

Coûts d'entretien et d'exploitation des infrastructures

d/Les éléments d'appréciation

L'outil est effectivement difficile à comprendre, pour des non-spécialistes, dans sa construction et dans l'interaction entre ses différents paramètres.

Il est donc discutable et a fait l'objet de quelques remarques.

« Le maître d'ouvrage rappelle que la méthodologie de la modélisation des trafics fait partie des données expertisées par le Commissariat Général à l'Investissement ainsi que les trois experts indépendants qu'il avait missionnés. La partie 4 du rapport de contre-expertise, bien qu'elle relève des points de discussion, confirme que le modèle de trafic utilisé permet de disposer de résultats fiables. Aussi le maître d'ouvrage considère-t-il que les gains de temps exposés dans le dossier d'enquête publique sont solides et permettent tout à fait de se prononcer sur l'utilité publique du projet ».

Le fait qu'il porte sur l'ensemble de la zone d'étude et pas seulement sur la zone proche du tracé aurait pu faire l'objet d'une explicitation. Le public n'est nullement familier de ce genre de calcul complexe et les commissaires ont dû, parfois, expliquer que les pertes des concessionnaires mentionnées dans le calcul de la VAN n'étaient pas celles du seul futur concessionnaire, mais celles de l'ensemble des gestionnaires de concessions en Haute-Normandie (A28 Sud, A29, A28/A13, A 150, et les deux ponts de Normandie et de Tancarville)

e/L'objectivité de l'analyse

L'analyse économique pêche, parfois, par la vision choisie : Les chiffres retenus dans les études (PIB, évolution démographique, activité économique...) se situent, souvent, à un niveau supérieur aux niveaux actuellement constatés.

Le Maître d'Ouvrage soutient son choix en avançant l'argument suivant : *« la nouvelle infrastructure générera de l'activité économique et donc l'installation de populations nouvelles. Cette activité freinera aussi les départs vers d'autres régions ».*

L'analyse du potentiel économique de la région est optimiste.

Actuellement, la zone est en stagnation.

Or, *« au vu des résultats des tests, le projet apparaît particulièrement affecté par l'hypothèse de croissance nulle » (HNNE)*

Cet argument est certes recevable mais il a semblé à la commission qu'il surévaluait un effet qui existera peut-être, mais qui restera marginal.

La commission aurait aimé pouvoir tester l'outil dans les conditions les plus défavorables (PIB inférieur à 1%, prix des carburants plus élevés, temps conformes à des valeurs utilisées par des contributeurs, évolution socio-économiques des populations...

Cependant, les données choisies viennent d'études officielles (INSEE, Etudes menées par les services de la Métropole...) Ils sont donc discutables mais ne sauraient traduire une quelconque volonté d'orientation de la réflexion

La commission a regretté que les tests concernant les variations des différents paramètres aient été réalisés indépendamment les uns des autres.

Elle a cependant noté que le Commissariat Général à l'Investissement avait demandé une étude construite à partir d'hypothèses plus défavorables et en particulier dans l'hypothèse d'un PIB inférieur de moitié au PIB pris en compte dans l'étude.

« Les résultats montrent que le projet est relativement robuste et reste significativement bénéficiaire... »

Les tests effectués dans les conditions les plus défavorables laissent apparaître un rapport investissement/ bénéfice acceptable sur le long terme. (P96 de la pièce F)
Cette conclusion est contestée. « Avec une croissance à 0% ; le projet de liaison A29/A13 est présumé vulnérable aux risques macro-économiques » EELV Normandie. Groupe des élu-e-régionaux Normandie Ecologie.

f/Appréciation de la commission sur la méthode

La commission fait les remarques suivantes :

-L'outil est difficile d'accès et d'une complexité telle qu'il est difficilement abordable par le public.

Cela explique une partie de la raison pour laquelle peu de contributions autres que très générales ont été faites par les contributeurs sur ce sujet pourtant essentiel.

- 44 téléchargements et 32 visualisations, ce qui est proche des constats pour d'autres rubriques, mais ,28 téléchargements et 14 visualisations pour l'avis CGI et 44 téléchargements et 23 visualisations pour l'avis de l'AE.

Il est donc possible de supposer que seuls les plus avertis de nos concitoyens ont analysé tout ou partie de ces rubriques.

-Un outil conçu à partir d'un tableur aurait été plus pratique et aurait moins prêté le flanc à certaines critiques.

- Certaines notions auraient mérité une explicitation ou une vulgarisation plus poussée.

- Les hypothèses semblent trop optimistes, en particulier en ce qui concerne les valeurs liées à la croissance. Il est donc difficile de se former une opinion bien argumentée.

La commission choisit donc de s'en tenir aux conclusions modérées de la Commissariat Général à l'Investissement et de pondérer l'ensemble des estimations positives qui deviendraient moins favorables tout en restant dans un cadre d'acceptabilité.

Le risque socio-économique serait alors réel sans aboutir à une quelconque hypothèse de lourd déficit prévisible

Cependant, et en conclusion de cette partie, la commission estime que les reproches concernant la relative opacité de l'outil ne sauraient concerner l'honnêteté et la grande qualité de l'analyse.

474 Le trafic envisagé

Les chiffres prévus

Les hypothèses sont bâties sur une prévision modérée de 20000 à 30000 véhicules/jour

Le modèle est un modèle fondé sur des études déjà anciennes (2007 et 2010) qui aurait gagné à être actualisé

« Nous demandons une actualisation des études de trafic, qui ne figurent pas dans l'enquête publique présentée actuellement » Pétition et contribution dans le cadre de l'enquête publique du projet de liaison A28/A13 contournement est de Rouen.

Il constitue le socle sur lequel est construit le projet.

Les opposants l'ont bien compris. Ils font porter une bonne partie de leur contestation sur cette hypothèse et sur les études détaillées établies par le maître d'ouvrage.

« Pour atteindre ces chiffres de fréquentation, le maître d'ouvrage envisage une série de mesures qui rendent les évaluations de fréquentation purement aléatoires et partant la rentabilité du projet peu réaliste ». H Le Coniac, Gérant SCI Saint Etienne du Rouvray.

La commission s'est donc penchée avec soin sur les tableaux qui figurent en pages 57 puis 68 et 69 du document F, en ce qui concerne le cœur de l'analyse.

Elle fait d'abord remarquer le caractère très exhaustif de l'analyse.

Les éléments défavorables, parfois surprenants aux yeux du profane, ne sont pas occultés.

Des hausses de trafic envisageables sur des axes déjà saturés sont soulignées (pour les VL, D 18e D418 D43...), (A150, Pont Flaubert, N338, D418, D18e pour les PL)

a/ Les trafics liés au GPMR

L'étude montre que la desserte du port par des trafics PL venant du nord se diviserait en 2 flux principaux.

L'un emprunterait un itinéraire par l'ouest et l'autre par la nouvelle structure, en fonction de la destination finale et donc de la partie du port concernée.

Cette analyse va partiellement dans le sens de certaines remarques faites par des opposants : « ...L'activité économique et les flux logistiques normands sont essentiellement situés sur un axe Est-Ouest, c'est l'axe Seine et tous les ports sont à l'ouest de Rouen ». EELV

b/Les interdictions aux PL

Le trafic Poids Lourds, capté par la nouvelle infrastructure serait important (5450 à 7050 véhicules/jour)

L'interdiction de circulation des PL sera-t-elle respectée ?

On peut penser que le taux d'évasion sera identique aux 15% constatés dans des cas semblable.

Ce chiffre, dont l'étude tient compte, vient des constats effectués après l'interdiction faite aux PL de circuler sur les quais hauts de Rouen RD.

La commission tient à faire remarquer qu'il faudra renforcer les moyens des contrôles et qu'en particulier des aires de rétention des PL pendant les contrôles soient installées sur les pénétrantes majeures. Le problème du financement de ces zones d'arrêt sécurisées des PL n'est pas évoqué, ce qui semble dommage.

« Le conseil municipal demande que, le moment venu, toutes les dispositions soient prises pour que les Poids Lourds visés par des interdictions n'utilisent plus les routes départementales, telles les RD 6014 ou RD321, aujourd'hui très fréquentées par ces véhicules, comme en attestent les comptages régulièrement effectués ». Délibération du Conseil Municipal de Fleury-sur-Andelle. 20 juin 2016.

c/ Le trafic VL

Le trafic véhicule légers varierait de 15050 à 22200 véhicules/jour.

d/Les conséquences

Elles seraient particulièrement favorables :

sur le centre-ville et ses accès directs (tunnel de la Grand Mare, RD 18e (pour les PL), RN31, RD6014, RD 321, RD6015

-sur les axes les plus à l'est de l'agglomération.

-sur le secteur de Pont de L'Arche

Sur l'A13 dans la traversée de la Seine Maritime

-sur l'A150, le Pont Flaubert et la N138, pour les VL, avantage annulé par l'augmentation du trafic PL.

Par contre, des conséquences négatives en termes d'augmentation de trafic apparaîtraient sur la D418 et la D43 pour les VL et sur la même D418, l'A150, la N338 et le Pont Flaubert pour les PL.

Mais, surtout, la D18e verrait son trafic croître, dans sa partie nord pour les VL (+450 véhicules /jour et dans sa partie sud de 2600 VL et de 200PL.

La situation pourrait alors devenir délicate à la hauteur du RP des Colonnes.

Les trafics venus de l'ancienne structure et ceux issus de la nouvelle infrastructure s'y rejoindraient avec de réels risques de saturation.

Le RP des vaches verrait sa situation améliorée Un peu plus de VL (+450) et beaucoup moins de camions (-4250)

e/Les contestations des chiffres

A partir du tableau de la page 37, les opposants essaient de démontrer que le trafic de transit restera faible et qu'ajouté au trafic interurbain, il sera loin d'atteindre le niveau de 20 à 30 000 véhicules/jour annoncé.

L'hypothèse d'une surestimation du trafic apparaît :

« Les taux de croissance de trafic sont largement surestimés, notamment ceux de transit et d'échange...La liaison A28/A13 crée du trafic et pas à la marge (ce qu'on appelle induction de trafic). On ne décongestionne pas Rouen, on crée du trafic de transit". A Delanney, membre du collectif des Authieux contre le Contournement Est de Rouen.

Cette position n'est pas éloignée de la position des municipalités d'Oissel et de Saint Etienne du Rouvray : « L'évaluation socio-économique essentiellement (est) validée par les gains de temps pour les véhicules en transit »Conseil Municipal extraordinaire du 23 juin 2008.

Les tableaux des pages 37 et 38 de la pièce F s'appuient sur des chiffres de véhicules en transit et en échange, à partir des axes actuels.

D'un côté, on mentionne 2000 véhicules/jour à partir de l'A28 et du tunnel (p39), d'un autre côté, l'étude (p40) parle d'un trafic PL A28/Pont Mathilde/ RD18e compris entre 5500 et 7000 PL/jour.

Il est donc difficile de trancher, sauf à considérer que tant l'A28 que le tunnel de la Grand Mare et la RD 18e sont très souvent congestionnés par un trafic qui excède leurs capacités d'absorption

La commission regrette donc que des comptages récents et discriminants n'aient pas été effectués à la sortie de l'A28 et au RP des Vaches. Les chiffres concernant la nature du trafic seraient devenus moins contestables et auraient aidé à une compréhension fine d'une partie des enjeux.

Il est indéniable qu'une part importante du trafic qui empruntera la structure sera un trafic de transit renforcé par un trafic d'aubaine qui se détournera d'autres voies de circulation. Des conséquences négatives apparaîtrons (pollution...) mais ce trafic, parce qu'il sera générateur de ressources financières pourra compenser les éventuels avantages accordés par le concessionnaire aux usagers réguliers de l'autoroute.

475 Les choix des usagers seront-ils modifiés ?

4751 La nature des déplacements

Les trajets dans la zone concernée sont majoritairement courts et essentiellement dirigés de

la périphérie vers le centre ou la proche banlieue où se trouvent les activités économiques et en particulier les activités tertiaires et hospitalières liées au statut de capitale régionale de la ville.

Les déplacements, à partir des plateaux nord et est ou à partir de la zone Louviers Val de Reuil seront donc moins importants en nombre mais auraient des effets très bénéfiques sur la décongestion des principaux points de blocage aux heures les plus difficiles : Place Saint Paul, Rond-Point des Vaches, franchissement de la Seine à Pont de l'Arche.

Des contributeurs sont loin d'être convaincus :

« le projet n'améliorera en rien les déplacements domicile-travail du territoire effectués quotidiennement par des milliers d'habitants .., restant prisonniers des embouteillages concentrés et accentués aux portes de Rouen ». Contribution individuelle et citoyenne à l'enquête publique au projet de contournement est de Rouen/liaison A28/A13

Il est évident qu'aucune mesure coercitive ne saurait être prise, mais les gains de temps et de confort, les éventuelles mesures d'aide au péage (abonnement, aide des entreprises et des collectivités...) pourraient générer un trafic en ligne avec les prévisions sans que quiconque puisse argumenter précisément dans un sens ou dans l'autre à ce propos.

4752 L'articulation autoroute/transports en commun

Il n'y aura pas de concurrence avec les transports en commun au niveau de l'infrastructure routière mais au contraire une complémentarité.

L'infrastructure sera orientée nord/sud, alors que les lignes de desserte routières et ferroviaires convergent vers le centre-ville.

Il apparaît que l'attente des collectivités locales est forte à ce niveau et que des projets, cohérents, prenant en compte la création de l'autoroute sont prêts pour une mise en œuvre rapide après l'ouverture.

Certains suggèrent de solutions entièrement favorables aux transports en commun :

« Le milliard d'euros ne pourrait-il pas être employé pour financer d'autres projets plus à même de délester les voies circulation de la métropole ? ». J Thirel

4753 L'aménagement des pénétrantes

Il conviendra aussi que des aménagements sur les radiales soient implantés pour sécuriser la circulation dans les villes et les villages situés sur les pénétrantes.

Cette mesure n'est pas de la compétence de l'état. Elle devrait pourtant faire l'objet de concertations qui pourraient aboutir à leur mise en place peu après l'ouverture éventuelle de l'infrastructure.

Les aménagements mis en place à Bouville sur la RD 6015 (Bulletin départemental du 21 04 2016) à Oissel en entrée de ville constituent de bons exemples d'une pacification de la circulation dans des villes comparables à certaines des villes qui se situent sur ces pénétrantes.

4754 Le trafic sur les autoroutes de la région

L'A13 n'est pas directement citée comme contre-exemple ou comme exemple en matière de trafic.

Les critiques s'appuient sur des comparaisons avec les trafics constatés sur l'A29 et sur l'A150. Ce sont des liaisons nouvellement ouvertes.

La réponse du Maître d'ouvrage est de dire que les chiffres constatés sont en ligne avec les

prévisions. Ils sont certes faibles mais les structures n'ont ni le même intérêt, ni la même fonction que la structure projetée.

Les chiffres de la montée en charge de l'A28, sur une longue période, auraient été intéressants. Il faudrait les replacer dans un autre cadre. Cette autoroute est gratuite mais des enseignements utiles à l'enquête auraient pu en être déduits, en particulier sur le trafic PL.

Dans le dossier figurent peu d'indications sur les trafics longue distance et sur les conséquences de l'ouverture du tronçon Nonancourt-Allaines, prévue à la même époque. Elle offrira une nouvelle possibilité de transit entre le nord de l'Europe et le sud espagnol ou méditerranéen et viendra s'ajouter aux autres possibilités de contourner la région parisienne par l'ouest pour relier le sud au nord de l'Europe.

« Il est essentiel d'assurer une connexion de Rouen et des agglomérations de l'Eure, vers le nord et le sud de l'Europe, sans contraindre les trafics à passer par la région parisienne. Dans ce sens, la liaison A28/A13 et sa continuité vers l'A154, sont indispensables et urgentes ». CCI Portes de Normandie.

4755 La progression du trafic et les reports modaux

La progression du trafic externe (21% en 2024 et des trafics internes (6%) devrait être forte

Des reports modaux sont envisagés. Ils sont plébiscités par un nombre important de contributeurs qui y voient la possibilité de se passer de la structure routière envisagée.

Certains contributeurs suggèrent d'abandonner le projet routier proposé à l'enquête publique, et de reporter les investissements correspondants pour assurer le développement des modes ferroviaires et fluviaux. Parmi les actions concrètes suggérées, on peut relever l'hypothèse d'un service de navettes fluviales qui permettraient de relier Oissel à Rouen, ou encore la réouverture de la gare SNCF de Darnetal, La situation de la gare de triage de Sotteville-lès-Rouen est également évoquée à plusieurs reprises. Mais la plupart des contributions qui appellent à promouvoir le ferroviaire et le fluvial le font au sens large, sans nécessairement spécifier de projet précis.

Le Commissariat Général à l'Investissement et le maître d'ouvrage affirment le caractère complémentaire de ces modes de déplacement.

476 Les autres projets régionaux d'aménagement d'infrastructures de transport de fret

Les grands projets qui figurent dans le contrat de plan Etat-Région sont mentionnés.

Le maître d'ouvrage écarte les critiques qui disent que le projet de contournement est de Rouen se fera au détriment des autres modes de transport.

Cependant l'incidence de l'ouverture de la ligne Serqueux-Gisors sur le fret ferroviaire, la volonté de certains acteurs de recourir plus largement au ferroviaire et à la voie fluviale pour le transport des marchandises n'apparaissent pas assez.

Or, nos interlocuteurs ont souvent signalé le retard des ports français sur leurs concurrents du nord de l'Europe en ce qui concerne le transport par la voie fluviale et par la voie ferrée.

La commission aurait aimé que figurent dans le dossier, des études qui auraient permis de mieux inscrire le projet dans une évolution plus globale des grands modes de transport de fret dans la région

Les activités économiques

Les perspectives de développement

L'étude n'est pas directement concernée par ce point qui est de la compétence d'autres autorités. Cependant, la présence de 6 échangeurs et les possibilités offertes, en particulier au niveau des intersections avec les pénétrantes, pourraient offrir des perspectives intéressantes. De la même façon, le développement de zones d'activités existantes ; zone de la Ronce à Isneauville zone de Louviers/ Val de Reuil, ou en projet ; zone Seine Sud devraient bénéficier de la nouvelle infrastructure.

Cependant les avis ne sont pas unanimes sur ce point :

« *Le tracé retenu par l'état impacterait négativement les 876 hectares de friches industrielles à reconvertir du .projet Seine Sud* » ; Section PCF de Saint Etienne du Rouvray

« *Cette infrastructure génèrera une importante consommation de terrains qui ne seront pas mis au service de la création d'entreprises* ». Villes d'Oissel et Saint Etienne du Rouvray.

La principale activité du GPMR : le trafic céréalier :

Le port de Rouen constitue un pôle majeur de l'activité économique de la Région. On peut penser qu'une structure autoroutière ne modifiera pas de manière importante la répartition des flux sur les grands modes de transport actuels, tant les parts respectives du rail et de la voie d'eau restent modestes.

D'un autre côté, les éventuels transferts de trafic sur les voies ferroviaires et fluviales ne pourront être que très progressifs.

Il est aussi difficile d'imaginer ce que pourraient être les modifications d'itinéraires empruntés par les PL en direction et au départ du port de Rouen.

La commission s'est donc penchée attentivement sur les chiffres actuels et a rencontré les fédérations de transporteurs et les responsables de la logistique de transport de produits céréaliers et agricoles. Le GPMR est le premier port européen en matière de traitement du transport céréalier et il nous a paru fondamental de comprendre comment pourraient s'opérer les reports sur la future infrastructure autoroutière à partir d'une étude sur les flux actuellement constatés.

Il est évident que seuls seront concernés les axes qui desservent les principales zones de production situées à l'est ou au nord de la métropole. Les trafics en provenance de l'ouest et du sud ne verront pas leurs options de transport changer.

« *Le contournement ouest est exclusivement crédible pour les seuls flux arrivant du nord et de l'ouest, or la majorité des flux (plus de 50%) viennent de l'est via les 2 pénétrantes N14 et N31* ». (FNTR M Pelazza)

Il nous a semblé que les prévisions concernant l'est de la zone, à savoir un fort report sur l'infrastructure, présentées par les transporteurs céréaliers étaient parfaitement plausibles.

La situation est apparue plus délicate en ce qui concerne la partie picarde.

Comme évoqué dans une autre partie du rapport, il est probable qu'une partie du trafic et en particulier celle qui concerne les silos les plus proches de la ville continueront à être opérés en empruntant l'A29, puis l'A150 et le pont Flaubert. Par contre les céréaliers prévoient qu'une part significative sera déviée vers l'autoroute et ce en dépit d'un péage qui devrait être compensé par les gains produits par le plus grand nombre de rotations effectuées.

Certains, parmi les déposants s'inquiètent d'une éventuelle captation du trafic par les ports concurrents de Belgique et des Pays-Bas (Anvers surtout)

Il nous a été répondu que le risque pour la partie la plus septentrionale de la zone existait déjà et qu'il était correctement maîtrisé.

Un des membres du Comité Consultatif de Développement de la Métropole souligne l'importance des enjeux : «...le projet semble être une condition à la survie du port de Rouen».

L'interaction avec d'autres structures

L'analyse ne fait pas l'impasse sur les conséquences positives de la future ouverture de la liaison entre le pont Flaubert et la rocade Sud III.

« L'aménagement des accès définitifs du Pont Flaubert en rive gauche de la Seine pourrait donc être opérationnel à l'horizon de mise en service du projet A28/A13 ».

Pour autant, ces deux projets ne sont pas à opposer, mais ils sont complémentaires.

Preuve de cette démarche intégrée, l'amélioration de cet itinéraire Ouest (mise en service du prolongement de l'A150 et accès définitifs du Pont Flaubert en rive gauche de la Seine) fait partie des projets qui fondent le scénario de référence de l'évaluation économique et sociale du Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 à son horizon de mise en service : 2024.

Il importe également de souligner que l'objectif du raccordement définitif entre le Pont Flaubert et la voie rapide Sud III en rive gauche de la Seine est d'améliorer le confort et le niveau de service rendu à l'utilisateur de cet itinéraire routier, de faciliter les échanges entre les deux rives de la Seine, et de permettre le développement de l'important éco-quartier Flaubert qui accueillera à terme 15 000 habitants et actifs. Cet aménagement n'augmentera cependant pas la capacité de l'itinéraire.

Il y aura peut-être des conséquences mais, d'après le Maître d'ouvrage, elles seront limitées du fait de la charge très importante de circulations sur cet axe qui restera un axe à deux voies au débouché du pont.

L'hypothèse évoquée à de nombreuses reprises, de voir cet axe servir de contournement de la métropole semble donc difficile à retenir.

Cet axe est en voie de saturation d'une part et la Sud III, qui traverse des zones fortement urbanisées, ne pourrait faire l'objet d'un élargissement à 2*3 voies qu'au prix de travaux très coûteux, d'autre part. Les conséquences humaines et économiques seraient aussi difficilement supportables.

La cohérence avec les autres projets du territoire

Les conclusions de la synthèse des perspectives d'aménagement et de développement du territoire (le SPADET) sont en parfaite cohérence avec le projet de contournement est de Rouen.

On y souligne trois points :

Le rôle économique moteur de l'infrastructure

Les projets de redistribution des modes de déplacements

Le rôle fédérateur des projets de territoire

« En créant un nouveau lien entre les territoires..., complémentaire du lien naturel que constitue la Seine et les infrastructures existantes qui la longent, elle est l'occasion d'affirmer, de fédérer et d'afficher de manière opérationnelle des engagements déjà pris par les partenaires en matière de développement durable ».

477 Les gains escomptés

4771 Les gains de temps

Il s'agit du principal avantage pour les usagers. La VAN les prend en compte pour une valeur totale de 1352 € valeur 2010.

Cette valeur intègre l'ensemble des gains de temps sur la zone concernée par le projet.

Elle fait l'objet de nombreuses contestations :

Des contributeurs s'étonnent de l'absence de mesures effectuées avec des outils

« modernes » (Mappy, ITI, Google...)

« Basée sur l'outil de calcul Google map itinéraire, l'étude fausse les résultats actuels pour obtenir un gain de 10 minutes... pour relier Louviers au RP des Vaches » EELV Normandie.

Groupe des élu-e-régionaux Normandie Ecologie.

Les gains de temps sont vivement contestés : *« les gains de temps annoncés sont insuffisamment prouvés et... ils ne peuvent donc suffire à prouver l'utilité publique d'un tel contournement routier »* Contribution individuelle et citoyenne à l'enquête publique relative au projet de contournement est de Rouen/liaison A28/A13.

La commission s'est penchée avec attention sur l'analyse de ces données.

Il semble difficile d'imaginer qu'une structure à haut niveau de débit puisse ne pas avoir d'influences positives sur les temps de trajet des usagers. Le trafic de transit en bénéficiera, tout comme la plupart des déplacements à l'intérieur de la zone. La commission fait donc siennes, les conclusions du GCI qui figurent en page 76 de la pièce F

« L'analyse des résultats de la modélisation montre que l'option du projet permet d'atteindre l'ensemble des objectifs fixés dans les décisions ministérielles »

4772 La sécurité et la fiabilité

a/accidentologie

Les chiffres concernant l'accidentologie dans la métropole montrent que les autoroutes sont beaucoup plus sûres que les autres voies de circulation.

La nouvelle voie permettrait aussi de détourner, de zones très urbanisées, des trafics de transit de produits potentiellement dangereux pour les faire passer dans des zones mieux protégées parce que partiellement enterrées et surtout très peu peuplées dans les zones de fort danger . Il conviendrait alors de prendre des mesures supplémentaires de protection concomitantes des personnes concernées.

b/Le tunnel de la Grand-Mare

Le tunnel sous la Grand-Mare constitue une artère vitale, heureusement interdite à la circulation des PL de Transport de Matières Dangereuses depuis 2012.

Le risque d'accident qui impliquerait des PL n'est cependant pas absent. L'exemple du Pont Mathilde a montré les difficultés de faire face à la fermeture d'un axe essentiel. Les reports sur d'autres axes ou sur d'autres solutions de déplacement ont atténué les difficultés, mais ont aussi montré leurs limites.

L'exemple des conséquences de la fermeture du tunnel une cinquantaine de fois par an, est probant : il se produit alors une véritable thrombose de tous les axes adjacents qui passent par Bihorel, Darnétal ou Bois-Guillaume.

Il est aussi signalé que le tunnel aura besoin d'une remise à niveau, ce qui générera de lourds travaux étalés dans le temps. La fermeture d'un des tubes aurait alors de lourdes conséquences.

Ce problème illustre d'ailleurs la faiblesse du maillage sur le territoire de la métropole. Il n'existe que trop peu de possibilités d'emprunter facilement d'autres itinéraires en cas d'indisponibilité d'un des itinéraires majeurs.

Les embouteillages récurrents sur les points de retenue suivants : Place Saint Paul et Tunnel de la Grand-Mare à Rouen, Boulevard industriel et Rond-point des Vaches à Saint Etienne du Rouvray, Pont sur la Seine et l'Eure à Pont de l'Arche, pour ne citer que les plus endémiques, sont très mal vécus par les populations concernées et génèrent des retards importants aux heures de déplacements quotidiens les plus chargées.

4773 Les conséquences socio-économiques

a/La périurbanisation

L'étude souligne le fort accroissement des populations qui choisissent d'aller habiter dans des zones éloignées des centres villes. Ce phénomène de périurbanisation est souligné à de nombreuses reprises comme préoccupant en termes de saturation des réseaux, de pollution et de consommation d'espaces agricoles. Certes, la loi SRU le freinera, mais il conviendra que des mesures soient prises à l'échelle des agglos pour essayer de le contrôler.

« Le projet entraînerait une extension et une accélération de la périurbanisation, de part et d'autre du tracé, dans un contexte urbain déjà difficile à maîtriser »

« L'étalement urbain de l'agglomération rouennaise, sans croissance démographique telle que constatée depuis de nombreuses années, est susceptible d'accélérer l'éloignement de plus en plus d'habitants alors même que les emplois sont de plus en plus concentrés ».

Section PCF Saint Etienne du Rouvray

b/Villes riches, villes pauvres

Le niveau de richesse des ménages permet de nuancer certaines affirmations contenues dans des dépositions. La structure permettrait, disent certains contributeurs, pour les zones « riches » du centre à exporter leurs nuisances vers certaines zones défavorisées. Cet argument est difficilement soutenable au vu de l'illustration 11 du document F.

« Les communes du cœur de l'agglomération rouennaise (ville de Rouen, communes des secteurs de la Vallée du Cailly, d'Elbeuf, de la Rive Gauche), ainsi que celles du quart Nord-Est de la CA Seine Eure (de Louviers – Val-de-Reuil jusqu'à Pitres) affichent des revenus médians faibles (revenus médians inférieurs à 28 500 € par ménage et par an en 2011).

Ces communes peuvent abriter des ménages aisés, mais elles abritent aussi une part importante de logements sociaux et concentrent de nombreux ménages en réelle difficulté sociale ; elles sont identifiées par l'INSEE comme des communes défavorisées. »

Taux de motorisation : À l'inverse, la part des ménages équipés d'au moins une voiture approche voire dépasse les 90 % dans les communes périurbaines autour des agglomérations.

Au sein de la zone de proximité, les ménages des territoires situés au Nord-Est de l'agglomération (CC des Portes Nord-Ouest de Rouen, CC du Moulin d'Ecalles, CC du Plateau de Martainville) apparaissent comme particulièrement bien équipés.

Plus de la moitié d'entre eux sont d'ailleurs multi-motorisés.

Cet argument concernant l'aggravation des inégalités sociales est repris par M A Delanney (voir supra) : *« Toutes choses égales par ailleurs, la valeur du temps croît avec le revenu des individus »* (citations groupe de travail E Quinet)

Autrement dit plus on est riche, plus on aura tendance à prendre l'autoroute et plus on est pauvre et plus on aura tendance à ne pas prendre les routes avec péage... »

c/Evolution démographique

Les chiffres très volontaristes qui figurent dans les différents SCoT ont influencé l'étude. La métropole de Rouen et plus encore le CA Seine Eure tablent sur des progressions fortes et volontaristes qu'il convient de nuancer. Les phénomènes de transfert de populations vers des zones périphériques continueront, entre autres, parce que la nouvelle structure générera des installations dans les zones nouvellement desservies.

d/Les transports collectifs et les modes doux

L'analyse des dessertes ferroviaires est faite dans un esprit de neutralité.

Le développement des cadencements sur certaines lignes et le renforcement des liaisons sur d'autres axes en séparant les trafics prioritaires Rouen/ Paris des trafics liés à la desserte d'un axe Elbeuf /Oissel/ Rouen n'est pas vu comme concurrentiel mais comme complémentaire de la liaison autoroutière. Il en va de même des autres modes de déplacement. Les propositions faites par certains contributeurs reçoivent donc une réponse implicitement positive, qui est renvoyée sur d'autres décideurs.

Il s'agit en particulier des demandes de développement du ferroviaire, de l'axe Elbeuf/Oissel/Rouen/Barentin, du renforcement des dessertes à partir des lignes existantes, peut-être possibles après la construction éventuelle de la nouvelle gare de Rouen et de la LNPN

Le développement des liaisons transversales apparaît nécessaire, mais semble dépendre d'une moindre circulation sur ces axes qui viendrait du déport d'une partie du trafic sur la nouvelle structure. Le développement des P et R, l'utilisation de modes doux de déplacement venant compléter l'ensemble.

Pièce F P49

« Sur l'agglomération rouennaise, l'usage des transports collectifs comme du vélo est en forte progression ces dernières années. Cet usage gagne à être encore développé et correspond pour l'essentiel à des échanges au sein de la zone de proximité.

Le développement et l'amélioration de l'offre pour ces modes ont contribué à cet essor, tout comme les politiques mises en place par les deux agglomérations de la Métropole Rouen Normandie et de la CASE dans leurs plans de déplacements urbains.

L'organisation actuelle du réseau de transports collectifs de l'agglomération, en étoile autour de Rouen, limite les relations périphériques directes. Par ailleurs, le réseau bus « classique » est pénalisé par la congestion ne permettant pas d'offrir des temps de trajets compétitifs et fiables. De fait, la saturation et la congestion des principaux axes routiers de l'agglomération ne favorisent pas le développement de services de transports plus performants (de type transport à haut niveau de service). Les transports collectifs au sein de l'agglomération rouennaise pourraient être privilégiés. Cependant, et en l'absence de contournement, les voitures et les Poids Lourds en ville occupent une large place, ce qui bride le développement d'autres modes de déplacement « doux »..

Dans les secteurs plus ruraux, comme la Vallée de l'Andelle ou le Pays entre Seine et Bray, l'offre proposée en transport collectif est une offre soit du type à la demande du fait du caractère plus diffus et moins dense de l'urbanisation, soit une offre de transports par car ou

par train mais dont l'utilisation reste limitée, du fait en particulier de temps de trajet en transport collectif non concurrentiel avec la route ou l'absence de desserte.

Il apparaît donc que les modes alternatifs au mode routier sont aujourd'hui limités et fortement contraints par l'occupation du réseau et la congestion du trafic sur l'ensemble des axes. »

La construction d'une réelle alternative performante passera donc nécessairement par une libération du réseau, par une réorganisation des déplacements et un report du trafic routier en dehors de l'agglomération dense.

e/Coordination des politiques d'aménagement de la zone

Une charte pour une valorisation réciproque de l'infrastructure et du territoire a été signée entre l'Etat et la Région, les deux départements et les grandes collectivités concernées par le projet.

Elle définit les grandes orientations retenues par les partenaires en matière de développement économique, de redistribution des modes de déplacement et de coordination des projets de territoire.

Le MO a pris soin d'étudier ce document et les documents d'urbanisme des SCoT concernés et de suggérer des améliorations possibles au travers, soit d'un aménagement de l'existant, soit du développement de solutions d'accès aux transports en commun à partir de la future infrastructure.

Le problème des parkings relais n'est pas éludé

Le Commissariat Général à l'Investissement le souligne. (p46 Les Parkings relais)

B. Champeaux du GCD souligne la nécessité d'une cohérence des politiques d'aménagement des différents acteurs concernés : « *L'idée est d'encourager le développement économique dans une dynamique de développement durable : resserrement de la ville, cohérence entre urbanisme et transport, évolution des pratiques de mobilité. Dans le SCoT, l'ensemble est présenté comme un tout cohérent, alors que dans le projet de contournement est, il figure uniquement le volet routier, sans les mesures d'accompagnement.* ».

478 La mise en concession et le péage

4781 Le principe de la concession

Il est rappelé dans une note de la DREAL (quelques éléments d'éclairage sur la concession).

« Les contrats de concession sont des contrats de délégation de service public par lesquels le concessionnaire s'engage à :

-concevoir

-financer

-construire

-entretenir

-exploiter, un équipement.

L'ouvrage est concédé à ses frais, risques et périls pendant une durée déterminée. »

Deux cas sont envisagés, s'agissant du contournement est de Rouen, liaison A28/A13.

Un financement par les actionnaires et des prêts bancaires qui couvrent l'ensemble des dépenses liées à la conception, à la construction puis à l'exploitation de l'infrastructure

Un financement qui fait apparaître la nécessité d'une subvention d'équilibre dans le cas où les recettes ne couvriraient pas l'ensemble des coûts de construction et d'exploitation ;

Cette seconde hypothèse est celle qui a été privilégiée et qui sous-tend les études présentées.

Elle ne pourra être validée qu'au terme de la conclusion du contrat de concession ;

4782 La subvention d'équilibre

« La subvention d'équilibre est une composante de l'offre que remet le candidat à la concession. Elle dépend du projet technique du candidat, du niveau de trafic empruntant le projet et du niveau de péage proposé par le candidat mais aussi des modalités de financement privé qu'il négocie. »

Les termes employés ont entraîné une certaine confusion chez les déposants.

P 91, on parle de : Subvention d'investissement puis de subvention d'équilibre dans le paragraphe suivant.

Page suivante dans l'illustration 78, la subvention publique apparaît comme devant être versée pendant les (environ) 5 années de la période de construction de l'autoroute.

Le MO a répondu qu'il s'agissait de la même notion.

La subvention d'équilibre serait donc inscrite au contrat de concession et ne sera pas évolutive, sur la durée de la concession.

« Dans les différents tests réalisés, le montant de l'éventuelle subvention d'équilibre varie de 408 M€ 2015 à 556 M€ 2015 (soit de 370 M€ 2010 à 504 M€ 2010) pour des coûts d'investissement variant de 886 M€ 2015 à 953 M€ 2015. Elle représente une proportion du coût d'investissement variant de 45 à 59 % du coût total».

« Il convient de noter que toute augmentation du coût de l'infrastructure (tracé plus coûteux, mesures d'insertion supplémentaires, ...) se répercuterait automatiquement par une hausse de la subvention d'équilibre à la charge de la puissance publique. De même, un décalage de la mise en service ferait subir au coût d'investissement une actualisation qui génèrerait une augmentation de la subvention d'équilibre ».

4783 Le niveau de subvention

Ce choix interpelle le GCI :

"Un niveau de subvention d'équilibre aussi élevé peut poser question et aurait pu conduire à s'interroger sur le choix de recourir à une concession.

Il est dit dans le dossier que les délais de construction de l'infrastructure auraient été allongés de manière nuisible au projet, en cas de financement total par l'Etat. Celui-ci étant incapable de mobiliser de pareilles sommes en un délai aussi court".

« Sous une hypothèse favorable de mise à disposition de 50M€ par an de crédits d'investissement sur ce seul projet, il faudrait en effet une vingtaine d'années de travaux pour réaliser l'ouvrage complet... ». Réponse DREAL p 33 Pièce K.

L'argument est recevable, mais il ne satisfait pas pour autant certains contributeurs particuliers.

Par contre, certains contributeurs se montrent favorables à la solution proposée : *« La mise en concession et le partage du financement nous paraît approprié pour ce projet ».* FNTR Normandie.

4784 Les collectivités sollicitées

Les collectivités qui seront, appelées à participer au financement de la subvention d'équilibre, sont mentionnées ;

Il s'agit de :

La Région Normandie

Le Conseil départemental de la Seine Maritime

Le Conseil départemental de l'Eure

La Métropole Rouen Normandie

La Communauté d'agglomération Seine-Eure

La commission note que ces collectivités ont été « *pressenties* » (p77) pour contribuer à la subvention d'équilibre, à parité avec l'état concédant »

Elle note qu' « aucune clé de répartition n'a été définie à travers une annexe au contrat de concession traitant de la convention de financement ; »

Le problème du financement de l'infrastructure a été évoqué lors de nos rencontres avec les responsables de ces entités.

Certaines sont favorables et assumeront leur part de la subvention d'équilibre. D'autres sont plus réticentes, ce qui semble promettre des négociations délicates.

4785 Les oppositions

Des oppositions fortes à ce principe mixte de financement apparaissent dans de nombreuses contributions.

« *Avec ce système, les usagers financeront l'ouvrage par le biais de leurs impôts et au péage lors de chaque passage* » Villes d'Oissel et Saint Etienne du Rouvray

Des doutes sont mentionnés. Ils concernent la durée des aides publiques. :

« *Et si l'infrastructure est déficitaire pour le concessionnaire, les collectivités paieront de nouvelles subventions d'équilibre* » EELV

Une note de la DREAL lève les doutes sur ce point. Il y est dit : « *Le concessionnaire met en place le financement nécessaire à l'ensemble des prestations qu'il offre sur la durée du contrat. Il assume donc la totalité des risques liés à la conception, à la construction et à l'exploitation de l'infrastructure mais aussi du risque lié à la perception de ses recettes (le risque trafic)* ».

Il convient de noter que le concessionnaire reversera à l'Etat une redevance au cas où le chiffre d'affaires dépasserait un pourcentage du chiffre d'affaire prévisionnel. Mémoire en réponse. P78.

4786 Le péage

a/Le principe du péage

L'opposition est nette et sans nuances ou presque.

« *Ce projet ne répondra aucunement aux attentes des habitants de l'agglomération rouennaise compte tenu de son obligation de péage* » ; Pétition et contribution dans le cadre de l'enquête publique projet de liaison A28/A13 contournement est de Rouen.

Des solutions de modulation du péage sont évoquées :

Les collectivités présentent des avis plus nuancés et s'interrogent, sans trancher, sur la pertinence d'un péage modulé

La CASE fournit une étude très détaillée sur le barreau eurois et envisage des solutions dont elle demande l'étude détaillée.

Ses conclusions méritent d'être citées in extenso : « *Bien que la gratuité (du barreau eurois ndlr) soit difficile d'un point de vue juridique comme au vu de l'analyse des impacts sur le trafic, une modulation fine du prix de ce tronçon pourrait permettre à l'infrastructure de capter une partie des flux internes à la CASE sans pour autant pénaliser les usagers de la partie nord de l'infrastructure et alimenter le phénomène de shunt* ».

Le problème est donc posé, d'une modulation des tarifs et pas seulement pour les habitants de l'Eure.

L'exemple de la stratégie d'évitement du péage par l'échangeur de Criquebeuf est mentionné à de très nombreuses reprises. Les automobilistes préféreraient perdre du temps dans les embouteillages, allonger leur parcours plutôt que payer.

« *Nombre de conducteurs mettront en œuvre des stratégies d'évitement pour ne pas s'acquitter du péage. Une telle autoroute sera donc peu efficace pour prendre en charge la circulation de transit* ». Villes d'Oissel et Saint Etienne du Rouvray.

« *Le projet aujourd'hui soumis à l'enquête publique prévoit un péage, alors même que le maître d'ouvrage annonçait en 2005 qu'un tel équipement entraînerait une baisse de fréquentation de 40% du contournement et affecterait donc la rentabilité du projet* ».

Contribution individuelle et citoyenne à l'enquête publique relative au projet de contournement est de Rouen/liaison A28/A13.

« *Le projet n'apportera rien au désenclavement. Il est prépondérant d'obtenir la gratuité de passage pour qu'il y ait un apport probant* » Les Damps

Certains opposants vont jusqu'à dire qu'en aucun cas ils ne paieront.

Dans ce même document est posé le problème de l'éventuelle existence de 2 péages consécutifs, à la sortie de l'autoroute A28/A13, puis très peu de temps après à l'entrée du bref tronçon de l'A154.

« *Une succession des péages d'Incarville de l'A13 et du raccordement routier avec la nouvelle infrastructure sera difficile à accepter du point de vue de l'usager... Une configuration avec péage en pleine voie au nord de la RD321 est proposée* ». CASE.

Cependant, les milieux économiques et en particulier ceux du transport émettent des avis favorables au principe du péage.

Des associations sont du même avis : « *après de nombreux échanges avec les milieux socio-économiques, et au regard de l'urgence de remédier au déficit d'infrastructure de circulation et à l'aune des gains de temps de trajet projeté, (l'Association pour Contournement Est de Rouen) estime qu'il est économiquement acceptable que le contournement se fasse sous forme d'une autoroute à péage et que cela ne constituera pas un obstacle pour les entreprises et pour les salariés* ». Association pour le Contournement Est de Rouen.

b/Le niveau du péage

Un niveau du péage trop élevé peut induire une baisse de fréquentation et donc des recettes prévues au travers d'une baisse d'attractivité.

Le montant envisagé est mentionné : 10cts/km pour les VL et 30 cts/kms pour les PL (HT)

La fourchette de prix apparaît basse aux yeux du Commissariat Général à l'Investissement qui la compare à des valeurs observées sur des projets récents. (A150 : 0.177/Km pour les VL).

Le niveau est qualifié de raisonnable par le Maître d'ouvrage.

479 La valeur ajoutée nette socio-économique.

a/Les paramètres de calcul

Bénéfices et coûts

Temps

Gains et coûts environnementaux

Sécurité

Carburant entretien et dépréciation des véhicules

Investissement, entretien et exploitation des infrastructures.

Les gains non-conventionnels ne sont pas pris en compte : confort d'utilisation, décongestion,

Les gains et coûts environnementaux n'ont pas pu être calculés, ce que regrette EELV

b/Les avantages

Le temps est le principal gain pour les usagers.

L'explication vient du décongestionnement de l'agglo. Le chiffre annoncé compenserait largement les coûts supplémentaires liés au carburant, à l'allongement des trajets et au péage.

Les principaux bénéficiaires restent au final les usagers pour une somme de 591 millions d'euros

2 chiffres figurent dans le document : Les concessionnaires -215M€. Ces concessionnaires sont ceux qui exercent dans la zone étendue de l'étude et donc dans l'ancienne Région de Haut Normandie. Ce sont les suivants : A13 A29 A28 sud, A150 Ponts de Normandie et de Tancarville

Le concessionnaire de l'infrastructure A28/A13 prévue serait bénéficiaire : +276M€ (page 23 du rapport CGI)

Le bilan pour la puissance publique est presque équilibré.-28M€

Cependant, la rentabilité globale du projet en situation de VAN stressée, offre matière à discussion, en particulier dans l'hypothèse, certes peu probable, mais qui reste possible d'un mauvais alignement de l'ensemble des paramètres et en particulier de l'évolution future du PIB.

En phase initiale, une éventuelle dérive des coûts globaux est envisageable dans l'hypothèse du renforcement de certaines protections offertes aux populations les plus impactées. Ces coûts de construction d'ouvrages de protection renforcée des populations ont été envisagés et aboutissent à une augmentation approximative de 8% du coût, ce qui ne remet pas en cause l'équilibre du projet. Ces ajouts auraient cependant des conséquences sur le montant de la subvention d'équilibre.

Le coût global de l'ouvrage reste très élevé pour une distance modeste et le taux de rentabilité en souffre. Cependant, la configuration très accidentée du terrain, ajoutée aux conséquences des retards d'implantation qui n'ont peut-être pas permis qu'un choix différent et moins onéreux soit fait explique ces valeurs.

c/ L'avis du CGI

Le Commissariat Général à l'Investissement considère le projet comme solide à la condition de prendre des mesures d'interdiction au PL.

Il note aussi les très bonnes conditions d'étude et souligne que la collaboration avec les services de l'état a été constructive.

Conclusions

Une étude nourrie de données sérieusement étudiées dans une approche très classique de ce type de dossier.

La commission regrettera de n'avoir pas pu disposer d'études plus récentes concernant certains points parmi les points les plus cruciaux (trafic...).

Elle a noté la grande technicité de ces analyses, ce qui explique le petit nombre de commentaires détaillés proposés par le public. Cependant, la qualité de certaines de ces contributions démontre l'intérêt majeur pour un projet qui pourrait avoir de nombreuses conséquences sur la structuration socio-économique des zones concernées.

Synthèse:

Le dossier d'enquête publique comporte une étude d'impact intégrant:

- l'état initial de la bande d'EPDUP et de son environnement immédiat;
- les enjeux liés au projet;
- les impacts permanents et temporaires de celui-ci;
- les mesures ERC proposées;
- les impacts résiduels;
- les mesures de suivi
- une évaluation socio-économique vérifiée par ailleurs par l'AE et le CGI

Chapitre 5 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

5.1 Objet de la Mise en compatibilité

Afin de rendre possible la réalisation de ce projet autoroutier, des espaces fonciers doivent lui être octroyés. La bande déclarée d'utilité publique nécessaire à la réalisation du projet devra être inscrite au sein des documents d'urbanisme.

Le projet présenté traverse 27 communes et concerne 3 Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT). Les documents d'urbanisme des communes et les SCoT concernés nécessitent donc une mise en compatibilité avec le projet.

Des secteurs spécifiques sont créés dans les zones du PLU ou du POS impactées par le projet. La mise en compatibilité porte sur la modification des documents écrits et la mise en cohérence des documents graphiques avec la réalisation du projet déclaré d'utilité publique. Les espaces inclus dans la bande d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (EPDUP) qui seront hors de l'emprise du projet, lorsque celui-ci sera réalisé, retourneront à leur vocation initiale.

5.2 Cadre législatif et réglementaire de la mise en compatibilité

Conformément à l'article L123-14 du Code de l'Urbanisme, l'enquête portant sur la déclaration d'utilité publique porte également sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Cette procédure est conduite sous l'autorité de la préfecture. Le projet fait l'objet d'une enquête publique unique au titre du Code de l'Environnement, de l'expropriation et de la voirie routière. Le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme s'inscrit donc au sein du dossier de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Conformément aux articles L123-14-2 et R123-23-1, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec un projet d'utilité publique est soumis à l'examen des personnes publiques associées.

Dans ce cadre, selon l'article R121-16 du code de l'urbanisme, une évaluation environnementale est nécessaire si les modifications à apporter sont « susceptibles ou non d'affecter de manière significative un site NATURA 2000 ». Le maître d'ouvrage a choisi de mettre en œuvre cette démarche pour tous les documents d'urbanisme concernés par cette modification. Conformément à l'article R121-15 du code de l'urbanisme, l'Autorité environnementale a été consultée sur la qualité de l'évaluation environnementale des documents établis et sur la prise en compte de l'environnement par le document modifié.

5.3 Les communes et les SCoT concernés par la Mise en Compatibilité

Les communes concernées par le projet sont :

dans le département de l'Eure :

- Alizay
- Igoville
- Incarville
- le Manoir
- Le Vaudreuil
- Léry
- Les Damps
- Val-de-Reuil

Dans le département de Seine Maritime :

- Bois l'Evêque
- Boos
- Fontaine-sous-Préaux
- Gouy
- Isneauville
- La Neuville Chant d'Oisel
- Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen
- Montmain
- Oissel
- Préaux
- Quèvreville-la-Poterie
- Quincampoix
- Roncherolles-sur-le-Vivier
- Saint-Aubin-Celloville
- Saint-Aubin-Epinay
- Saint-Etienne-du-Rouvray
- Saint-Jacques-sur-Darnétal
- Tourville-la-Rivière
- Ymare

Le projet requiert aussi la mise en compatibilité de 3 Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) qui sont les suivants :

- SCoT Seine-Eure Forêt de Bord
- SCoT Métropole Rouen-Normandie
- SCoT Pays entre Seine et Bray

Les orientations et la planification prévues dans ces documents doivent être compatibles avec le projet.

5.4 Les documents de mise en compatibilité et l'avis de l'Autorité Environnementale

Tous les documents de mise en compatibilité sont présentés dans la pièce G du dossier sous la forme identique suivante :

- la présentation du projet de liaison A28-A13,
- l'analyse des pièces du PLU ou du POS en vigueur et les dispositions nécessaires à la mise en compatibilité (mise en cohérence du rapport de présentation, mise en compatibilité du règlement écrit, du règlement graphique et des servitudes d'urbanisme tels que les Espaces Boisés Classés),
- la nécessité de reporter la bande EPDUP en créant des secteurs spécifiques indicés IR au règlement graphique et de la préciser au règlement écrit avec les dispositions à mettre en œuvre pour la réalisation du projet.
- une démarche d'évaluation environnementale a été mise en œuvre dans le cadre des mises en compatibilité. Cet avis a été sollicité le 3 novembre 2015 et l'Agence Régionale de Santé (ARS) a été consultée le 12 novembre 2015.

L'évaluation environnementale porte sur les modifications apportées au document d'urbanisme pour assurer sa mise en compatibilité avec le projet.

Elle analyse l'état initial de l'environnement, les incidences et les mesures envisagées afin de réduire les impacts de la modification.

5.5 Les modalités de travail de la commission d'enquête

La commission d'enquête a étudié les documents de mise en compatibilité et l'avis de l'autorité environnementale émis pour chaque document puis rédigé une fiche de synthèse pour chacun d'entre eux afin de recenser les enjeux, les incidences et les mesures envisagées.

Ces fiches de synthèse figurent en annexe du présent rapport.

5.6 Les entretiens avec les maires et les présidents des intercommunalités

Pendant l'enquête, la commission a sollicité et rencontré les maires de toutes les communes concernées ainsi que les présidents des intercommunalités. Ces entretiens ont permis de recueillir l'avis et les éventuelles remarques des maires sur la mise en compatibilité mais aussi sur le projet.

Les maires dont les communes et les habitants subiront des nuisances sonores, visuelles mais aussi des pollutions sont défavorables à ce dernier tel qu'il est présenté. Ils souhaitent des aménagements forts afin de réduire ces impacts. Les autres maires sont favorables mais émettent parfois des remarques ou des inquiétudes sur les effets du projet. Toutefois, pour tous le projet est nécessaire.

5.7 Récapitulatif des remarques

Le tableau ci-dessous résume très synthétiquement les remarques de l'AE, les remarques des maires des communes et des présidents des intercommunalités qui concernent généralement le projet ainsi que l'avis de la commission.

Commune	Remarques de l'AE	Remarques du maire	Avis de la commission d'enquête
Alizay	La bande intercepte une zone destinée aux activités économiques qui bénéficiera du projet routier Le passage en viaduc permettra de conserver les continuités écologiques liées aux milieux aquatiques	Impact fort sur la vallée de l'Andelle, proposition : 1 pont et 2X1 voie aurait été suffisants les habitants subiront des nuisances sans aucun bénéfice	favorable
Bois l'Evêque	Les incidences sur le paysage seront limités avec les aménagements paysagers prévus Des mesures de prévention sont proposées afin de limiter les risques d'altération de la qualité de l'eau de la nappe	Le projet sera bénéfique d'une part pour les déplacements des habitants et d'autre part pour l'emploi.	Favorable

Boos	Impact sur le paysage au passage du viaduc Des mesures de prévention d'éventuelles pollutions sont prévues suite à la présence de bétails	L'environnement des habitants du hameau du Boc sera très impacté ; des mesures seront nécessaires pour réduire les nuisances sonores	Favorable
Fontaine-sous-Préaux	Impact sur le paysage avec la réalisation du viaduc Absence d'analyse dans l'état initial sur la topographie, les eaux superficielles, les eaux souterraines	Précautions à prendre pour le captage 2 habitations impactées par le viaduc Nécessité d'un ouvrage d'art	Favorable
Gouy	Impact sur les surfaces agricoles (emprise du projet, isolement de parcelles)	Impact environnemental et sur les terres agricoles Une exploitation agricole impactée Accès difficile à l'autoroute pour les habitants de la commune	Favorable
Igoville	Consommation d'espaces agricoles Possible rupture des continuités écologiques et passage à faune prévu au niveau du bois de Rouville	Circulation importante pour les trajets domicile travail (Rouen Val de Reuil) Un projet plus modeste serait souhaitable : 2x1 voie et franchissement de la Seine et de l'Eure	Favorable
Incarville	Impact paysager réduit avec des mesures appropriées	Proximité des habitations de la rue d'Epreville qui sont très impactées par les nuisances sonores et la pollution de l'A13 un projet plus modeste aurait été suffisant	favorable
Isneauville	Présence de corridors pour espèces à fort déplacement GR 25c intercepté	Prise en compte du captage de Fontaine sous Préaux, nécessité d'un demi échangeur à Quincampoix	favorable
La Neuville Chant d'Oisel	2 passages à faune sont prévus afin de rétablir les continuités écologiques risque de modification de l'écoulement des eaux de surface dans les talwegs	Mesures de réduction pour les nuisances sonores et visuelles	Favorable
Le Manoir	Les surfaces concernées par le projet sont importantes	Des nuisances pour les habitants proches du viaduc	Favorable

	La bande intercepte une zone destinée aux activités économiques sur pratiquement la moitié de sa surface.	Les réserves concernent les nuisances sonores Il reste des disponibilités foncières pour accueillir des activités	
Le Vaudreuil	Les lisières étagées et un merlon paysager permettront l'insertion paysagère du projet qui sera en surplomb de la vallée de la Seine	Le projet sera intéressant pour les trajets domicile-travail et profitable aux entreprises Il serait intéressant de profiter des travaux pour apporter une solution aux nuisances de l'A13	Favorable
Léry	Des mesures constructives adaptées limiteront l'impact paysager, Des mesures sont proposées pour réduire et compenser l'impact sur la biodiversité	Le projet peut éventuellement être bénéfique pour la base de loisirs. Le chemin de randonnée sera coupé et remplacé par un tunnel	Favorable
Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen	Les impacts visuels sont liés à la présence du viaduc Une quinzaine d'habitation figurent dans la bande Les habitations non impactées sur le plan matériel risquent d'être soumises à des nuisances sonores et à une détérioration de leur cadre de vie le rétablissement du GR25 doit être étudié	Des améliorations sont souhaitées : profondeur et longueur de la tranchée couverte, pas d'avantages pour les habitants des mesures de protection apparaissent nécessaires	Favorable
Les Damps	Un merlon et des lisières plantées sont prévues afin de limiter l'impact sur le paysage de cette boucle de la vallée de la Seine Des mesures sont prévues pour limiter les risques de rupture des continuités écologiques et la modification des écoulements des eaux de surface	Un projet plus modeste avec 2x1 voie et franchissement de la Seine et de l'Eure aurait été suffisant	Favorable
Montmain	Impact paysager	Consommation de terres agricoles	Favorable

	Rupture possible des continuités écologiques	Impact sur les boisements Risques de nuisances sonores Aire de covoiturage	
Oissel	L'aménagement d'un viaduc réduira les incidences sur la biodiversité L'impact visuel restera fort	Limiter les impacts sur les activités existantes Valorisation de la zone Seine-Sud Impact paysager important Risques sanitaires (pollution)	Favorable
Préaux	Impact potentiel sur le paysage du à la présence du viaduc La présence du PPRS du captage de Darnétal nécessite de vérifier que le PLU reste compatible avec les dispositions de la DUP du captage	La ferme de l'Essart sera très impactée ; La rue de l'Essart devra être rétablie	Favorable
Quèvreville-la-Poterie	Impact paysager du au remblai de l'échangeur et au passage du viaduc Impact sur les surfaces agricoles de l'éventuelle future zone d'activités du Mont Jarret	La zone d'activités du Mont Jarret n'est plus à l'ordre du jour Impact sur le GAEC de la ferme de l'Eglise	Favorable
Quincampoix	Consommation de surfaces agricoles Les sous trames boisées et mésophiles en lisière du Bois de la Houssaye, les corridors et les réservoirs de biodiversité ont été identifiés	Réduire l'emprise sur les surfaces boisées (bois de la Muette) Un demi échangeur est nécessaire(RD 928 et A28)	Favorable
Roncherolles-sur-le-Vivier	Le périmètre du captage de Darnétal devra être pris en compte	Des nuisances sonores risquent d'impacter le hameau Breton Le rétablissement de la rue de l'Essart est important pour les habitants et la ferme de l'Essart	Favorable
Saint-Aubin-Celloville	Enjeu fort de continuité écologique, mise en place d'un passage à faune Risque de ruissellement vers la nappe	Impact important sur les surfaces agricoles et en particulier sur une exploitation	Favorable
Saint-Aubin-Epinay	Les dispositions constructives prévues avec	Rétablissement des itinéraires de	Favorable

	le passage en viaduc au niveau de l'Aubette et des Chartreux contribuent à limiter l'impact sur les eaux superficielles	randonnée Impact fort sur le paysage avec les déboisements Risques naturels présents : ruissellements, cavités souterraines Circulation importante de PL dans la commune	
Saint-Etienne-du-Rouvray	Secteurs d'activités actuels et futurs sont impactés Les mesures proposées pour réduire les impacts visuels indéniables semblent de nature à favoriser l'intégration paysagère du projet	Impact visuel et sur la santé des habitants Ne pas dégrader une situation déjà préoccupante Valorisation de la zone Seine Sud	Favorable
Saint-Jacques-sur-Darnétal	L'impact sur les surfaces agricoles a bien été identifié (emprise du projet, effet de coupure et isolement des parcelles) Le risque d'infiltration des eaux de surface dans la nappe à proximité des périmètres de captage a été identifié	Situation préoccupante dans la commune avec une circulation importante et de nombreux PL 2 exploitations impactées Le péage doit être incitatif pour les habitants	Favorable
Tourville-la-Rivière	Pas d'incidences sur la surface de la zone naturelle Peu d'effet sur la circulation fluviale	Favorable au développement du trafic fluvial Les transporteurs évitent très souvent les péages	Favorable
Val-de-Reuil	Impact sur des secteurs d'activités actuels et futurs Impact paysager sur les vallées de la Seine et de l'Eure Les EBC devront être soit reclassés soit compensés	Le projet aura un impact sur l'attractivité résidentielle et sur les zones de développement d'activités Le rond point des Clouets est déjà saturé et acceptera difficilement un flux supplémentaire	Favorable
Ymare	Une surface limitée concerne les activités du groupe Thalès Des mesures sont prévues pour réduire les atteintes aux EBC et aux continuités écologiques	Proposition : passer plus au Sud de la commune vers le bois de Rouville pour réduire les nuisances sonores et la pollution.	Favorable
SCoT Métropole Rouen-Normandie	La modification du document d'orientation et d'objectifs est nécessaire	La compatibilité est globalement présente dans le document Amélioration de la qualité de vie	Favorable

	afin d'augmenter l'enveloppe foncière allouée aux grands projets		
SCot Pays entre Seine et Bray	La mise en compatibilité du DOO concerne la préservation des corridors écologiques et des surfaces agricoles Les dispositions du SAGE Cailly-Aubette-Robec sont respectées	Aménagements à intégrer dans le projet au titre des mesures d'accompagnement Rétablissement du réseau viaire et des RD interceptés Concertation avec les collectivités locales pour garantir la préservation des enjeux locaux	Favorable
SCoT Seine-Eure Forêt de Bord	Mesures d'évitement afin de limiter l'impact sur les espèces, compensation des espaces humides détruits Les dispositions du SAGE sont respectées	Une étude complémentaire a été réalisée sur le territoire concerné Perturbation au niveau du rond point des Clouets Pas de double péage au niveau d'incarville Renforcer l'attractivité économique Elus préféreraient une 2x1 voie	Favorable

5.8 Synthèse

Chaque dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme répond aux exigences réglementaires. Les modifications à apporter sont compatibles avec les orientations des documents d'urbanisme et clairement identifiées. Les enjeux liés au projet sont étudiés de façon détaillée dans les différentes thématiques. Des mesures correctives appropriées et des mesures d'accompagnement sont proposées afin de limiter les impacts liés à la réalisation du projet.

L'avis de l'autorité environnementale précise que les dossiers sont clairs et méthodiques et que les éléments à modifier sont clairement identifiables. Il indique qu'aucun élément n'est susceptible de compromettre la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Chapitre 6 Sur la Qualification en autoroute

6.1 Les raisons du choix

Le projet de contournement Est de Rouen vise à relier l'A 28 au Nord, à l'A 13 au Sud en incluant un barreau de raccordement vers Rouen. Les objectifs ont été définis par les articles n° 1 et 3 de la décision ministérielle du 2 mars 2006.

Au niveau national, une « Commission Mobilité » a été mise en place le 17 octobre 2012. Elle était chargée de classer et hiérarchiser les différents projets envisagés par rapport à 4 thèmes principaux :

- Contribuer à servir la compétitivité économique nationale, soutenir l'intégration européenne, réduire les inégalités territoriales et améliorer la mobilité de proximité.
- Contribuer à la performance écologique, effets sur les gaz de serre, développement des transports collectifs,
- Contribuer à la performance sociétale, à l'aménagement du territoire, à la réduction des nuisances et à l'amélioration de la santé.
- Contribuer à la performance socio-économique en comparant les bénéfices économiques, sociaux et environnementaux ainsi que les coûts.

C'est donc le projet soumis à l'enquête publique qui a été retenu par la « Commission Mobilité ». Il a été officialisé par le Gouvernement le 9 juillet 2013, permettant par là même sa relance.

C'est un courrier du 7 janvier 2015, de Madame la Ministre de l'Ecologie, du Développement durable, et de l'Energie et de Monsieur le Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, qui précisera que le projet « *se poursuivra dans la perspective d'une mise en concession autoroutière* », selon le tracé de la variante préférentielle.

En effet, le dossier Tome 2-1 signale « que la situation actuelle des moyens disponibles ne permet pas la mobilisation de fonds publics à hauteur de la totalité du coût du projet estimé à un milliard d'euros environ, dans la courte durée du chantier (quelques années). C'est pourquoi il est prévu de recourir à une concession autoroutière pour réaliser cette infrastructure. Dans ce mode de réalisation, l'Etat confie la réalisation du projet, son entretien et son exploitation pendant toute la période d'amortissement, à un concessionnaire autoroutier. Celui-ci finance l'investissement en mobilisant des financements privés ».

L'avis du Commissariat Général à l'Investissement revient et confirme les propos précédents sur le mode concessif avec subvention d'équilibre choisi par l'Etat. La réponse du pétitionnaire met en évidence le fait de l'impossibilité actuelle de mobiliser un tel montant sur 1 seul projet « compte tenu de la faiblesse des crédits annuellement distribués à l'investissement routier dans le cadre des budgets de l'AFITF » (dixit). Selon le pétitionnaire, à raison de 50 millions d'euros par an de subvention, il faudrait une vingtaine d'années pour réaliser le projet ! Un tel scénario lui ferait perdre une partie importante de son intérêt socio-économique.

Ce projet, nécessite, selon l'article R 122-1 du Code de la voirie routière, un classement passant par une enquête publique. Il sera prononcé (s'il va à son terme) par un décret pris en Conseil d'Etat.

La mise en service de cette liaison entrainera obligatoirement les déclassements ou les classements de plusieurs voiries, entre autres :

- Le déclasserment de la RN 31 jusqu'au point d'échange avec la liaison A28/A13.
- Le classement des RD418 et RD18e en RN à 2*2 voies.

6. 2 Les caractéristiques

Le contournement se présente donc en une voirie autoroutière 2*2 voies avec échangeurs dénivelés et péages.

Son coût est estimé à 886 millions euros hors taxes.

La longueur totale du contournement est de 41,5 kms avec une branche reliant l'A28 au niveau d'Isneauville à la RD 18^e à Saint Etienne du Rouvray et une seconde branche reliant la première (au niveau de Gouy / les Authieux sur le Port Saint Ouen) à l'autoroute A13 au niveau d'Incarville, soit:

- 29,5 kms dans le département de la Seine Maritime.
- 12 kms dans le département de l'Eure.

Il comprend également 6 diffuseurs / échangeurs avec : les RN 31, RD 6014, RD 95, RD 18^e, RD 321 et le RD 6015.

Les caractéristiques de l'autoroute doivent être conformes et répondre à l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagements des autoroutes de Liaison (ICTAAL 2000).

L'ICTAAL prévoit 2 catégories d'autoroutes :

- L1 pour les régions de plaine où les contraintes de reliefs sont modérées.
- L2 pour les reliefs plus escarpés.

La catégorie L1 a été retenue pour l'ensemble du projet à l'exception de l'entrée sur Rouen qui a été traitée en catégorie L2 afin de limiter la vitesse à 110 km/h au lieu des 130 km/h pour la section courante.

Le profil en long a été étudié de façon à optimiser les volumes de déblais / remblais. Les pentes trop faibles et les grands rayons trop agressifs ont été évités.

Les profils en travers de la section courante et des bretelles d'entrées et de sorties sont conformes aux normes préconisées par l'ICTAAL.

En section courante, lors des fortes pentes, une voie spécifique « véhicules lents » est envisagée.

La « largeur type » de la section courante est d'environ 40 mètres, incluant BAU (bande d'arrêt d'urgence) et fossé d'assainissement..

La largeur type des bretelles est d'environ 12 m y compris la BAU et fossés ou caniveaux béton.

Les volumes estimés de terrassements :

- Déblais : 6 millions de m3.
- Remblais : 4 millions de m3.
- Déblais réutilisables : 4,9 millions de m3.
- Volume à stocker : 1,4 millions de m3.

L'emprise totale du projet est évaluée à 518 hectares.

L'assainissement de plateforme collecte les eaux qui sont dirigées dans un réseau séparatif. Des bassins sont implantés aux points bas du projet et récupèrent les eaux polluées acheminées par le réseau gravitaire. Ils devront respecter les préconisations du SAGE CAILLY-AUBETTE.

La réalisation du projet 2*2 voies crée des perturbations dans le milieu naturel. Le projet respecte le concept de « transparence hydraulique » grâce à 25 ouvrages.

Le parcours comprend 11 ouvrages d'art non courants :

- Le viaduc du Robec d'environ 400 m.
- Le viaduc de l'Aubette d'environ 420 m.
- Le viaduc des Chartreux d'environ 270 m.
- Le viaduc des Bucaux d'environ 420 m.
- Le viaduc sur la Seine d'environ 1170 m.
- Le viaduc des voies ferrées d'environ 530 m.
- Le viaduc sur la Seine et l'Eure d'environ 1740 m.
- L'OA n° 2 d'une longueur de 263 m au niveau de la bifurcation avec l'A13.
- L'OA n° 12 d'une longueur de 194 m.
- La tranchée couverte du Boc d'une longueur d'environ 100m.
- La tranchée couverte du Clos du Mouchel d'une longueur d'environ 66m.

Les ouvrages courants permettent de franchir l'autoroute par les voies rétablies (passages supérieurs ou inférieurs). Les franchissements destinés à la faune pourront être jumelés avec les passages inférieurs.

6.3 Les échangeurs (ou diffuseurs) et péages.

Ce sont des échangeurs de type dénivelé.

Ils sont conçus selon les prescriptions de l'ICTAAL.

Les points prévus :

- Un point d'échange au nord avec l'A28 au niveau de Quincampoix.
- Un point d'échange avec la RN 31 au niveau de St Jacques de Darnétal.
- Un point d'échange avec la RD 6014 au niveau de Boos.
- Un point d'échange avec les RD 95 et RD 91 au niveau de Boos.
- Un point d'échange au niveau des communes de Gouy et Ymare.
- Un point d'échange avec la RD 321 au niveau d'Alizay.
- Une zone d'échange au Sud composée de 2 échangeurs : avec l'A13 et la RD 6015.
- Une zone d'échange à l'Ouest de la voirie locale, la RD 18^e au niveau d'Oissel et Saint Etienne du Rouvray.

Il est prévu un système de péage « fermé ». Le paiement est effectué au prorata des kilomètres parcourus. Le conducteur prend un ticket à l'entrée et paye en sortant.

6.4 Les modalités de choix du concessionnaire et ses obligations.

Les contrats de concession sont des délégations de service public (DSP) où le concessionnaire s'engage à concevoir, financer, construire, entretenir et exploiter l'ouvrage concédé, à ses frais, risques et périls, pendant une durée déterminée à l'avance.

En contrepartie, il perçoit une rémunération provenant du « service rendu aux usagers », en l'occurrence, le péage. Cette recette est abondée par une subvention de l'Etat dite « subvention d'investissement d'équilibre ».

Cette subvention d'équilibre (provenant de fonds publics), est définie et proposée par le concessionnaire, dans sa réponse à l'appel d'offres. C'est lui qui, sur ses bases de prévisions de trafic et ses recettes de péage, propose à l'Etat le montant de la subvention, afin d'arriver à équilibrer le budget financier qu'il a envisagé. Le concessionnaire propose des niveaux de péage le plus bas possible afin d'être adjudicataire. C'est donc une symbiose (niveaux péages et montant subvention d'équilibre demandée) qui sera déterminante dans le choix du Maître d'Ouvrage (qui tiendra compte aussi, bien évidemment, de la qualité technique du projet, du respect de l'environnement, de la biodiversité, des nuisances causées etc.....).

Le concessionnaire met en place les financements nécessaires (fonds propres) pour l'ensemble des prestations. C'est donc lui qui assume les risques pendant toute la durée du contrat (qui aura été définie entre les 2 parties).

Afin de préserver les intérêts des actionnaires, une clause du contrat de concession stipule qu'en cas de surperformance des recettes envisagées au départ (seuil à définir), une redevance est versée à l'Etat (ce qui s'avère rare selon les informations connues).

Dès l'adoption de la DUP, signifiée par un décret du Conseil d'Etat, le concessionnaire a la charge : des études de conception et des obtentions de toutes les autorisations administratives nécessaires à la réalisation de l'infrastructure. Une fois ces démarches effectuées et abouties, le tracé définitif est adopté dans la bande DUP des 300m. Les endroits définitifs des barrières de péage et l'architectures des Ouvrages d'Art sont également arrêtés. Dès lors, une enquête publique unique parcellaire et loi sur l'eau peut avoir lieu.

Le dossier, dans son étude socio-économique, avance des chiffres susceptibles de varier suite à la réponse à l'appel d'offres. En effet, l'étude est basée sur des montants estimés de péages pour les VL et les poids lourds, reflétant la moyenne de ceux pratiqués en France en tenant compte des prévisions estimées de trafic. La subvention d'investissement (d'équilibre), versée par l'Etat, est également une estimation. Elle découle de la négociation entre l'état et le futur concessionnaire (voir le paragraphe précédent).

Il va de soi que ce dernier, une fois connu, devra se conformer au cahier des charges fixant les engagements de l'Etat qu'il aura intégrés à l'appel d'offres. Le projet définitif sera affiné, en concertation avec l'ensemble des partenaires concernés, en tenant compte de certaines remarques formulées pendant l'enquête publique ou par la commission d'enquête.

6.5 Répartition de la « subvention d'équilibre (d'investissement).

Une fois son montant défini, une convention de financement est annexée au contrat de concession. 5 collectivités sont pressenties à fin de financement (50% pour l'Etat, 50% pour l'ensemble des collectivités).

- La Métropole Rouen Normandie.
- La Région Normandie.
- La Communauté d'agglomération Seine-Eure (CASE).
- Le Conseil départemental de Seine Maritime.
- Le Conseil départemental de l'Eure.

La commission a noté, lors du rendez-vous avec les élus du Conseil départemental de l'Eure, certaines réserves concernant leur future participation au financement

6.6 Synthèse sur le sujet.

Le projet, tel qu'il est défini a fait l'objet de nombreuses observations recensées (2858). La grande majorité donne un avis négatif. Certaines prônent carrément son abandon, d'autres préconisent un autre tracé (comme celui par l'Ouest de Rouen entre autres) ou bien envisagent des modifications substantielles d'infrastructures (tunnel ou trémie à certains endroits). Le coût d'1 milliard d'euros et le fait de confier le projet à des intérêts privés sollicitent également des réserves.

Nonobstant le fait que d'autres thèmes abordés par le projet soient contestés, celui rassemblant le plus de mécontentement, tel qu'il est présenté, est celui du péage. En effet que ce soit les particuliers, les associations, certains élus locaux, tous le dénoncent. Le risque de désaffectation des véhicules n'est pas à écarter. Seuls les transporteurs n'y voient pas d'inconvénients, dans la mesure où ils gagnent du temps de transport, et par là même, de la compétitivité. Par contre, beaucoup de personnes qui se sont exprimées pensent qu'il serait souhaitable que des « modulations sélectives » de prix de péage, pour certains véhicules de particuliers, soient mises en place. Ce genre de « montage sélectif » existe sur d'autres infrastructures en France.

La commission d'enquête partage d'ailleurs ce point de vue et suggère que l'Appel d'Offres qui conditionnera le choix du concessionnaire, reprenne cette idée dans son cahier des charges.

La commission d'enquête doit également signaler, bien qu'une enquête publique ne soit pas un référendum, qu'une quantité non négligeable de voix s'est également exprimée pour la réalisation rapide du projet et que les « attermoissements qui durent depuis plus de 40 ans, cessent, au vu de la gravité de la pollution et de la circulation poids lourds dans Rouen » qui, selon beaucoup de gens, deviennent insupportables. Les notions de confort et de sécurité routière sont souvent mises en avant.

Par contre, la commission d'enquête attire l'attention sur les termes employés au chapitre 1 de la documentation ICTAAL (instruction sur les conditions techniques d'aménagements des autoroutes de liaison), circulaire du 12 décembre 2000 : « *Fonction de l'Autoroute : elle relie, principalement à moyenne ou longue distance, agglomérations ou régions, y compris dans le*

contexte européen. Elle offre aux usagers un niveau de service élevé, tant pour la sécurité, les temps de parcours, le confort, que les services annexes »

La commission observe que l'objectif annoncé du projet est le décongestionnement de Rouen et ne répond que partiellement à la recommandation de la circulaire, sauf la communauté de la CASE qui peut être considérée comme reliée à Rouen par le projet.

Un autre aspect n'est jamais mis en évidence dans le dossier, ce qui pour le moins est surprenant : c'est le fait que l'autoroute sera un maillon très important de l'axe NORD-SUD, CALAIS-BAYONNE.

Autant le projet s'inscrit dans le contexte européen, autant on peut émettre des réserves sur l'idée de relais entre Rouen et les agglomérations, tel que le conçoit l'ICTAAL ! C'est une opportunité de mettre en relation la vallée de la Seine et la Métropole avec le Nord et le Sud de la France.

A part cette notion discutable de « liaison autoroutière » relevée par la commission, « *la technicité autoroutière* » du projet, dans son ensemble, est en harmonie avec la circulaire de l'ICTAAL du 12 décembre 2000.

Chapitre 7 Sur la compatibilité avec les plans et programmes supra

7.1 Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de Haute-Normandie

Le SRCE a été approuvé par arrêté préfectoral le 18 novembre 2014.

Le SRCE est un document cadre qui a été élaboré conjointement par le Conseil Régional de Haute Normandie et l'Etat en concertation avec les représentants du territoire. C'est une déclinaison régionale de la trame verte et bleue et ses objectifs sont la préservation, la gestion et la restauration des milieux naturels nécessaires aux continuités écologiques.

Le projet est cité dans la présentation et l'analyse des enjeux régionaux dans le diagnostic du territoire.

Les 2 grands axes du SRCE sont les suivants :

- la préservation et la restauration des réservoirs de biodiversité et les corridors identifiés au niveau régional et inter-régional,
- la réduction de la fragmentation et la résorption des points noirs.

Le projet prend en compte le document d'une part, dans le cadre de l'élaboration de l'état initial avec l'intégration des éléments de la trame verte et bleue et d'autre part, dans le cadre de la mise en place de mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Des impacts résiduels subsistent sur des réservoirs de biodiversité et des corridors et la mise en place de mesures de compensation sera nécessaire. Des zones sont déjà identifiées au sein des connexions d'intérêt majeur régional à conserver, restaurer ou recréer définies dans le SRCE.

7.2 Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des eaux de la Seine et des cours côtiers normands (SDAGE)

Le SDAGE (2010-2015) a été adopté le 29 octobre 2009 et le nouveau SDAGE (2016-2021) est en cours d'élaboration. Son ambition est d'obtenir un bon état écologique sur 2/3 des masses d'eau en 2015. Le projet est concerné par le document car il ne doit pas dégrader la qualité des cours d'eaux traversés. Le futur SDAGE a d'ores et déjà été pris en compte par le projet. Quatre défis du SDAGE concernent le projet :

- le transport des matières dangereuses,
- le périmètre de protection rapproché des captages de la Chapelle et de Saint Aubin Epinay
- les périmètres de protection éloignés de Darnétal et de Saint Aubin Epinay,
- les zones humides et aquatiques
- les zones inondables.

Le projet dans sa conception et par les mesures Eviter-Réduire-Compenser (ERC) présentées précédemment respecte les dispositions définies dans le SDAGE en vigueur et dans le futur SDAGE.

7.3 Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Cailly-Aubette-Robec (SAGE)

Le SAGE a été approuvé le 28 février 2014 et fixe des objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur, de protection quantitative et qualitative de la ressource en eau.

Les enjeux définis dans le document sont pris en compte par le projet d'une part par les mesures constructives et d'autre part par la doctrine ERC. Des mesures de suivi seront réalisées dans le cadre de la compensation de zones humides si cela s'avère nécessaire.

Le projet est en particulier compatible avec les objectifs de lutte suivants :

- les transferts rapides vers la nappe,
- la gestion des zones humides,

- la réduction de l'usage des pesticides.

7.4 Le Plan Local de l'Habitat (PLH) de la Métropole Rouen-Normandie

Le projet n'est pas de nature à remettre en cause la compatibilité avec les orientations du PLH (2012-2017).

7.5 Les Plan de Déplacement Urbain (PDU) de la Métropole Rouen Normandie et de la Communauté d'agglomération Seine-Eure (CASE)

Le PDU de la Métropole Rouen Normandie, approuvé le 15 décembre 2014, est le document de référence de la politique de la mobilité dans l'agglomération.

Le projet est en accord avec les orientations du document et en particulier, il doit permettre :

- la finalisation de la constitution d'un maillage routier de l'agglomération,
- le désengorgement du centre-ville de Rouen,
- l'amélioration de la qualité de vie,

Le PDU de la CASE, adopté le 15 décembre 2015, cite et intègre le projet. Le projet prend en compte le document et répond à ses objectifs. De plus, le projet est coordonné avec la politique locale:

- avec la mise en place de sites propres sur les voiries délestées;
- et le covoiturage.

7.6 Le Schéma Régional Climat, Air, Energie (SRCAE) de Haute Normandie

Le SRCAE de Haute-Normandie a été approuvé par arrêté préfectoral le 21 mars 2013 et définit une stratégie régionale permettant de contribuer aux engagements nationaux et internationaux de la France sur les questions de climat, de l'air et de l'énergie.

Ces engagements reposent sur une réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre, de 20% de la consommation d'énergie et de produire l'équivalent de 23% de la consommation finale nationale en énergie renouvelable.

Le projet, même s'il n'est pas évoqué dans le SRCAE répond à l'une de ses orientations « Aménager durablement le territoire et favoriser les nouvelles mobilités » et plus particulièrement au délestage de certaines voiries au profit des modes doux, au développement des transports en commun mais aussi à une desserte plus efficace des zones d'activités sur des axes plus adaptés.

Toutefois, l'augmentation des distances parcourues induit une augmentation des émissions liées au trafic routier. Ces dernières seront reportées dans des zones moins densément peuplées et on constate une diminution de l'exposition de la population à la pollution routière.

Le projet améliore la desserte du port de Rouen, de la zone Seine-Sud et de la zone Alizay-Pitres-le Manoir et prend en compte le développement de l'intermodalité, fiabilise les temps de parcours et finalement est complémentaire avec les autres modes de transports.

Le projet est donc cohérent avec les orientations du SRCAE.

7.7 La Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine (DTA)

La DTA a été approuvée par décret en conseil d'Etat le 10 juillet 2006.

Dans le chapitre 3, les orientations relatives à l'armature urbaine et à l'aménagement – Infrastructures de déplacement, le projet de liaison A28-A13 est ainsi abordé « Un barreau reliant le contournement Est à l'autoroute A13-RN 154 est à envisager pour assurer la desserte des zones en développement au sud-est de l'agglomération rouennaise ».

Le projet est inscrit au sein des objectifs définis par le document et concourt à l'amélioration des échanges aux différentes échelles et de nouvelle répartition modale.

7.8 Plans de Prévention des Risques Naturels ou Risque Inondation (PPRN ou PPRI)

Les objectifs d'un PPRI ou d'un PPRN sont les suivants :

- l'amélioration de la sécurité des personnes exposées au risque inondation,
- la limitation des dommages aux biens et aux activités
- Le maintien du libre écoulement et la capacité d'expansion des crues en préservant les milieux naturels.

Un PPRI approuvé vaut servitude d'utilité publique.

Le projet est concerné par 2 PPRI et 2 PPRN :

- le PPRN de la Vallée de la Seine Boucle de Rouen,
- le PPRN de la Vallée de la Seine Boucle de Rouen,
- le PPRI Eure aval,
- le PPRI de la Boucle de Poses.

Le projet est compatible avec les documents notamment par le respect des prescriptions et du règlement, des mesures constructives appropriées, les mesures ERC et si nécessaire la mise œuvre de mesures compensatoires.

7.9 Synthèse

Le projet est intégré dans les documents de planification de grande échelle et celui-ci satisfait plusieurs objectifs de ces documents structurants.

De plus, l'opportunité présentée de développer des solutions alternatives à la voiture (parkings de covoiturage, parcs relais, voiries délestées et requalifiées) répond aux objectifs de ceux-ci tels que le PDU, le SRCAE, le SCoT.

Chapitre 8 Organisation et déroulement de l'enquête publique

8.1 La désignation de la commission d'enquête

La commission d'enquête publique a été désignée par le Tribunal Administratif de ROUEN.

Cette désignation a fait l'objet de deux actes successifs:

- une première décision , datée du 31 décembre 2015, désignant quatre commissaires enquêteurs titulaires (Mme CAHARD, Mrs GESTIN, LAINE et NEDELLEC), ainsi que deux commissaires enquêteurs suppléants (Mme BOGAERT et M.POQUET);
- une décision complémentaire, datée du 13 janvier 2016, désignant un cinquième commissaire enquêteur titulaire (M.MIGNOT).

Jean Luc LAINE a été désigné comme président de la dite commission et François GESTIN désigné comme suppléant à cette fonction dans le cadre de cette mission en cas de besoin.

8.2 La préparation de l'enquête

821 le rôle de la commission d'enquête dans la préparation et l'organisation de l'enquête publique

La commission d'enquête publique a été étroitement associée et a joué un rôle actif dans le cadre de la préparation et de l'organisation de l'enquête publique.

A cet effet, elle a participé à plusieurs réunions qui se sont tenues en présence des représentants de:

- la Préfecture de la Seine Maritime, autorité responsable de l'organisation de l'enquête;
- la DREAL Normandie, Maitre d'Ouvrage délégué par l'Etat;

et pour certaines avec les sous-traitants mandatés par le Maitre d'Ouvrage pour la réalisation pratique de certaines opérations liées à l'enquête.

Le 20 janvier 2016: réunion de cadrage et de mise en place de l'enquête publique avec le président de la commission - point sur le dossier d'enquête - bilan des moyens proposés pour informer et recueillir les observations du public.

Le 25 janvier 2016: réunion complémentaire de cadrage et de mise en place de l'enquête publique avec le président de la commission portant essentiellement sur les "points chauds" du projet.

Le 11 février 2016: réunion de présentation du projet et du dossier à l'ensemble de la commission d'enquête*, complétée par un exposé de l'Autorité Organisatrice (AO) de l'enquête (Préfecture de la Seine Maritime) et du Maitre d'Ouvrage (MO) délégué (DREAL Normandie) concernant les propositions en matière de moyens pour soutenir l'organisation de l'enquête.

Au cours de cette réunion, les membres de la commission d'enquête ont pu poser leurs premières questions concernant le projet et demander les premiers compléments d'information.

L'AO a ensuite proposé les modalités envisagées pour l'organisation de l'enquête et le MO les moyens matériels destinés à soutenir cette organisation.

Les sous-traitants** retenus par le MO ont enfin présenté les moyens envisagés pour soutenir l'organisation de l'enquête sur les points suivants:

- Information légale du public (affichage, parutions dans la presse, dossiers...)
- Information complémentaire (publicité , lettres et brochures, site internet, registre électronique, réunions publiques ...)

Ces dispositions ont été discutées par la commission d'enquête qui a décidé d'en retenir certaines et d'en rejeter d'autres jugées comme superflues, voire trop onéreuses et sans impact potentiel réel.

* à partir de cette date, l'ensemble de la commission d'enquête, suppléants inclus, a été associée à toutes les réunions de travail.

** les sous-traitants du MO

CDV Evénements Publics (5 rue de la champagne/31100 Toulouse - 17 rue Lepic/ 75018 Paris - site www.cdvevenements.com): les champs d'action de cette société sont l'assistance aux MO en matière de débat public, de concertation , d'enquête publique...

PARIMAGE (12 rue Chauvelot/ 75015 Paris - site www.parimage.fr) : est une agence de communication institutionnelle spécialisée dans l'accompagnement des MO publics et privés, sur des grands projets de transport, d'énergie et d'aménagement urbain; en phase de débat public, de concertation, d'enquête publique et de travaux.

Le 04 mars 2016: réunion de travail visant à valider les points suivants:

- lieux d'enquête retenus;
- lieux de permanences;
- lieux et dates de réunions publiques;
- modalités de gestion des registres d'enquête.

Elle a été complétée par une présentation plus détaillée des moyens retenus pour renforcer:

- l'annonce de l'enquête;
- l'information sur le projet et l'enquête publique.

Enfin une présentation détaillée de l'avis du Commissariat Général à l'Investissement (CGI) a été réalisée à la demande de la commission.

Le 25 mars 2016: réunion de travail concernant les points suivants:

- réunions publiques;
- registre électronique;
- avis Autorité Environnementale (AE) et CGI;
- étude d'impact (questions des commissaires enquêteurs);
- zones d'habitation et d'activités impactées par la bande d'EPDUP;
- bilan des "points chauds" du projet.

Le 14 avril 2016: réunion de travail consacrée à la préparation du programme des réunions publiques et à leur animation. L'animateur retenu par le MO , en accord avec la commission d'enquête, JP.TIFFON, était présent lors de celle-ci.

Le 26 avril 2016: réunion de travail consacrée aux thèmes suivants: avis du CGI et expropriations/perte de valeur des biens.

Le 10 mai 2016 : réunion de travail consacrée à la présentation du registre d'enquête publique électronique et à son fonctionnement, complétée par une formation des commissaires enquêteurs à l'utilisation de l'outil.

822 L'indépendance et l'impartialité des CE par rapport au projet

Les membres de la commission d'enquête ont été désignés par Monsieur le Vice Président du Tribunal Administratif de Rouen, sur les bases des articles R 123-4 et R 123-5 du code de l'environnement.

Après examen de leurs situations personnelles et demandes de conseils auprès du Tribunal Administratif (TA) de Rouen, tous les commissaires enquêteurs, membres de la commission d'enquête, se sont engagés auprès dudit TA en signant en janvier 2016 une déclaration sur l'honneur libellée comme suit:

" Je soussigné (nom, prénom et domicile du commissaire enquêteur), désigné pour l'enquête publique susvisée, déclare sur l'honneur ne pas être intéressé à l'opération à titre personnel ou en raison de mes fonctions, notamment au sein de la collectivité , de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumis à enquête au sens des dispositions de l'article L 123-5 du code de l'environnement."

823 les réunions de travail de la commission d'enquête pour organiser l'enquête

Au cours de la phase de préparation de l'enquête publique, la commission, dans son intégralité, suppléants inclus, s'est réunie à six reprises entre le 26 janvier et le 26 avril, afin de définir en commun les démarches à mettre en œuvre dans le cadre de la conduite et de l'animation de l'enquête.

824 Les lieux d'enquête et de permanence

8241 Les lieux d'enquête

67 lieux d'enquête ont été retenus par la commission d'enquête, sur la base des critères suivants:

- communes directement impactées par le projet;
- communes situées sur le territoire du projet et indirectement impactées par le projet;
- EPCI directement ou indirectement impactées par le projet.

La répartition a été la suivante:

En Seine Maritime, 44 lieux d'enquête

- Préfecture, siège de l'enquête;
- Communauté d'agglomération/Métropole Rouen Normandie;
- 3 communautés de communes
- 39 communes

et dans l'Eure

- Communauté d'agglomération/CASE
- 1 communauté de communes
- 21 communes

La liste détaillée des lieux d'enquête est annexée au présent rapport.

8242 Les lieux de permanence

40 lieux de permanence ont été retenus par la commission d'enquête publique, dont 27 dans les communes directement impactées par le tracé de la bande d'EPDUP.

Ils ont été choisis en fonction du fait qu'ils étaient directement concernés ou impactés par le projet.

Des critères ont été fixés par la commission concernant le choix des locaux:

- facilité d'accès, prise en compte des accès handicapés;
- système et zone d'accueil permettant au public d'être guidé, informé et de consulter les documents en toute quiétude hors des permanences;
- zone d'accueil et d'attente lors des permanences;
- fléchage approprié;
- garantie de la confidentialité des entretiens du public avec les commissaires enquêteurs.



QUINCAMPOIX	76 230	28/06/2016	9h-12h
--------------------	---------------	-------------------	---------------

SALLE DE REUNION

**LIEU MISE A DISPOSITION
DOSSIER + REGISTRE**



Stationnement	Parking gratuit
Accès salle	RDC
Accès PMR	OUI
Mobilier sur place	Wifi ok – téléphone + tables + chaises



Fiche de vérification d'un des lieux d'enquête

Une vérification détaillée de ces critères a été réalisée avant le début de l'enquête publique par la société CDV Événements Publics (CDV) mandatée par le MO, en accord avec la

commission d'enquête publique.

Cette vérification a donné lieu à un rapport qui a été versé aux archives de l'enquête. Des adaptations ont cependant été nécessaires au moment des permanences pour tenir compte par exemple du renforcement du nombre de commissaires enquêteurs ou du nombre de personnes présentes dès le début de la permanence; mais dans tous les cas, grâce aux personnels des mairies concernées, des solutions appropriées ont été trouvées.

La liste détaillée des lieux de permanence est annexée au rapport

825 La mise en place des réunions publiques

La commission d'enquête a souhaité que soient tenues des réunions publiques afin que le public soit informé correctement:

- du déroulement et des modalités de l'enquête publique;
- des évolutions du projet entre la concertation de 2014 et la date de l'enquête publique.

Afin de toucher un maximum de monde et de faciliter l'accès à ces réunions pour le plus grand nombre de personnes, il a été décidé d'en tenir quatre dans des lieux géographiques judicieusement répartis couvrant l'ensemble du territoire du projet.

Les lieux suivants ont été retenus: BOOS - LOUVIERS - ROUEN et SAINT ETIENNE DU ROUVRAY.

826 L'organisation de l'information du public

Une information, large et variée a été décidée en concertation avec la commission d'enquête. Outre l'information légale et réglementaire prévue par les textes (voir 841 à 844 et 846), il a été convenu de mettre en place une information complémentaire (voir 845 et 847), non obligatoire, allant au delà des textes applicables, mais utile pour bien informer le public.

827 La préparation du registre d'enquête électronique

La réglementation relative aux enquêtes publiques a prévu à l'article R 123-9 12° alinéa du code de l'environnement "Le cas échéant, l'adresse du site internet sur lequel des informations relatives à l'enquête pourront être consultées, ou les moyens offerts au public de communiquer ses observations par voie électronique".

Compte tenu de l'application de l'article L 123-13 du même code de l'environnement : "le commissaire enquêteur (ou la commission d'enquête) conduit l'enquête publique", il lui appartenait de décider de préconiser l'utilisation d'un outil électronique de gestion dans le cadre de la présente enquête publique , sans en être le "concepteur", ni le "gestionnaire" , mais en restant son "utilisateur".

Le registre électronique ne se substituant en aucun cas au registre papier, mais venant le compléter; il a donc été nécessaire de faire en sorte que les "observations du public puissent être consultables pour toute personne qui en fait la demande pendant la durée de l'enquête publique"; il convenait donc que cette disposition décrite dans le même article L 123-13

permette que les observations électroniques puissent être accessibles au public y compris aux personnes ne disposant pas de moyens ou de compétences informatiques.

Ce qui a été fait en adjoignant au fil de l'eau au registre du siège de l'enquête une copie de chaque observation déposée au registre électronique.

Le cahier de charges particulier (CCP) préparé en amont par le MO a été discuté et complété par les préconisations* émanant de la commission d'enquête, basées sur:

- les données répertoriées dans la fiche 4* "la participation du public par voie électronique" extraite du "mémento pratique du commissaire enquêteur /La conduite de l'enquête publique: des réponses à vos questions et des recommandations"; dont un exemplaire a été remis à titre indicatif au Maître d'Ouvrage lors de la réunion de travail du 20/01/2016 par le Président de la commission d'enquête;
- les retours d'expériences issus du "dossier spécial ,du bon usage de l'électronique en enquête publique" publié dans la revue "l'enquête publique au cœur des projets" n° 83 de décembre 2015 de la CNCE (Compagnie Nationale des Commissaires Enquêteurs).

* Ce document, ainsi que la fiche 4 du mémento du commissaire enquêteur sont joints en annexe du présent rapport.

Le registre électronique a ensuite été conçu sur la base de ces préconisations par la société CDV mandatée par le MO, puis validé par la commission d'enquête publique.

ENQUÊTE PORTANT SUR LE PROJET DE CONTOURNEMENT EST DE ROUEN - LIAISON A28-A13

OUVERT PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE LE 12/05/2016 À 09:00, CE REGISTRE SERA CLOS LE 11/07/2016 À 15:45

Toutes les observations, propositions et contre-propositions formulées par voie électronique sur ce registre numérique d'enquête publique sont prises en considération par la Commission d'Enquête au même titre que les observations propositions et contre-propositions déposées sur les registres d'enquête papier disponibles sur les lieux d'enquête et seront imprimées et annexées au registre déposé au siège de l'enquête. Les observations sont horodatées, enregistrées et numérotées automatiquement et dans l'ordre de leur dépôt. Ni le prestataire de gestion du registre numérique, privé et indépendant, ni le Maître d'ouvrage, ni l'un des membres de la Commission d'enquête ne sont en mesure de modifier/supprimer la moindre observation. Elles demeurent en instance de publication, donc non visibles sur l'interface public, tant que le déposant n'a pas validé son observation par activation du lien porté au mail transmis en retour sur sa messagerie personnelle.

Le registre numérique est clos depuis le 11/07/2016 à 15:45.

Président de la commission d'enquête : Monsieur Jean-Luc LAINÉ

Siège de l'enquête : Préfecture de Seine-Maritime - DPCE - Bureau des procédures publiques - 7 place de la Madeleine 76036 Rouen cedex

Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent, que vous pouvez exercer en vous adressant pendant toute la durée de l'enquête au président de la commission d'enquête à l'adresse du siège de l'enquête.

Mentions légales

© CDV Événements Publics 2014 - 2016

Page d'accueil du registre électronique

Des tests de bon fonctionnement de l'outil et trois sessions de formation ont été organisées pour permettre aux membres de la commission d'enquête de bien utiliser l'outil, ils ont été

concrétisés par un guide utilisateur qui a été complété au fur et à mesure des demandes de la commission.

828 L'ouverture des registres d'enquête

Les registres d'enquête publique ont été ouverts par les membres de la commission lors d'une réunion de travail qui s'est tenue dans les locaux de la Préfecture de Seine Maritime le 19 avril 2016.

Il ont ensuite été déposés dans chacun des lieux d'enquête retenus par la société CDV. Un complément de registres a été réalisé au cours de la troisième semaine d'enquête pour faciliter l'inscription des observations du public lors des permanences et un second registre d'enquête a été livré dans 38 lieux d'enquête entre le 31/05 et le 09/06/2016.

829 Les visites des lieux

La "visite des lieux" prévue dans le cadre de la procédure d'enquête publique s'est déroulée sur deux journées pleines, compte tenu de l'importance du projet et de sa répartition territoriale.

Une première visite a été réalisée le 26 février 2016 et une seconde visite complémentaire a été réalisée le 05 avril 2016.

Dans les deux cas, les visites ont été préparées en collaboration entre le MO et la commission d'enquête, et les lieux visités ont porté sur les centres d'intérêt souhaités par celle-ci afin de lui permettre de mieux appréhender le dossier.

L'objectif premier de la commission était de positionner géographiquement les enjeux présents dans le dossier, d'apprécier et de mesurer les impacts sur le terrain et apprécier les mesures correctives proposées pour y pallier:

- aspects humain (vue, bruit, expropriation...)
- aspects socio-économiques (temps de trajet dom/travail, entreprises, activités agricoles et sylviculture, activités de loisirs...)
- aspects environnementaux (captages AEP, forêts, EBC, zones humides, faune/flore...)

La commission d'enquête a souhaité être accompagnée pour ces visites par les représentants du Maître d'Ouvrage, afin que ceux-ci puissent répondre aux questions posées.

Des représentants des Préfecture de Seine Maritime et de l'Eure se sont joints partiellement à ces visites.

Au cours de celles-ci, la commission a rencontré fortuitement in situ:

- M. BARBAY à Fontaine-sous-Préaux;
- M. et Mme LEVILLAIN aux Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen.

La première visite a concerné les points suivants:

- Saint Etienne du Rouvray/Oissel : raccordement avec RD 18E, Zone Seine Sud/Oissel-Transport, Manoir de la Chapelle/Puits classé;
- Tourville la Rivière: Clos des Antes;
- Criquebeuf: échangeur et péage;
- Incarville: forêt de Bord, raccordement avec A13 - ZAC des Portes;

- Pont de l'Arche: Pont de Lattre de Tassigny, forêt de Bord;
- Val de Reuil: Voie blanche/pavillons/centre équestre, bassin des carènes, forêt de Bord;
- Lery et Alizay;
- Les Authieux, Gouy et Ymare;
- Boos: hameau du Boc et Franquevillette;
- Montmain/Epinay/Saint Aubin Epinay/ captages AEP;
- Saint Jacques sur Darnétal/Bois d'Ennebourg/Bois l'Evêque;
- Préaux/Fontaine sous Préaux/Isneauville/Qincampoix.

La seconde visite a surtout été axée sur des points spécifiques du projet:

Des arrêts détaillés ont été programmés au niveau des points suivants:

- Saint Etienne du Rouvray: ZAC Babou/ Electro Dépôt/ Buffalo Grill..., Lotissement des 2 avenues/ rue Cotoni;
- Saint Etienne du Rouvray/Rouen: champ captant de la Chapelle et rencontre avec les techniciens du service Eaux de la Métropole (également point avec eux sur les autres captages AEP dont Fontaine sous Préaux);
- Incarville: maison forestière, zone d'échange projet/A13/A154, Léry: Voie blanche, centre équestre, maison Hamon/refuge LPO;
- site Natura 2000 "les terrasses alluviales de la seine dans l'Eure" : base de loisirs de Léry/Poses, réserve ornithologie de la Grande Noë, Côte des deux amants;
- Ferme de l'Essart;
- Le Manoir sur Seine
- Les Authieux sur le Port saint Ouen: rue du clos du Mouchel;
- Gouy: rue des rouliers et Ferme Laurent;
- Saint Aubin Celleville: lotissement des Pérelles et GAEC Bauchet;
- Vallon des Chartreux;
- Saint Jacques sur Darnétal: Bois Tison.

Un compte rendu détaillé de ces deux visites est annexé au présent rapport.

8.3 Les contacts préalables à l'enquête publique

Outre les réunions de travail avec l'AO et le MO citées au paragraphe 821 ci-dessus, la commission a décidé de rencontrer un certain nombre d'acteurs intéressés au projet, afin de les questionner sur certains points du ressort de leurs compétences respectives et d'avoir leur avis sur le projet.

831 Office National des Forêts/ONF le 30 mars 2016

Cette rencontre s'est déroulée dans les locaux de l'ONF à Rouen.

Etaient présents:

- M. Antoine COUKA, directeur de l'ONF pour la Normandie (départements 76 et 27)

- M. Pierre MILLER, Ingénieur à l'agence territoriale de ROUEN de l'ONF ayant participé directement aux travaux d'élaboration du projet "liaison A28/A13".

Le paragraphe résume les éléments essentiels de cette réunion dont le compte rendu intégral est joint en annexe au présent rapport.

L'ONF a transmis un avis relatif au projet dont les principaux éléments sont repris ci-dessous:

- "la variante retenue minimise les conséquences du projet et évite une nouvelle fragmentation très préjudiciable";
- "les dernières évolutions ont permis de compacter le projet et de diminuer de manière significative les emprises forestières";
- "pour autant, en dépit des précautions prises, la consommation d'espaces boisés reste importante, puisque 146 ha de forêts publiques et privées disparaissent" ...
- le coefficient d'échange foncier "n'a jamais été inférieur à un pour trois", la compensation devra se faire en quantité et en "qualité";
- "ce projet a fait l'objet d'une concertation et a permis d'aboutir à une diminution significative de l'impact. Cette démarche exemplaire mérite d'être saluée...."

L'enjeu le plus important est la conservation de la forêt de Bord et des grands ensembles boisés dont l'unité doit être préservée.

Comme le montre la cartographie du projet, la forêt de Bord-Louviers est déjà très impactée par: la RN avec une "grosse circulation", la rocade de contournement de Pont-de-l'Arche, une zone de carrières en exploitation.

L'application du principe de compensation nécessite de trouver une surface de compensation dans une fourchette de 210 à 280 ha. L'ONF travaille en collaboration avec la SAFER pour trouver des parcelles de forêts ou de terrains agricoles pouvant être reboisés, des pistes existent.

Les fonctions production et sociale de la forêt nécessitent le maintien d'accès pour les "grumiers" et pour le public.

En matière de biodiversité, la forêt de Bord-Louviers est constituée en grande partie d'une ZNIEFF de type I d'une superficie de 1483 ha, ne comportant à priori pas d'enjeux de biodiversité majeurs. La grande surface "non morcelée" non impactée par le projet devrait permettre de trouver un équilibre et permettre aux espèces de se déplacer en fonction des perturbations, d'autant que celles-ci seront encadrées.

832 Chambres d'agriculture de la Seine Maritime et de l'Eure le 08 avril 2016

Cette rencontre s'est déroulée dans les locaux de la Chambre d'Agriculture de l'Eure à Evreux.

Etaient présents:

- M.Guy JACOB secrétaire général de la Chambre d'agriculture de l'Eure représentant
- M.DELAPORTE, Président, excusé;

- M.Sébastien LEVASSEUR, Vice-président de la Chambre d'agriculture de la Seine Maritime, représentant M. WINDSOR, Président, excusé;
- M. Jérôme METEL , Conseiller à la Chambre d'agriculture de Seine Maritime en charge du dossier liaison A28/A13.

Le paragraphe résume les éléments essentiels de la réunion, dont le détail est abordé dans le compte rendu joint en annexe au présent rapport.

Dans la version soumise à enquête publique, bien que des efforts aient été faits pour en diminuer la quantité, le projet reste consommateur d'espaces agricoles: 263 ha de Surface Agricole Utile (SAU).

Il induit des impacts permanents et temporaires et malgré les mesures ERC proposées, certains impacts résiduels, dont la consommation directe ou indirecte de terres agricoles, restent forts.

Des questions subsistent en matière de compensation, quant aux disponibilités de réserves foncières , tant en matière de quantité, le rapport SAFER précisant qu'il restait encore plus de 100 ha à constituer en 2014 (au rythme de 22 ha/an); qu'en matière de qualité , quant à la proximité des exploitations; ainsi qu'en matière d'indemnisation.

Le projet porte un certain nombre d'incertitudes mal ressenties par le monde agricole:

- problèmes liés à l'épandage;
- problèmes de circulation des engins (nombreux déplacements, largeur des engins);
- projet qui traîne en longueur;
- quels impacts et quelles indemnisations;
- blocage dans l'évolution des exploitations;
- convaincus que le projet accélèrera l'urbanisation et qu'à long terme des exploitations seront condamnées;
- qu'avant de construire une nouvelle autoroute, les axes routiers existants devraient être aménagés ponctuellement et utilisés au maximum de leurs capacités.

Il n'y a pas à proprement parler de volonté de s'opposer à la réalisation du projet, mais il faut que celui-ci soit le moins impactant possible pour le monde agricole.

La solution est de trouver le "meilleur trajet, le moins impactant possible; si impact il y a quand même (ce qui est certain, on ne fait pas d'omelette sans casser des œufs) il faut que celui-ci soit réparé et compensé. En résumé, il faut faire les choses proprement".

Les chambres d'agriculture de Seine Maritime et de l'Eure ont été impliquées jusqu'à maintenant dans la démarche de travail autour du projet au même titre que les autres acteurs, ils considèrent qu'au cours de ces réunions de travail, ils ont pu passer les messages qui leur paraissaient essentiels pour la préservation de l'activité agricole.

La SAFER a également été impliquée dans le cadre d'une étude macroéconomique visant à établir un diagnostic détaillé, mais aussi dans le cadre de la constitution de réserves foncières agricoles.

Nos interlocuteurs:

- considèrent que l'on peut prendre exemple sur les démarches suivies régionalement dans le cadre du projet de l'A150 et également dans le département de l'Isère dans le cadre d'un autre projet;
- attirent l'attention de la commission sur l'utilisation qui est faite en général des surfaces non utilisées dans le cadre des projets et qui sont très souvent réutilisées, non pour un retour à leur destination d'origine (entre autre agriculture), mais pour la créations de zones d'activités (commerciales ou artisanales).

Jouxant la Métropole rouennaise, avec de nombreux échangeurs et bifurcations, le projet pourrait être propice à la création de telles activités, au détriment d'un retour des terres d'origine à l'agriculture.

La limitation des emprises des échangeurs, des bifurcations et des gares de péage devrait constituer une mesure de réduction des impacts que l'on devrait trouver dans le projet. En effet les délaissés induits lors de la création de tels ouvrages sont souvent incompatibles avec un retour en utilisation agricole (morcellement, difficultés d'accès, géométrie...), plus les emprises seront réduites, plus les terres agricoles seront préservées.

Ils ont également attiré l'attention de la commission sur un certain nombre d'exploitations "particulièrement impactées par le projet" mises en évidence dans le cadre de l'étude actuellement menée par les chambres:

- l'EARL SAGAERT (commune de Préaux)
- l'exploitation de M. LESUR Christian (commune de Saint-Jacques-sur-Darnétal)
- l'exploitation de M. BASLY Philippe (commune de Préaux)
- le GAEC BAUCHET (commune de Saint-Aubin-Celloville)
- l'exploitation de M. LAURENT Clément (commune de Gouy),

En ce qui concerne la compensation, celle-ci doit pouvoir se faire en dehors de la bande d'EPDUP dans la cadre d'une bande plus large (pouvant aller jusqu'à 10km), ce sera indispensable pour le département de l'Eure (le fait d'élargir donne plus de "souplesse"); Il existe des exemples de réussite qui pourraient être utilisés comme retours d'expérience, l'A28 est citée comme étant une réussite dans ce domaine.

Elle ne se conçoit pas uniquement en terme de "surface" mais également en terme de "qualité", l'Etat dit "il faut sécuriser les terres agricoles ":

- ne pas redonner des terres agricoles "médiocres" en exploitation;
- améliorer des massifs forestiers ou des zones humides pour compenser correctement, sans prendre de surfaces agricoles.

Nos interlocuteurs rappellent qu'effectivement, un projet d'une telle ampleur aura des impacts temporaires certains sur le monde agricole.

Ils sont favorables à la mise en place de telles mesures et proposent que des protocoles soient mis en place en amont de la réalisation des premiers travaux pour qu'elles soient véritablement efficaces.

Il est très important de rétablir les accès aux parcelles. Il faut intégrer dès à présent un certain nombre de contraintes au projet pour que le monde agricole puisse "fonctionner normalement":

- hauteur des tunnels sous ouvrage , 4 m est insuffisant, il faut au minimum 5,10m (hauteur d'une remorque chargée avec de la paille)
- largeur des ponts au-dessus de l'ouvrage, il faut que deux tracteurs attelés "puissent se croiser" et éviter qu'un attelage soit amené à reculer (difficultés de manœuvre et risque d'accident), noter deux exemples défavorables correspondants sur projet A28.

833 Centre Régional de Protection de la Forêt/CRPF le 13 avril 2016

Cette rencontre s'est déroulée dans les locaux du CRPF à saint Etienne du Rouvray.

La commission a été reçue par M. Eric HINCELIN, ingénieur forestier, responsable de l'économie filière bois et de la politique forestière territoriale au sein du CRPF.

Le paragraphe résume les éléments essentiels de cette réunion dont le compte rendu est joint en annexe au présent rapport.

Le CRPF a rendu un avis sur le projet le 02/02/2016

La réunion de travail avec le CRPF a permis d'affiner cet avis et de commenter les différentes préconisations émises dans le cadre du dossier.

En préambule, la commission retient que :

- "le projet est plutôt bien construit, avec une recherche d'un bon rapport coût/efficacité";
- que celui-ci prend beaucoup plus en compte le respect des textes concernant la forêt que par le passé (même lors de la concertation de 2014);
- que le projet est "le moins mauvais possible";
- les évolutions du projet (entre 2014 et la date de l'enquête publique) ont permis de "diminuer les emprises" en forêts privées.

Le CRPF a été associé à la démarche autour du projet, au même titre que les autres acteurs, et a été impliqué d'une manière plus directe par le MO récemment

Il regrette que les délais qui ont été donnés n'aient pas permis d'évaluer les impacts du tracé sur chacune des parcelles privées concernées.

Le projet consomme au total 146ha de forêt dont 66 de forêt privée.

Les fonctions de la forêt se trouvent impactées très défavorablement par le défrichement et ces dégradations du cadre de vie doivent être compensées "localement" afin que les propriétaires concernés puisse bénéficier "directement" des mesures compensatoires.

Nous retiendrons que le CRPF propose de réfléchir aux modalités de "compensation" non seulement en termes de quantité (1 ha pour 1 ha), mais aussi et surtout en termes de "qualité" (compenser quelque chose par quelque chose d'autre): maintien de l'équilibre du milieu naturel et des paysages, sauvegarde de l'aspect économique dans le cadre d'une démarche de recherche d'un équilibre "environnement/bien être de la population".

Il propose de s'inspirer de la démarche suivie avec la Métropole développés plus largement dans le compte rendu joint.

La mise en place du projet impliquera obligatoirement l'accès aux parcelles de forêt privées, impactant ainsi l'économie de la filière; le principe d'équilibre repose sur le fait de pouvoir sortir "facilement" le bois de la forêt, nécessitant l'utilisation de moyens importants en dimension et en poids, ceci sous-entend de disposer de voies d'accès à "toutes les parcelles" sans exception, avec des voies publiques adaptées (ponts, ronds-points, virages à angle droit, limitation de manœuvres, pentes...).

La chasse représente une dimension économique importante de la forêt privée. Il est nécessaire d'aider les propriétaires de forêts privées à trouver un bon équilibre.

Enfin, au chapitre 8, le CRPF donne un certain nombre de pistes à suivre, notamment le travail amorcé sur le sujet par la Métropole.

8.4 La prise en compte des avis des organismes associés

Les avis des organismes associés font l'objet d'une prise en compte dans les pièces suivantes du dossier et ont été portées à la connaissance du public:

- l'avis de l'Autorité Environnementale/AE;
- l'avis du Commissariat Général à l'investissement /CGI;
- les autres avis réglementaires sur le projet.

841 sur l'avis de l'Autorité Environnementale

L'avis de l'AE a été porté à la connaissance du public, il constitue la pièce J du dossier d'enquête publique.

L'AE a été consulté réglementairement par le MO, dossier ayant été reçu complet le 04 novembre 2015.

L'avis de l'AE comporte 33 recommandations, de portée diverse, sur des champs thématiques multiples.

Dans sa synthèse exprimée en page 3 de l'avis, l'AE précise que:

- les principaux enjeux environnementaux du projet sont définis;
- les impacts ont été correctement évalués
- les nombreux engagements ERC qui ont été proposés devront apparaître clairement et être précisés dans la Déclaration d'Utilité Publique du projet, ainsi que dans les obligations transférées au concessionnaire lorsqu'il aura été désigné;
- l'étude d'impact, réputée bien conçue et accessible, devra être actualisée lors de la demande des principales autorisations complémentaires nécessaires au projet ultérieurement prévues et particulièrement celle liée à l'application de la loi sur l'eau;
- le dossier d'enquête publique doit être complété et justifié sur un certain nombre de points, tels que: incertitudes concernant le trafic, niveau de péage, justification de l'abandon de la variante dite de "Sotteville-sous-le-Val";

- certaines mesures d'évitement et de réduction d'emprise concernant la forêt nécessitent d'être approfondies, particulièrement en ce qui concerne les zones de Bois d'Ennebourg et la forêt de Bord;
 - la définition et l'articulation des différentes mesures compensatoires soient approfondies et coordonnées;
 - certains impacts plus localisés doivent être plus documentés, tels que ceux : paysagers des grands ouvrages d'art, des différentes nuisances (air, bruit) dans les zones où la circulation augmentera...;
 - que des engagements soient pris au stade du projet sur les points suivants: extension de la périurbanisation, développement des transports en commun et des "modes doux".
- Ces recommandations correspondant également à la perception du dossier par la commission d'enquête.

Dans les pages 20 à 81 de cette pièce du dossier le MO apporte ses réponses aux 33 recommandations apportées par l'AE.

Mais en préambule, le MO répond à une observation récurrente apparaissant dans le document de l'AE, à savoir que "la précision du dossier ne paraît pas pleinement satisfaisante, tant pour ce qui concerne le niveau des péages, des trafics prévisionnels, et incidemment des effets de l'infrastructure, ainsi que pour ce qui concerne les mesures d'évitement, de réduction et de compensation associées".

Il précise que cette situation est due à l'articulation des procédures directement liées au projet, qu'au moment de l'enquête publique, les effets du projet ne peuvent être appréhendés "sur des bases concrètes" qu'au niveau de la bande d'EPDUP et pas plus finement.

Il considère également que les engagements en matière de mesures ERC à ce stade du projet répondent "d'une manière proportionnée aux enjeux identifiés et aux effets potentiels de l'infrastructure".

Il convient de noter que ce manque de précision a également interpellé la commission au cours de l'enquête publique.

842 sur l'avis du CGI

L'avis du CGI qui fait l'objet de la pièce K du dossier, n'est pas repris ici, car développé d'une manière détaillée au chapitre 4 du présent rapport.

843 sur les autres avis réglementaires

Les autres avis réglementaires sont répertoriés dans la pièce L du dossier.

a/ dans un courrier daté du 23 novembre 2016, la Direction départementale des finances publiques de la Seine Maritime se prononce sur l'estimation du coût des acquisitions des biens impactés et des indemnités d'éviction engendrés par le projet.

Le coût global estimé est arrondi à 27,8 millions d'euros avec une marge d'approximation de 20%.

La part la plus importante de cette somme étant consacrée aux indemnités principales et

accessoires, la part des indemnités d'éviction ne représentant que 3,3% de ladite somme. Celle-ci ne tenant pas compte des indemnités qui pourraient être dues aux occupants des lieux concernés, par exemple perte de CA, frais de déménagements.

b/ dans un courrier daté du 23 novembre 2016, la Direction départementale des finances de l'Eure, se prononce sur l'estimation du coût des acquisitions des biens impactés et des indemnités d'éviction engendrés par le projet.

Le coût global estimé est arrondi à 12,528 millions d'euros avec une marge d'approximation de 20%.

La part la plus importante de cette somme étant consacrée aux indemnités principales et accessoires, la part des indemnités d'éviction ne représentant que 1,3% de ladite somme. Celle-ci ne tenant pas compte des indemnités qui pourraient être dues aux occupants des lieux concernés, par exemple perte de CA, frais de déménagements.

c/ dans un courrier daté du 11 janvier 2016, le Ministère de la culture et de la communication n'émet pas d'opposition à l'expropriation du monument historique classé du puits de l'ancien manoir de la Chapelle, mais indique qu'il est souhaitable que celui-ci soit conservé dans son contexte.

Par contre, il précise que des études complémentaires doivent être réalisées pour savoir si le contexte créé par l'infrastructure permettra de conserver son intérêt et si une hypothèse de déménagement dans un autre lieu ne serait pas alors bénéfique.

d/ dans un courrier daté du 02 février 2016, le Centre Régional de la Propriété Forestière de Normandie (CRPF) énonce l'avis et les recommandations du Centre National de la Propriété Forestière dont il est le délégué régional.

Il ne donne pas à priori d'avis défavorable comme il a pu le préciser à la commission lors de l'entrevue que l'un de ses représentants a eue avec elle et précise que la concertation avec ses services a été trop tardive.

Il complète sa position à un certain nombre de recommandations visant les quatre points suivants:

- les principes à retenir en matière de compensation vis à vis des impacts forestiers globaux engendrés par le projet;
- la nécessaire anticipation des risques d'enclavement des propriétés forestières par le projet, afin de permettre la poursuite de leur exploitation;
- la prise en compte par le projet des coûts engendrés par la mise à jour des documents de gestion de gestion durable des parcelles;
- la poursuite volontariste de poursuivre une politique de protection des massifs forestiers de la Vallée de la Seine, pour éviter de poursuivre leur fragmentation et la réduction de leurs surfaces.

Toutes ces recommandations ont d'ailleurs été abordées lors de l'entrevue précitée avec la commission d'enquête et reprises dans le compte rendu établi par celle-ci qui figure en annexe du présent rapport.

e/ par courrier conjoint, daté du 27 janvier 2016, des Chambres d'agriculture de l'Eure et de la Seine Maritime, ou elles donnent un avis favorable au projet, assorti de la prise en compte de plusieurs remarques portant sur les points suivants:

- les incidences du projet sur les milieux naturels, en appelant à ce que les mesures ERC appliquées, ne le soient pas au détriment des intérêts du monde agricole;
- la nécessité d'appliquer dans le cadre du projet des opérations de "compensation collective agricole" visant à favoriser le maintien et le développement de l'agriculture locale;
- ne pas favoriser l'implantation d'activités économiques au droit de l'infrastructure au détriment des exploitations agricoles;
- limiter les emprise des différents ouvrages pour sauvegarder un maximum de terrains à usage agricole;
- mettre en place un protocole d'indemnisation des exploitants concernés, particulièrement pendant les phases de travaux souvent pénalisantes;
- nécessité d'intégrer les éléments découlant de l'étude d'impact réalisée par la SAFER en mai 2014.

Toutes ces remarques ont d'ailleurs été reformulées par les Chambres d'agriculture lors de leur entretien avec la commission et sont reprises dans le compte rendu de celle-ci joint en annexe au présent rapport.

8.5 La mise en place de l'enquête publique/l'information du public

851 L'AP d'organisation

L'Arrêté Préfectoral d'organisation de l'enquête publique a été rédigé par l'AE, en accord avec l'article R 123-09 du code de l'environnement et validé par le MO et la commission d'enquête avant sa publication; il s'agit d'un arrêté inter-préfectoral, signé par les Préfets de Seine Maritime et de l'Eure, il est daté du 12 avril 2016.

Il a été intégré dans les dossiers d'enquête et affiché dans les différents lieux d'enquête.

Il a également été mis à disposition du public sur le site des préfectures et dans les dossiers d'enquête publique.

852 L'avis d'Enquête Publique

L'avis d'enquête publique a été rédigé par l'autorité organisatrice de l'enquête, sur les bases de l'article R 123-9 du code de l'environnement; il a été validé avant publication par le MO et la commission d'enquête.

Il a ensuite été imprimé in extenso sur les affiches, repris dans les journaux, affiché sur le site internet des préfectures.

853 L'affichage légal et son contrôle

8531 Le plan d'affichage mis en place dans le cadre de l'enquête publique

L'affichage légal a été mis en place les 21 et 22 avril 2016 afin de respecter le délai légal fixé par les textes, soit au minimum quinze jours avant le début de l'enquête.

Le nombre global de points d'affichage "directement visibles depuis l'extérieur" a été de 234, répartis sur trois "réseaux" différents:

- lieux d'enquête;
- panneaux administratifs des communes;
- lieux mêmes du projet.

Trois types de réseaux ont été définis afin d'informer un maximum de public.

L'affichage a été réparti sur les deux départements concernés par le projet , comme le montre le tableau suivant:

Affichage	Seine-Maritime	Eure	Total
sur les lieux d'enquête	44	23	67
sur les panneaux administratifs des communes	42	24	66
sur les lieux du projet	68	33	101
	154	80	234

8532 Le format retenu pour l'affichage

Les affiches mises en place ont respecté à quelques exceptions près (panneaux d'affichage légal mairies trop étroit)* les règles fixées par les textes suivants: article R 123-11 du code de l'environnement et arrêté du 24 avril 2012, fixant les caractéristiques et les dimensions:

- format A2 minimum (420 x 594 mm);
- fond jaune;
- lettres de couleur noire;
- informations visées à l'article R 123-9 du code de l'environnement.

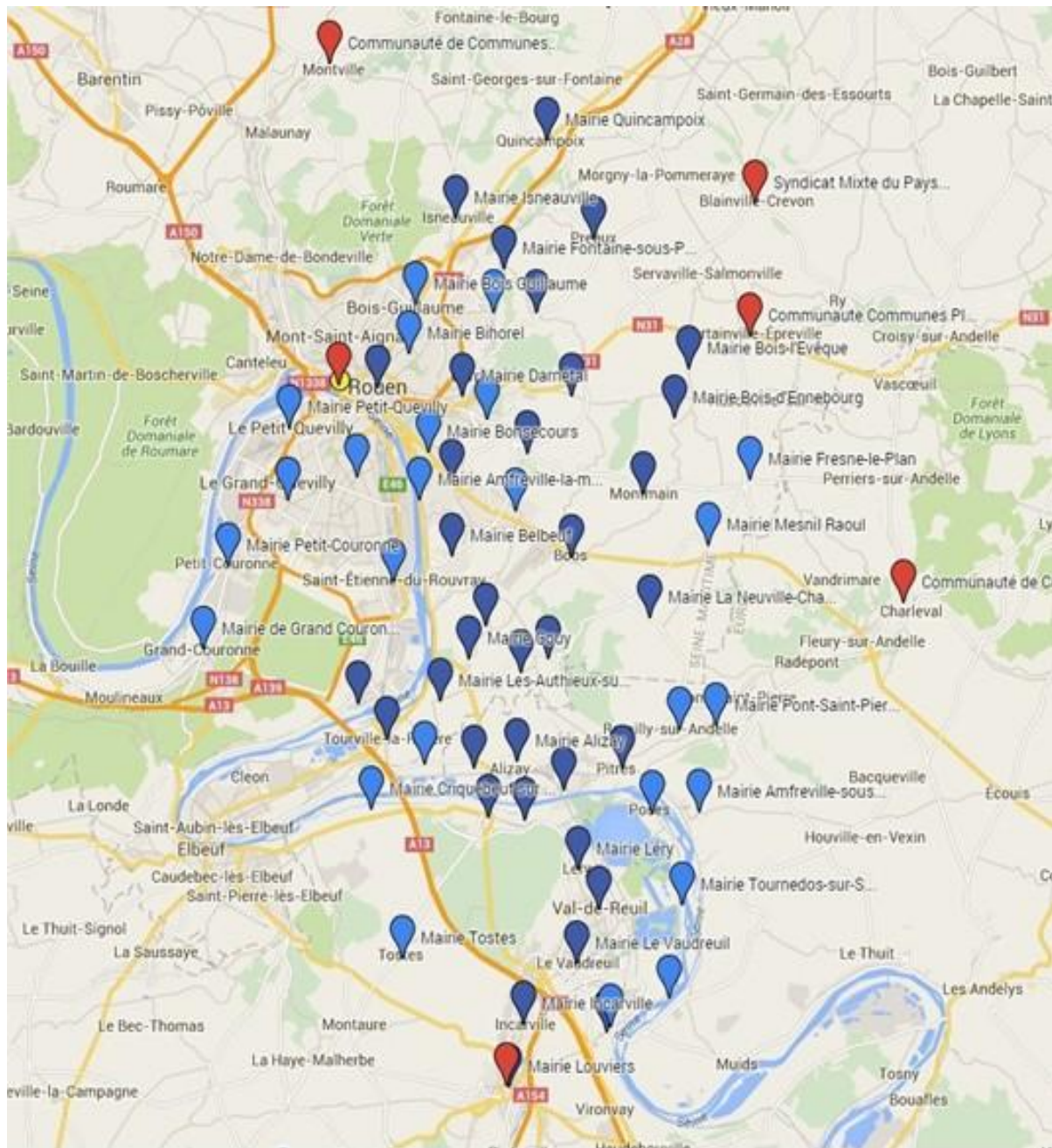
* dans ce cas, des affiches de format A3 ont été mises en place

8533 Affichage sur les lieux d'enquête

Un affichage de l'avis a été réalisé dans les 67 lieux d'enquête retenus.

L'affichage a été réalisé sur les panneaux administratifs légaux des lieux d'enquête.

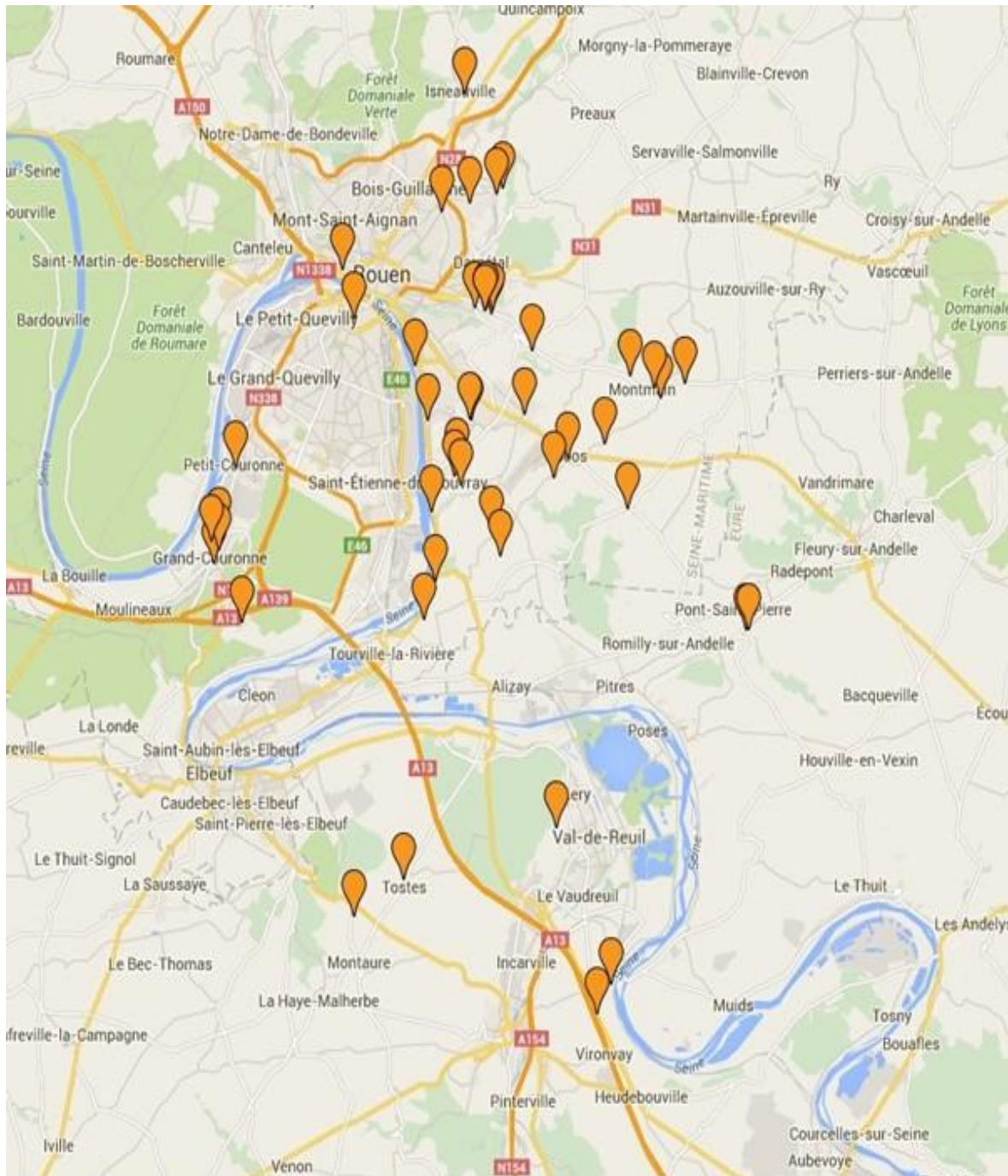
A l'occasion de la mise en place de cet affichage, un stock d'affiches de format A2 (119) et de format A3 (121) a également été remis aux représentants des lieux d'enquête pour la réalisation de l'affichage intérieur des locaux.



Carte montrant la répartition de l'affichage dans les lieux d'enquête

8534 Affichage sur les panneaux administratifs des communes

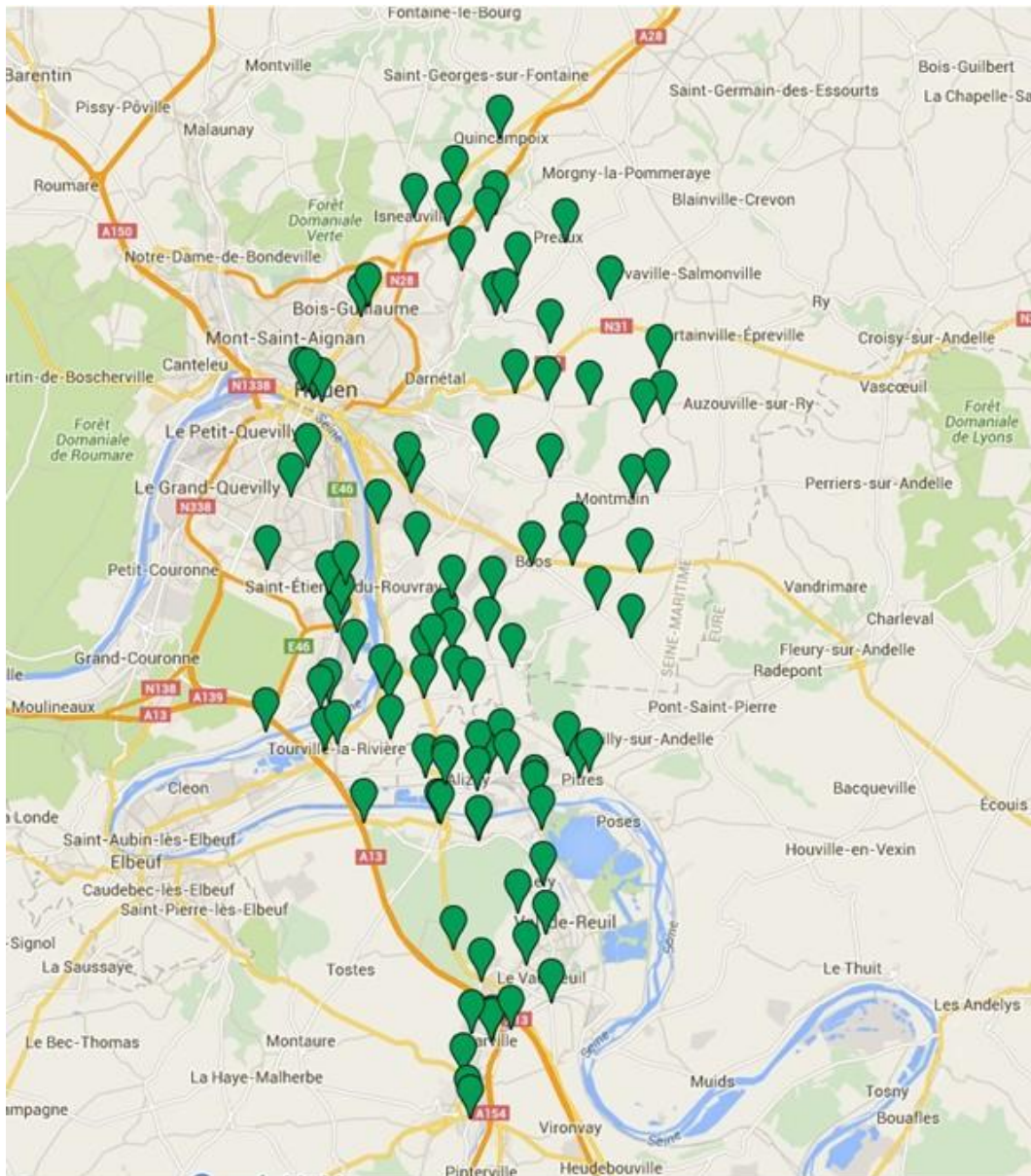
Un affichage de l'avis d'enquête a également été réalisé sur 66 panneaux d'affichage administratifs des communes concernées lorsque ceux-ci étaient implantés à une adresse distincte de celle de la mairie.



Carte montrant la répartition de l'affichage sur les panneaux administratifs des communes

8535 Affichage sur les lieux du projet

Un affichage a également été réalisé sur les lieux du projet, par la mise en place de 101 panneaux d'affichage légal au format A2, judicieusement répartis; par exemple: sur un même point d'affichage, un ou plusieurs panneaux d'affichage (pose recto verso sur un même mât pour lisibilité dans les 2 sens de circulation ou pose sur plusieurs mâts au niveau d'un carrefour par exemple).



Carte montrant la répartition de l'affichage sur les lieux du projet

8536 Contrôle de l'affichage avant le début de l'enquête

L'affichage légal ayant été mis en place dans les délais de quinze jours minimum avant le début de l'enquête publique, sa conformité par rapport aux textes en vigueur (article 1 de l'arrêté du 24 avril 2012 mentionné à l'article R123-11 du Code de l'Environnement) a été contrôlée par voie d'huissier.

Ce contrôle a été réalisé par des Charges d'huissiers territorialement compétentes* les 24 et 25 avril 2016.

Puis un second contrôle a été réalisé le 12 mai 2016, jour d'ouverture de l'enquête publique par les mêmes Charges d'huissiers, au cours de celui-ci, il a été constaté que dix points d'affichage avaient été détériorés.

Ceux-ci ont été remis en état aussitôt après le constat.

Les contrôles réalisés ont également fait l'objet d'un rapport détaillé complété par des photos.

Les constats correspondants ont été versés aux archives de l'enquête.

* Pour le département de la Seine Maritime: SCP CG2M Carucci - Golliot - Madelain - Morin, 28 rue Camille Saint Saëns, 76000 ROUEN;

Pour le département de l'Eure: SCP Tyran - Douville - Rault - Le Roy - Cesari, Parc d'activité du Long Buisson 251 rue Clément Ader 27000 EVREUX.

8537 Contrôles de l'affichage en cours d'enquête

Neuf tournées hebdomadaires de contrôle et de maintenance du dispositif d'affichage ont été réalisées pendant la durée de l'enquête.

60 remplacements ont été réalisés suite à des dégradations dont les plus fréquentes ont été:

- panneaux subtilisés à plusieurs reprises à Rouen, place du Vieux Marché et place Barthélémy;
- pose d'autocollant "non à ce projet" invitant le public à se rendre en mairie pour exprimer son opposition au projet (particulièrement dans l'Eure à Val de Reuil, Poses, Igoville, Pont de l'Arche, Lery et les Damps); la pose d'autocollants ayant entraîné une dégradation irréversible des affiches, celles-ci ont été remplacées à chaque fois*.

De nouvelles déprédations ayant été constatées sur quelques affiches situées dans l'Eure (Igoville/Alizay) lors du week-end précédent la fin de l'enquête, il a été décidé de ne pas réaliser leur remplacement, décision basée sur le fait qu'à cette date, le public était suffisamment informé des modalités de déroulement de l'enquête publique.

* voir photos ci dessous.

Le contrôle référencé T6 dans le tableau ci-dessous a été réalisé sous contrôle d'huissiers les 20 et 21/06 en Seine Maritime (Maitre Madelain) et le 21/06 dans l'Eure (Maitre Rault); des procès verbaux ont été dressés et joints aux archives de l'enquête.

Le contrôle référencé T9 a été réalisé le 11 juillet 2016, jour de clôture de l'enquête sous contrôle d'huissiers, en Seine Maritime (Maitres Madelain - Morin et Golliot) et dans l'Eure (Maitre Rault); des procès verbaux ont été dressés et joints aux archives de l'enquête.

Compte tenu de la date, il avait convenu avec la commission d'enquête que les affichages dégradés ne seraient pas remplacés, une information large ayant été faite tout au long de l'enquête.

Le tableau ci-dessous en précise les détails.

Référence contrôle	dates	Nombre de points contrôlés	Nombre de remplacements réalisés	observations
T1	17 et 18/05	104	6	
T2	24 et 25/05	112	1	
T3	02 et 03/06	80	12	
T4	06 au 10/06	203	10	
T5	13 au 15/06	223	9	
T6	20 et 21/06			Sous contrôle huissiers.
T7	27/06 au 01/07	229	7	
T8	04 au 08/07	234	13	
T9	11/07	234	2	Sous contrôle d'huissiers.
			60	



exemple d'affiche détériorée par un autocollant "non à ce projet"

8538 Certificats d'affichage

Un certificat d'affichage a été complété et signé par chaque maire ou Président d'ECPI concerné par un affichage et envoyé au siège de l'enquête.

855 La publicité légale dans la presse

Conformément aux textes suivants Articles R 123-9 et R 123-11 du code de l'environnement, l'avis d'enquête a été publié "15 jours au moins avant le début de l'enquête publique" et rappelé "dans les huit jours de celle-ci dans deux journaux locaux" et "15 jours au moins avant le début de l'enquête publique dans deux journaux nationaux".

Les tableaux ci-dessous résument les différentes parutions de l'avis d'enquête.

8541 Parutions avant le début d'enquête

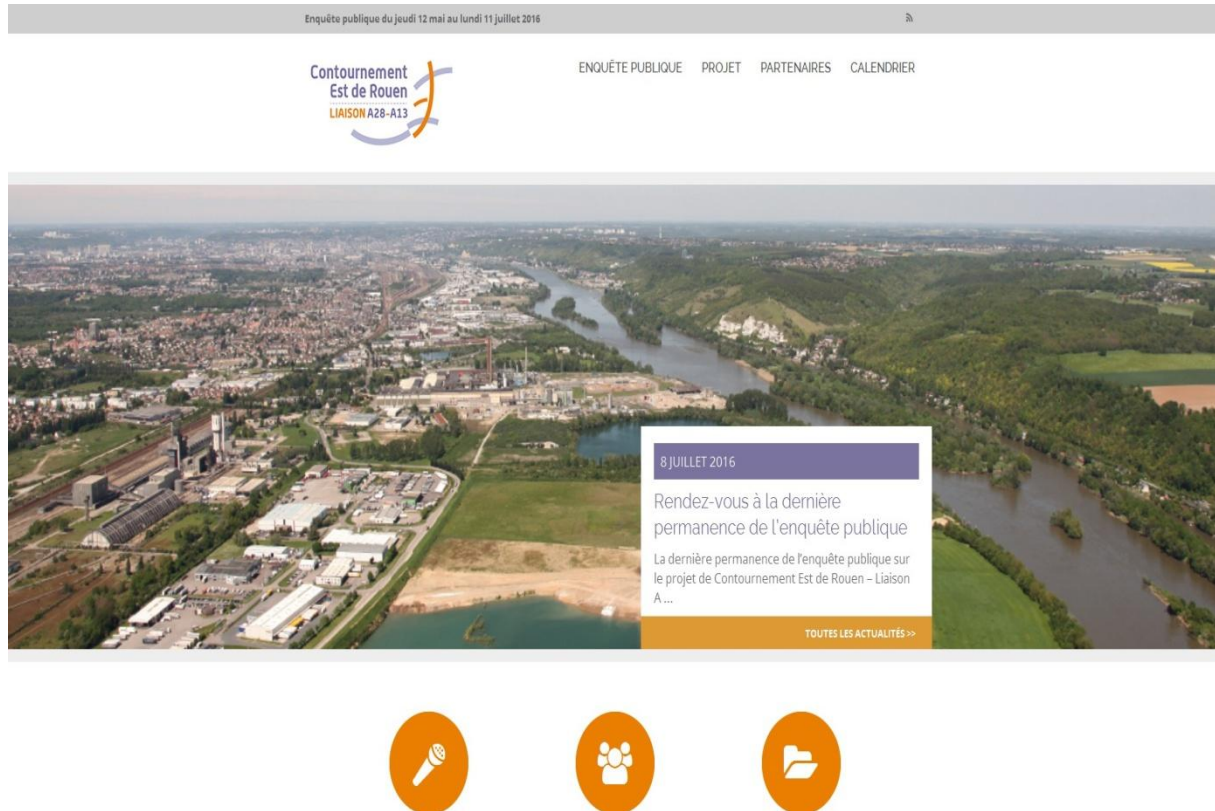
date	titre	type	Editions
22/04	Les Echos	national	
22/04	Le Monde	national	
22/04	La Dépêche	local	Evreux - Louviers - Verneuil sur Avre
22/04	Paris Normandie	local	Rouen et Eure
24/04	Liberté Dimanche	local	
26/04	Bulletin de l'arrondissement de Rouen	local	

8542 Parutions dans les huit premiers jours d'enquête

date	titre	type	Editions
13/05	La dépêche	local	Evreux - Louviers - Verneuil sur Avre
15/05	Liberté Dimanche	local	
16/05	Paris Normandie	local	Rouen et Eure
17/05	Bulletin de l'arrondissement de Rouen	local	

Les attestations de parution correspondantes ont été versées aux archives de l'enquête.

856 Le site internet "liaison A28-A13"



copie d'écran de la page d'accueil du site "liaison A28A13.com

Le site internet www.liaison A28A13.com existait déjà avant le lancement de l'enquête publique, mais il été "toilette" et rendu plus ergonomique à cette occasion. Il a constitué un vecteur important en matière de communication dans le cadre de l'enquête. Permettant entre autres au public de consulter en ligne les différentes pièces du dossier, mais également de les télécharger.

Conformément aux termes de l'avis d'enquête suivant l'arrêté inter préfectoral, le dossier d'enquête a également été consultable en version numérique sur le site internet de la préfecture de la Seine-Maritime www.seine-maritime.gouv.fr et ses pièces téléchargeables. Les avis des autorités environnementales au titre des mises en compatibilité des documents d'urbanisme (SCOT, POS et PLU) ont été consultables sur le site internet de la DREAL Normandie www.normandie.developpement-durable.gouv.fr et pour l'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable sur son site : www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Le dossier d'enquête publique

Accueil / Le dossier d'enquête publique

Le dossier d'enquête publique est le document de référence préparé par le maître d'ouvrage et comprend l'ensemble des études réalisées. Il contient notamment :

- Une description détaillée du projet
- Une étude d'impact
- Une évaluation socio-économique
- Les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Une version papier du dossier d'enquête publique est à disposition dans les 67 lieux de l'enquête publique

Téléchargez les différentes pièces du dossier d'enquête publique

+ Guide de lecture
+ Pièce A : Objet de l'enquête
+ Pièce B : Plan de situation
+ Pièce C : Notice explicative
+ Pièce D : Plan général des travaux

Rechercher
Dossier d'enquête publique
Registre numérique
Réunions publiques
Permanences
Lieux d'enquête
Questions fréquemment posées
Documents à télécharger

Extrait de la page du site permettant de visualiser et de télécharger les éléments du dossier d'enquête publique

Outre cette possibilité, le site a offert en permanence des informations appropriées destinées à favoriser le bon déroulement de l'enquête:

- plans d'accès aux réunions publiques;
- actualités au fil de l'eau;
- rappel du calendrier de la semaine (dates de permanences, de réunion publiques...)
- localisation des lieux d'enquête;
- localisation des lieux de permanences et horaires.

+ L'enquête publique
+ Les lettres d'information
+ La concertation de 2014
+ Le débat public de 2005

Rechercher
Dossier d'enquête publique
Registre numérique
Réunions publiques
Permanences
Lieux d'enquête
Questions fréquemment posées
Documents à télécharger

Page du site permettant de visualiser les autres éléments téléchargeables

D'autres documents, en rapport étroit avec l'enquête étaient également téléchargeables sur le site:

- la plaquette "l'essentiel du projet";
- l'affiche "participez à l'enquête publique";
- l'avis d'enquête;

- l'arrêté d'ouverture d'enquête;
- le diaporama présenté dans le cadre des réunions publiques;
- les lettres d'informations;
- toutes les pièces relatives à la concertation de 2014;
- toutes les pièces relatives au débat public de 2005.

Cet outil a été largement utilisé pendant la durée de l'enquête publique.

Il y a eu 960 visualisations du dossier et 1361 téléchargements de pièces du dossier.

Les téléchargements les plus importants ont porté sur les pièces suivantes du dossier:

- pièce D/plan général des travaux (193 téléchargements);
- pièce B/plan de situation (172 téléchargements);
- Guide de lecture (51 téléchargements);
- pièce A/Objet de l'enquête (49 téléchargements);
- pièces J/avis de l'autorité environnementale pièce F/évaluation économique et sociale du projet (44 téléchargements);
- pièce E/tome 2-1/étude de la variante retenue (42 téléchargements).

857 Disponibilité des dossiers d'enquête

8571 La mise en place des dossiers dans les lieux d'enquête

La mise en place des dossiers d'enquête publique dans les soixante sept lieux d'enquête, a été réalisée par la société CDV Evénements Publiques missionnée par le MO, sous contrôle de la commission d'enquête.

Compte tenu de l'importance du nombre de pièces du dossier, de la dimension (format A3) et du poids de certaines pièces du dossier, il avait été décidé au préalable de fournir en même temps, un meuble de rangement et de présentation des dossiers sur roulettes*.

L'objectif étant de faciliter la lecture par le public, d'éviter un mélange des pièces lors de leur reclassement après lecture, ainsi que leur détérioration trop rapide.

Afin d'optimiser l'utilisation du meuble, les tiroirs avaient été repérés par des étiquettes de couleurs différentes comportant chacune la référence de la pièce concernée, par exemple, sur le tiroir n° 2 figurait à droite une étiquette rouge portant l'inscription pièce H, dans ce tiroir on pouvait trouver la pièce H du dossier, dont le titre "pièce H : synthèse des perspectives d'aménagement et de développement du territoire" était écrit sur un bandeau de couleur rouge.

Figurait également sur le dessus du meuble une copie de la page 2 du Guide de lecture comportant le sommaire des différentes pièces du dossier avec le même codage couleur.



Exemplaire du meuble mis en place dans les lieux d'enquête

* dimensions du meubles : 680 x 480 x 580 mm

8572 Le contrôle des dossiers et registres d'enquête pendant la durée de l'enquête

Un contrôle régulier de la présence, de la bonne disponibilité et du bon état des dossiers et des registres d'enquête publique a été réalisé régulièrement par la société CDV événement public mandatée pour cette mission par le MO en accord avec la commission d'enquête.

Deux des contrôles ont été complété par un contrôle d'huissiers.

Le tableau ci-dessous résume les contrôles réalisés et les dispositions prises pour traiter les quelques anomalies constatées.

N° de tournée	dates	Nombre de lieux contrôlés	Anomalies constatées/remarques	Traitement des anomalies
T1	19 et 20/05	50*	Un contrôle de tous les lieux d'enquête par huissier a été réalisé les 12 et 13/05, sans anomalie constatée. Un registre disparu à Val de Reuil le 19/05 Un meuble à dossiers cassé à Pitres le 13/05	Le PV de constat par huissiers a été versé aux archives de l'enquête Le registre est retrouvé le jour même mélangé à d'autres documents Meuble remplacé le 13/05
T2	26 et 27/05	58**	RAS	
T3	02 et 03/06	66	La mairie des Damps signale que le technicien de CDV vient scanner le registre sans ordre de mission Disparition d'un registre d'enquête à Pitres constaté le 26/05. Celui-ci ne comportait qu'une seule observation qui	Un ordre de mission a été établi par la Préfecture de Seine Maritime le 02/06/2016. Un nouveau registre a été mis en place le 31/05/2016, incident documenté. Le maire a établi une attestation prouvant qu'une seule

			avait été scannée par CDV lors du dernier passage.	observation était portée au registre disparu.
T4	09 et 10/06	61	- 5 meubles abimés - une pièce G du dossier disparue à Ymare le 10/06	- Meubles réparés par le technicien CDV - pièce G remplacée le 15/06, incident documenté
T5	16 et 17/06	66	200 pages à scanner issues de PJ aux Authieux sur le Port Saint Ouen	Nouveau passage du technicien le 20/06 pour réaliser cette opération
T6	23 et 24/06	66	- 135 pages à scanner issues de PJ à Montmain	
T7	30/06 et 01/07	66	Contrôle doublé par un constat d'huissiers	PV de constat par huissiers a été versé aux archives de l'enquête
T8	07 et 08/07	61	RAS	
T9	11 au 13/07	67	RAS	Collecte des registres

* 17 lieux d'enquête n'ont pu être visités en raison des grèves et des difficultés de circulation

** 9 lieux d'enquête n'ont pu être visités pour les mêmes raisons

En résumé, peu d'anomalies ont été constatées au cours des contrôles réalisés et elles ont toutes été traitées dans les délais les plus brefs possibles.

Cette situation est corroborée par les constats établis par les huissiers mandatés et versés aux archives de l'enquête.

858 Les autres moyens d'information

8581 les lettres d'information

Pour faire suite à la première lettre d'information publiée en mars 2015, suite à la concertation publique de 2014; il a été décidé de publier deux nouvelles lettres d'information.

La première, publiée en avril 2016, comprenait un éditorial signée par Madame la Préfète de Seine Maritime, complété par les informations suivantes:

- modalités de poursuite du dialogue après la concertation publique de 2014;
- l'amélioration de l'insertion paysagère du projet;
- l'évolution des échangeurs depuis la concertation;
- les avis rendus par l'Autorité Environnementale et le Commissariat Général à l'Investissement;
- le projet à la date et ses caractéristiques;
- l'enquête publique.

La seconde publiée en mai 2016, comprenait également un éditorial signé par Madame la Préfète de Seine Maritime, coordinatrice de l'enquête, et informant de la composition de la commission d'enquête désignée, complété par les informations suivantes:

- un rappel en quelques mots concernant le projet et ses objectifs;

- une information sur le déroulement de l'enquête publique et en précisant son utilité;
- une information détaillée concernant les possibilités offertes au public pour participer à cette enquête.

Cette lettre de quatre pages a été mise à la disposition du public, pendant toute la durée de l'enquête, soit sous format "papier" dans les 67 lieux d'enquête, ou lors des réunions publiques, soit sous format informatique sur le site internet du projet.

Ces deux documents sont joints en annexe du présent rapport.

La lettre d'information a été imprimée à 35 000 exemplaires dont 13 250 étaient destinés aux opérations de tractage.

Les collectivités locales ont été destinataires, pour des quantités variant de 50 à 450 exemplaires en fonction de leurs demandes respectives.

Cette lettre a été également diffusée lors des réunions publiques (2000 exemplaires prévus à cet effet).

8582 Un communiqué de presse

Un communiqué de presse du Service Régional et départemental de la Commission Interministérielle/SRDCI a été publié le 13 avril 2016.

Il rappelait les points suivants:

- la signature de l'arrêté inter-préfectoral d'ouverture d'enquête;
- les dates de l'enquête publique;
- la teneur du projet porté à l'enquête publique;
- les modalités d'information et de participation du public.

Ce document est joint en annexe du présent rapport.

8583 Une plaquette d'information

Une plaquette d'information de 16 pages intitulée "l'essentiel du projet" a été publiée et mise à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête, soit sous format "papier" dans les 67 lieux d'enquête, ou lors des réunions publiques, soit sous format informatique sur le site internet du projet.

Ce document rappelait:

- les caractéristiques du projet;
- ses objectifs;
- les modalités de mise en concession;
- les effets attendus
- les trois secteurs du projet (Nord, central et Sud)
- les propositions retenues en matière de maîtrise des impacts;
- le rôle de l'enquête publique;
- les moyens mis à disposition pour s'informer et s'exprimer.

Ce document est joint en annexe du présent rapport.

La plaquette d'information a été imprimée à 9000 exemplaires.

Elle a été adressée aux collectivités locales dans des quantités correspondant à leurs attentes (entre 20 et 200 exemplaires).

Les plaquettes étaient également disponibles en Préfecture de Seine-Maritime, en sous-préfecture des Andelys dans l'Eure, au Conseil régional de Normandie, dans les deux

Conseils départementaux de Seine Maritime et de l'Eure.

Ainsi qu'à la cité administrative Saint-Sever à Rouen.

La DREAL Normandie a également adressé des exemplaires de la plaquette aux organisations professionnelles (FNTR, UIC, UIMM...) , aux CCI de Normandie, de Seine Maritime et de l'Eure , au Grand port maritime de Rouen, ainsi qu'à l'association HNNE.

Elle a été largement distribuée lors des 4 réunions publiques (1600 exemplaires prévus à cet effet).

8584 Une affiche "participer à l'enquête publique"

Cette affiche destinée à assurer "la publicité de l'enquête" a été imprimée en plusieurs formats (A4, A3 et 80 x 120 cm).

Destinée à être affichée dans les lieux d'enquête, elle comportait un rappel de toutes les dispositions utiles pour s'informer et participer à l'enquête publique.

Ce document est joint en annexe du présent rapport.

8585 des opérations de tractage

Les opérations de tractage se sont déroulées du 9 au 15 mai 2016 sur 17 lieux du territoire du projet.

- 4 stations/gares transports en commun (Gare Rouen Rive Droite, Métro / TEOR Théâtre des Arts, Gare d'Oissel, Gare de Val-de-Reuil)
- 10 zones commerciales (Leroy Merlin d'Isneauville, Brico Leclerc de Saint-Etienne-du-Rouvray, Hyper U d'Igoville, Carrefour Mont-Saint-Aignan, Leclerc d'Incarville, Leclerc de Val-de-Reuil, Intermarché de Darnétal, Ikea de Tourville-la-Rivière, Forum + de Franqueville-Saint-Pierre, Bricomarché de Boos)
- 3 marchés (Emmurés et Place Saint-Marc à Rouen et Hôtel de Ville de Sotteville-lès-Rouen)

Ces distributions ont été effectuées par l'Agence Via.

Lors de ces opérations, seule la lettre d'information a été distribuée, à 7000 exemplaires

8586 une démultiplication locale à l'initiative des mairies et EPCI

De nombreux EPCI et mairies ont assuré un relai local des informations relatives à l'enquête publique au travers des supports suivants:

- lettres périodiques mensuelles;
- bulletins municipaux mensuels;
- affichage sur les panneaux lumineux des communes;
- affichage sur panneaux d'information communes (type panneaux Decaux);
- distribution de la lettre d'information au domicile des résidents;
- sites WEB;
- affichages publicitaires dans les locaux des collectivités;
- mise à disposition des lettres d'information et brochure projet dans les locaux des collectivités.

8.6 Le déroulement de l'enquête publique/la participation du public

861 Les permanences de la commission d'enquête

40 permanences* ont été tenues pendant la durée de l'enquête, dont:

- 35 dans les mairies, soit : 24 en Seine Maritime et 11 dans l'Eure;
- toutes les mairies directement impactées par la bande d'EPDUP (27) ont bénéficié d'une permanence;
- 5 permanences ont été tenues dans des EPCI (Communautés de communes ou d'agglomération) dont 3 en Seine Maritime et 2 dans l'Eure.

279 personnes se sont rendues dans les permanences pour rencontrer les commissaires enquêteurs présents, la moyenne de visiteurs a été de 7 par permanence, mais certaines permanences ont connu des pointes: 41 personnes à Val-de-Reuil ou 35 personnes aux Authieux-sur-le-Port -Saint-Ouen.

Les modalités de permanence ont été adaptées pour tenir compte de la "sensibilité" des zones où elles se tenaient:

- jours et horaires, dont samedi et soirée;
- durée de 03h00 à 04h00, avec prolongation si nécessaire;
- nombre de commissaires enquêteurs présents (de 2 à 5), à ce sujet, on peut noter que certains visiteurs ont requis une mobilisation longue d'un ou plusieurs commissaires enquêteurs, selon le thématique abordée.

Certains entretiens ayant même mobilisé un commissaire enquêteur pendant toute la durée d'une permanence.

* La liste des permanences tenues est annexée au présent rapport

862 La gestion des registres d'enquête

Afin d'optimiser la gestion des registres d'enquête attachés aux 67 lieux d'enquête, des dispositions ont été prises afin de récupérer au fil de l'eau les dépôts réalisés par le public dans ces registres, ainsi que les pièces jointes.

La société CDV a été mandatée par le MO, en accord avec la commission d'enquête pour réaliser cette mission.

Chaque semaine, des techniciens se sont rendus dans les différents lieux d'enquête pour scanner les dépôts et les pièces jointes, après vérification et dactylographie ces éléments ont été portés au registre électronique pour que la commission puisse en assurer la gestion, sans attendre la fin de l'enquête.

863 La gestion des courriers

Les modalités fixées pour la gestion des observations adressées par courrier à la commission d'enquête avaient été fixées dans le cadre de l'avis d'enquête.

Ils devaient être adressés à la commission d'enquête ou à son président, à l'adresse du siège de l'enquête, la Préfecture de Seine Maritime.

Ceux-ci, au nombre de 135 ont été enregistrés dès leur arrivée en Préfecture par le service DCPE/BPP, en charge de l'organisation de l'enquête, inscrite au registre électronique et adressées à la commission d'enquête.

864 La gestion du registre électronique

La gestion informatique du registre électronique a été assurée par un technicien spécialisé de la société CDV Evénements Publics, sous le contrôle de la commission d'enquête, en collaboration avec le MO et l'AO.

Le registre électronique a été disponible pendant toute la durée de l'enquête, soit du 12 mai 2016 à 09h00 au 11 juillet 15h45; la partie saisie des dépôts par le public a parfaitement fonctionné.

Un seul dysfonctionnement a été signalé par un déposant qui en a averti aussitôt le MO, l'AO et les lieux d'enquête par mail; ce dysfonctionnement a été traité dans les meilleurs délais, le dépôt concerné enregistré. Aucun autre dysfonctionnement n'a été signalé par la suite.

865 Les réunions publiques

En application de l'article R 123-17 du code de l'environnement, la commission d'enquête a estimé que "l'importance et la nature du projet...ou les conditions de déroulement de l'enquête publique rendaient nécessaire l'organisation d'une réunion d'information et d'échanges avec le public", c'est pourquoi, elle en a informé "l'autorité en charge de l'ouverture et de l'organisation de l'enquête, ainsi que le responsable du projet...en leur indiquant les modalités proposées pour l'organisation de cette réunion".

La demande officielle à l'AO et au MO a été faite par la commission le 20 mars 2016.

L'organisation de ces réunions publiques s'est faite conjointement, dans le cadre d'une concertation entre le Maître d'Ouvrage et la commission d'enquête, avec l'aide de deux prestataires extérieurs spécialisés dans ce type d'action; les sociétés CDV Evénements Publics et PARIMAGE.

Il a été convenu d'organiser quatre réunions publiques géographiquement réparties pour toucher l'ensemble du territoire du projet et faciliter l'accès du public.

Elles se sont tenues aux dates, horaires et lieux suivants:

- 17/05/2016, 19h30 à Rouen/halle aux Toiles;
- 19/05/2016, 19h30 à Boos, salle polyvalente;
- 24/05/2016, 19h30 à Saint Etienne du Rouvray, ESSIGELEC, amphithéâtre Charliat;
- 26/05/2016, 19h30 à Louviers, Cinéma le Grand Forum.

Le programme a été similaire pour les quatre réunions et a suivi le déroulé ci-après après un mot d'accueil du Maire de la commune accueillante:

a/ le rôle de la commission d'enquête (président de la commission)

- qu'est-ce qu'une enquête publique;
- le périmètre de l'enquête publique en cours;
- comment s'informer;
- comment s'exprimer;

b/présentation du projet (représentants du MO)

- pourquoi réaliser le projet de contournement Est de Rouen - liaison A28/A13;

- l'évolution du projet depuis la concertation de 2014;
- le projet présenté à l'enquête publique;
- la maîtrise des impacts;
- la mise en œuvre du projet;

c/échanges avec le public (débats menés par un animateur/modérateur).

le programme était supporté par un diaporama de 47 vues, disponible sur le site www.liaison A28A13.com.

Ce document a également été annexé au présent rapport.

856 personnes ont participé aux réunions publiques.

Le tableau ci-dessous présente une synthèse des éléments relatifs à ces réunions:

- nombre de participants à chaque réunion;
- nombre de pages de chacun des verbatim;
- nombre de questions/réponses lors de chaque réunion.

lieu	Nombre de participants	Nombre de pages du verbatim	Nombre de questions/réponses
Rouen	147	42	26
Boos	193	34	24
Saint Etienne du Rouvray	289	36	28
Louviers	227	47	36
	856	159	114

A Rouen, les thèmes suivants ont été abordés par les participants:

- Le développement économique et l'attractivité du territoire
- La remise en cause de l'opportunité du projet
- La remise en cause des études de trafic
- L'urgence de réaliser au plus vite le projet
- L'impact du projet sur la qualité de l'air
- Le coût du projet, péage et subvention d'équilibre
- La mise en concession
- L'enjeu de l'enquête publique
- Le développement des transports en commun
- L'alternative par un contournement ouest de Rouen
- L'alternative du développement ferroviaire
- La sécurisation des accès routiers
- Le phénomène de périurbanisation induit par le projet
- La demande d'un référendum local
- Les captages d'eau potable
- La maîtrise des impacts : qualité de l'air et expropriations
- Les enjeux environnementaux du projet

A Boos, les thèmes suivants ont été abordés par les participants:

- Les thèmes suivants ont été abordés par les participants:
Le coût du projet, péage et subvention d'équilibre
- Les mesures de restriction de la circulation des PL et contrôles des mesures
- L'impact du projet sur les surfaces et activités agricoles
- La maîtrise des impacts sur les nuisances sonores
- L'évolution du projet depuis la concertation de 2014
- Le rôle/impact de l'enquête publique pour le projet
- L'impact du projet sur la qualité de l'air
- La remise en cause de l'opportunité du projet
- La largeur de la bande DUP
- L'impact du projet sur les surfaces forestières
- La maîtrise des impacts en phase travaux
- L'alternative par un contournement ouest de Rouen
- La remise en cause des études de trafic
- Les mesures de compensations financières liées à l'expropriation
- Les engagements de l'Etat
- L'opportunité du projet

A Saint Etienne du Rouvray, les thèmes suivants ont été abordés:

- L'impact du projet sur la santé
- La remise en cause de l'utilité publique du projet
- L'alternative par le développement du fret ferroviaire
- La dégradation de la qualité de l'air
- Le coût du projet, péage et subvention d'équilibre
- L'alternative par le développement des transports en commun
- La remise en cause du processus de concertation et dialogue avec les communes concernées par le projet
- L'impact du projet sur l'environnement naturel
- L'impact du projet sur les surfaces agricoles
- L'alternative par un contournement ouest de Rouen
- L'alternative par le développement du fret fluvial
- La remise en cause des études de trafic
- L'impact du projet sur le développement économique
- La protection de la ressource en eau
- Les mesures de restriction de la circulation des PL et contrôles des mesures
- Les conditions de poursuite du projet
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme
- La remise en cause du barreau de raccordement à Rouen
- Les conditions d'expropriation

A Louviers, les thèmes suivants ont été abordés:

- La remise en cause de l'utilité publique/opportunité du projet
- La dégradation de la qualité de l'air pour les habitants à proximité de l'infrastructure

- L'impact du projet sur la santé
- L'impact du projet sur l'environnement naturel
- La remise en cause du processus de concertation / légitimité de l'enquête publique
- L'impact du projet sur le développement économique
- Le coût du projet et subvention d'équilibre
- L'impact du projet sur le cadre de vie
- La remise en cause de l'opportunité du barreau eurois
- La gratuité ou la fermeture du péage d'Incarville
- L'impact du projet sur le paysage
- La protection de la ressource en eau
- Les nuisances sonores liées au projet
- L'opportunité du projet
- La demande d'un referendum
- La maîtrise des impacts
- La remise en cause des études de trafic
- La remise en cause des gains de temps
- Les mesures de restriction de la circulation des PL et contrôles des mesures
- Le transport des marchandises dangereuses
- L'alternative par le développement du fret ferroviaire
- L'impact du projet sur les surfaces agricoles
- L'alternative par un contournement ouest de Rouen
- La prise en compte des projets sur le territoire

Comme précisé au même article R 123 - 17 du code de l'environnement, "A l'issue de la réunion publique , un compte rendu est établi par le commissaire enquêteur ou par le président de la commission d'enquête et adressé dans les meilleurs délais au responsable du projet..., ainsi qu'à l'autorité en charge de l'ouverture et de l'organisation de l'enquête".

Cette disposition des textes a été remplie le 10 juin 2016 par l'envoi au MO et à l'AO d'un courrier composé des éléments suivants:

- un rapport de deux pages pour chacune des réunions;
- le "verbatim" complet de chacune des réunions, établi à partir des enregistrements vocaux* réalisés au cours des réunions.

* Ces enregistrements vocaux seront transmis à l'AO comme précisé par le même article du code de l'environnement " Ces enregistrements sont transmis , exclusivement et sous sa responsabilité par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête avec son rapport de fin d'enquête à l'autorité en charge de l'ouverture et de l'organisation de l'enquête."

Tous les éléments mentionnés ci-dessus sont annexés au présent rapport.

Sont également annexés à chacun des compte rendus les documents remis à la commission d'enquête par les Associations de défense de l'environnement présentes.

8.7 Les contacts pendant la durée de l'enquête publique

871 les rencontres de la commission d'enquête avec les maires des communes traversées par le projet ou proches du projet

dates	heure	commune
13/05	14.00	YMARE
17/05	14.00	ALIZAY
18/05	09.00	ISNEAUVILLE
23/05		INCARVILLE
25/05	11.00	LE VAUDREUIL
26/05	14.00	COM COM ANDELLE
27/05	17.00	LERY
30/05		LES DAMPS
31/05		BOIS EVEQUE
02/06	14.00	BELBEUF
07/06	09.00	IGOVILLE
07/06	10.00	FRANQUEVILLE
07/06	15.00	BOIS ENNEBOURG
09/06	13.30	MESNIL ESNARD
10/06	08.30	GOUY
14/06	09.30	ST JACQUES
14/06	14.00	LES AUTHIEUX
15/06	15.00	LE MANOIR
16/06	13.00	LA NEUVILLE
17/06	15.30	FONTAINE SOUS PREAUX
17/06	16.00	LOUVIERS
18/06	12.00	MONTMAIN
20/06	13.00	OISSEL
21/06	13.30	DARNETAL
22/06	14.00	TOURVILLE LA RIVIERE
23/06	09.00	ST AUBIN CELLOVILLE
24/06	13.00	QUEVREVILLE
27/06	11.00	RONCHEROLLES
28/06	08.30	QUINCAMPOIX
28/06	14.00	BOOS
28/06	16.00	PITRES
04/07	15.00	ST ETIENNE ROUVRAY
04/07	17.00	SAINT AUBIN EPINAY
07/07	09.00	PREAUX
07/07	17.00	ROUEN
08/07	14.00	PLATEAU MARTAINVILLE
09/07	10.30	VAL DE REUIL

La commission d'enquête a rencontré tous les maires des communes directement impactées ou proches du projet. Le tableau ci-dessus indique les dates de réunions de ceux-ci avec les représentants de la commission d'enquête.

La commission d'enquête a également souhaité rencontrer les acteurs suivants du projet:

8712 Région Normandie le 20 mai 2016 et le 29 juin 2016

La première réunion s'est tenue dans les locaux de la Région à Rouen, avec les représentants des services techniques.

Etaient présents:

- M. Vincent BRETEAU DGA Transport et Aménagement;
- M. Didier PASTANT Directeur Aménagement/Environnement/transport (site de Rouen)
- M. Laurent ROQUE Directeur transports Mer et Littoral (site de Caen);
- M. Laurent CASTETS Chef de projet déplacement (site de Rouen)

Le paragraphe résume les éléments essentiels de cette réunion dont le compte rendu intégral est joint en annexe au présent rapport.

Un constat: la Normandie est une grande région "logistique" avec un taux d'activité dans ce domaine supérieur à la moyenne nationale, les entreprises ne veulent pas perdre de temps et d'argent et de ce fait privilégient le transport routier.

La Région travaille à la mise en place avec la Métropole Normandie Rouen et en association

avec l'Eure sur un schéma régional de l'inter modalité qui devrait à terme aider au rééquilibrage. Mais les 85% qui restent toujours d'actualité, doivent se faire dans de "bonnes conditions".

Si les PL en transit utilisent l'infrastructure, fonction d'un gain de temps espéré, cela déchargera obligatoirement les infrastructures locales.

Il faut assurer un équilibre du modèle économique retenu, ce qui n'est pas facile.

Pour que le modèle puisse fonctionner, il est nécessaire que les tarifs ne soient pas excluants. La Région veille à ce que les intérêts environnementaux soient pris en compte, mais elle doit également veiller à trouver un juste équilibre entre enjeux environnementaux, progrès social et efficacité économique.

La seconde réunion, tenue le 29 juin 2016 dans les locaux de la Région à Rouen, avait pour objet de rencontrer un élu représentatif de la REGION NORMANDIE, en l'occurrence M. GASTINNE, Vice Président Transports et Ports.

La REGION NORMANDIE est favorable au projet, ce qui ressort d'ailleurs du vote lors de la récente assemblée plénière du 23 juin 2016: avis favorable au projet assorti de quelques points de vigilance*. Le vote a été complété par l'adoption d'une "charte d'intégration de l'infrastructure dans le territoire" calquée sur la charte existante de l'AURBSE.

Il ressort de la discussion que le projet constitue une infrastructure stratégique majeure et essentielle de la politique "transports" voulue par la REGION NORMANDIE qui souhaite développer une offre adaptée au développement de la Région, tenant compte du territoire (Caen - Rouen - Le Havre) et de l'axe PARIS...Ports (Rouen et Le Havre) via la vallée de la Seine.

Il constitue un maillon essentiel de la chaîne d'inter modalité Fer/Fleuve/Route; il faut être conscient que pour les trajets jusqu'à 200 km, le transport routier reste le mode majeur utilisé (plus de 85% des transports sont réalisés par route) et le restera encore pendant de nombreuses années.

* parmi les points de vigilance, figure le péage, sur cette question, M.GASTINNE précise qu'un système de tarification "favorable" aux utilisateurs des communes riveraines du projet pourrait être étudié.

8713 Conseil Départemental de la Seine Maritime le 23 mai 2016

Cette réunion s'est déroulée dans les locaux du Conseil départemental de Seine Maritime à Rouen.

Etaient présents:

M.Pascal MARTIN : Président du Département de la Seine-Maritime, Conseiller Départemental du canton de Bois-Guillaume;

Mme Marylène FOLLET : Conseillère Départementale du Canton de Darnétal;

M. Jacques-Antoine PHILIPPE : Conseiller Départemental du Canton de Darnétal;

Mme Hélène BROHY : Conseillère Départementale du canton du Mesnil-Esnard;

M. Patrick CHAUVET : Vice Président du Département en charge de l'Agriculture et de la Ruralité; Conseiller Départemental du Canton du Mesnil-Esnard;

M. Alain BAZILLE : Vice Président du Département chargé des Infrastructures : Routes, Ports, Bacs, Voies Vertes et des Transports; Conseiller Départemental du canton de Fécamp;

M. Jean-Pierre LUCAS : Directeur Général Adjoint chargé du pôle Aménagement et Mobilités au Conseil Départemental de la Seine-Maritime;

était excusée:

Mme Nathalie LECORDIER : Vice Présidente du Département chargée de l'Enfance et Famille, Conseillère Départementale du canton de Bois-Guillaume.

Le paragraphe résume les éléments essentiels de cette réunion dont le compte rendu intégral est joint en annexe au présent rapport .

En préambule, le Président MARTIN, nous rappelle à la commission que:

- le sujet est inscrit à l'ordre du jour de la prochaine séance plénière du Conseil départemental des 20 et 21 juin prochains;
- que ce projet suscite beaucoup plus de controverses que le projet Serqueux/Gisors qui recueillait plutôt un large consensus;
- que nous sommes actuellement en période de transition et de transfert de compétences dans le cadre de la loi "Notre" qui impacte de plein fouet le projet, des compétences antérieurement du ressort du CD , étant en train de migrer vers d'une part la Métropole (770 km de routes) et d'autre part vers la Région Normandie développement économique, transports).

A la suite de quoi la commission a demandé des précisions concernant les actions du Conseil Départemental dans les domaines suivants, en rapport avec le projet soumis à enquête publique: transports et routes, emploi, économies et aménagement, environnement et développement durable, loisirs.

La discussion s'est ensuite orientée vers l'application dans le cadre du projet des orientations stratégiques découlant du projet « Seine-Maritime, Imaginons 2020 » constituant le cadre de référence départemental en matière d'aménagement pour garantir et améliorer la pertinence, la cohérence et l'efficacité des actions et remplir quatre objectifs :

- aménager l'espace seinomarin de façon équilibrée et durable;
- réduire nos émissions de gaz à effets de serre, anticiper et mieux se préparer aux changements climatiques;
- concilier développement et préservation/valorisation de l'environnement, des ressources naturelles et paysagères;
- garantir la présence et l'accessibilité à une offre de services qui contribue à l'épanouissement de chacun.

Chaque conseiller départemental présent à ensuite apporté son avis et ses préconisations sur le projet.

En conclusion, le Président MARTIN a rappelé qu'il fallait tenir compte des expériences précédentes (A29 -A28 - A150) et que les mesures d'accompagnement sont d'une importance capitale et conditionnent la réussite de ce type de projet et se rappeler également la vocation industrielle de ce département.

8714 Métropole Rouen Normandie le 27 mai 2016

La réunion s'est tenue dans les locaux de la Métropole Rouen Normandie à Rouen.

Etaient présents:

le Président F.SANCHEZ;

Mme F.GUILLOTIN Vice Présidente en charge de l'Urbanisme, du PLU (PLUi) et de la politique foncière;

Monsieur O.RUSH, DGA espaces public et mobilité durable.

Le paragraphe résume les éléments essentiels de cette réunion dont le compte rendu intégral est joint en annexe au présent rapport.

En préambule, le Président SANCHEZ rappelle que:

- la population de l'agglomération attend avec impatience cette infrastructure destinée à désengorger Rouen et à faciliter son accès et fait référence au Conseil métropolitain du 23 mars 2016:

"A l'occasion du vote de la Charte d'accompagnement du projet A28-A13 par la Métropole Rouen Normandie, Frédéric SANCHEZ, président de la Métropole Rouen Normandie, a rappelé qu'« un sondage réalisé en 2005 (...) montrait que 88% de nos concitoyens manifestaient leur envie de voir ce contournement. J'imagine que si nous réalisions un tel sondage, une majorité se prononcerait encore pour cette infrastructure ».

- La métropole de Rouen est la seule métropole qui ne possède pas de contournement digne de ce nom;

L'accident du Pont Mathilde démontre à l'évidence la fragilité de la desserte routière de l'agglomération, qui ne présente aucune alternative fiable et qui impacte gravement les activités locales.

En réponse aux questions de la commission, les points suivants sont abordés:

Une charte pour une valorisation réciproque de l'infrastructure et du territoire a été adoptée en février 2016 et signée par 75% des 156 représentants des communes concernées.

Elle précise entre autres:

"résolument inscrit dans la dynamique de développement de la vallée de la Seine, le projet de contournement Est de Rouen- liaison A28/A13, offrira un itinéraire alternatif à la traversée du coeur métropolitain et renforcera l'accessibilité du territoire eurois.

Il doit permettre plusieurs objectifs:

- améliorer la desserte des sites économiques majeurs;
 - permettre le développement d'une offre de transports collectifs compétitive;
- améliorer la qualité de vie des habitants".*

"le projet est une occasion exceptionnelle pour les territoires desservis de valoriser leurs atouts de développement et de se mettre en situation favorable pour un développement durable.

La charte retient trois axes stratégiques:

- un rôle économique majeur de l'infrastructure;

- *une redistribution des modes de déplacement;*
- *un rôle fédérateur des projets de territoire".*

Les attentes par rapport au projet:

- une desserte améliorée par contournement de l'hyper centre. "on a trouvé le bon tracé intégrant les contraintes et minorant les impacts";
- l'infrastructure proposée amène une sécurisation du champ captant de la Chapelle, principal fournisseur, grâce au projet on diminue les risques et on les éloigne;
- une stratégie de développement pour "corriger l'image" de la Métropole est en cours de développement; il y a des améliorations, mais la desserte routière est insuffisante, il faut améliorer l'axe Nord/Sud;
- en ce qui concerne le PLUi, le SCoT de la Métropole fixe déjà des objectifs compatibles clairs, particulièrement en ce qui concerne la réduction de la consommation foncière; la périurbanisation n'est pas un risque, car sous contrôle direct de celle-ci.

8715 Mme Françoise GUEGOT députée de la 2^e circonscription de Seine Maritime le 03 juin 2016 et M. François LONCLE, député de la 4^e circonscription de l'Eure, le 17 juin 2016
a/ Mme GUEGOT

La rencontre de la commission avec Madame GUEGOT s'est déroulée à la permanence parlementaire de Bois-Guillaume.

Le paragraphe résume les éléments essentiels de cette réunion dont le compte rendu intégral est joint en annexe au présent rapport.

Elle considère le projet présenté à l'enquête publique comme étant un projet essentiel, inscrit dans les enjeux du territoire et impérativement nécessaire au développement économique. Elle considère les problématiques de circulation quotidiennes sur les axes Quincampoix-Isneauville/Tunnel de la Grand Mare; plateau Est (RD 6025 vers aggro); traversée de la métropole par les poids lourds au travers de la ville de Rouen, comme étant surréalistes et inadaptées à la vie actuelle.

Elle comprend que ce type d'infrastructure amène obligatoirement pour les riverains immédiats de l'ouvrage des nuisances et des sources de mécontentement; mais elle précise que la Région Normandie est à l'écoute et qu'elle apportera son aide sur des compensations pour les riverains touchés par des impacts négatifs.

En matière de péage, une solution alternative pourrait être envisagée, destinée à favoriser les usagers locaux, via des abonnements à tarif préférentiel tenant compte de certains critères: lieu de résidence, nombre de passagers transportés (type péage A14)...

b/M. LONCLE

La réunion s'est déroulée le 17 juin 2016 à la permanence de F.LONCLE à Louviers.

Le paragraphe résume les éléments essentiels de cette réunion dont le compte rendu intégral est joint en annexe au présent rapport .

F.LONCLE s'est clairement positionné en faveur du projet de "contournement est de Rouen/liaison A28-A13" présenté dans le cadre de la présente enquête publique et a précisé

qu'un maximum de dispositions doivent être prises pour que les nuisances susceptibles de concerner les communes concernées par le tracé soient étudiées et traitées, en particulier en ce qui concerne le bruit et la pollution de l'air.

En prenant pour exemple les difficultés rencontrées avec la SAPN pour l'A13, il attire l'attention sur la nécessité de bien border les contrats MO/Concessionnaire dans le cadre du projet et de bien veiller à leur application pratique.

Il est également favorable à une mise en place "réfléchie et adaptée " du principe du péage , pour tenir compte des contraintes occasionnées par la mise en place et l'exploitation de l'infrastructure.

8716 CCI Normandie le 03 juin 2016 et la CCI Portes de Normandie (Eure) le 11 juillet 2016 a/CCI Normandie

La réunion s'est tenue le 03/06/2016 à 14h30 dans les locaux de la CCI Normandie à ROUEN. Etaient présents Messieurs:

- Jean Pierre DESORMEAUX, vice-président CCI Normandie;
- Yves KEROUEDAN, président de la Délégation de Rouen;
- Pierre GRANIER, Directeur Régional CCI Normandie;
- François SOUDAY, Chargé d'Etudes CCI Seine Mer Normandie.

Le paragraphe résume les éléments essentiels de cette réunion dont le compte rendu intégral est joint en annexe au présent rapport.

Le projet est mentionné dans les différentes études de la CCI.

Pour le moment "une métropole" mal desservie (aéroport, lignes SNCF, routes, réseau numérique) sans parler du contournement...

En 2014, au niveau emploi, on est toujours au niveau de 2007.

La relation entre moyens de déplacement et création d'emplois est évidente.

Les études menées sur les différentes métropoles françaises montrent que 50% des créations d'emplois sont liées aux infrastructures (liaisons autoroutières, périphériques, gares et liaisons routières, aéroports, plateformes multimodales...).

La compétitivité européenne d'HAROPA (axe Paris/Rouen/Le Havre) nécessite un système d'inter-modalité très développé et à la hauteur des ambitions de la Normandie, le contournement Est fait partie intégrante de ce dispositif , qui ne peut pas marcher sans lui. Le désenclavement de la Vallée de l'Andelle (zone Pitres/Le Manoir 100 ha) est lié à cette infrastructure, intimement liée à l'intermodal.

Il en est de même pour la zone Seine Sud (300ha).

Le projet permet de désengorger les pénétrantes vers la Métropole (RN 31 - 154, RD 6014 - 6015 - 321 - Tunnel de la Grand Mare, Pont Mathilde; il facilite l'approvisionnement en céréales du GPMR et permet de développer l'inter-modalité, tant au niveau de la Seine Maritime que de l'Eure.

Le contournement "Ouest" n'est pas la solution pour désenclaver l'agglomération.

Le Pont Flaubert qui a été mis en service ,il y a peu de temps est déjà saturé, ainsi que la Sud III qui lui est directement liée.

Le projet est favorable au développement du tourisme régional et local, car il facilite les accès aux pôles d'intérêt, permet d'assurer l'interfaçage avec le développement important du tourisme fluvial et de faciliter les déplacements dans l'agglomération.

Le projet a pour mérite de limiter, la pollution de l'air car adapté à la circulation des camions de nouvelle génération.

b/CCI Portes de Normandie

La réunion s'est tenue le 11 juillet 2016 dans les locaux de la CCI Portes de Normandie à Evreux.

Etaient présents pour la CCI Portes de Normandie:

- Gilles TREUIL Président
- Denis THAUVIN Trésorier Adjoint
- Laurent LESIMPLE Responsable du département "études et aménagement"

Le paragraphe résume les éléments essentiels de cette réunion dont le compte rendu intégral est joint en annexe au présent rapport.

Cette liaison est une urgence économique pour les entreprises.

Elle permet: d'assurer une continuité autoroute européenne Nord/Sud tout en permettant une bonne alimentation des ports de Rouen et du Havre; un accès aux plateformes multimodales constituées par HAROPA et celle en devenir d'Alizay/Pitres/Le Manoir.

Et également de développer la plateforme Alizay/Pitres/Le Manoir avec une inter-modalité Fleuve/Fer/Route; de dé-saturer le trafic de l'A13;

- de désenclaver la Vallée de l'Andelle; d'assurer une bonne desserte de l'agglomération Seine Eure ; de valoriser l'essor du tourisme en Seine et enfin, d'améliorer la qualité de vie des populations actuellement impactées par les trafics PL qui traversent les communes via les "pénétrantes" dont 1300 camions/jours à destination des silos rouennais.

8717 Air Normand le 30 juin 2016

Cette réunion s'est déroulée dans les locaux d'Air Normand à Rouen.

La commission a été reçue par Mme Véronique DELMAS Directrice.

Le paragraphe résume les éléments essentiels de cette réunion dont le compte rendu intégral est joint en annexe au présent rapport.

L'objectif de cette réunion de faire un point sur la qualité de l'air locale à l'heure de l'enquête publique et à l'heure du projet et de tenter de voir quels pouvaient être les impacts de celui-ci.

A l'heure actuelle, dès qu'on s'éloigne un peu des axes routiers, les indices sont plutôt bons. Le rapport 2014 d'Air Normand montre l'indice ATMO qui exprime la qualité de l'air dans les agglomérations françaises à partir de la mesure de quatre polluants: dioxyde de soufre, dioxyde d'azote, ozone et particules PM 10. Il représente la qualité de l'air globale respiré à l'échelle de l'agglomération; les situations particulières dans un quartier ou dans une rue ne peuvent y apparaître.

Les indices représentant une qualité de l'air "bonne à moyenne" sont majoritaires, les

indices "médiocre à mauvais" ont atteint 40 jour pour Rouen, principalement du fait des particules.

Il convient de noter qu'il y a une différence entre le respect des valeurs règlementaires et le respect des recommandations de l'OMS qui sont généralement plus strictes.

En ce qui concerne l'avenir, quel type d'impact pourrait avoir le projet? Le document intitulé "estimation à l'échelle de la Métropole Rouen Normandie des émissions de transport routier en 2010 et en 2025 dans le cadre de la révision du PDU" , version révisée de juillet 2016, répond en partie à cette question.

"Au niveau de la Métropole Rouen Normandie, les impacts pour 2025 tenant compte: de la nouvelle répartition du parc automobile, de la mise en place des actions prévues dans le cadre du PDU et la réalisation de projets structurants dont la liaison A28/A13 - Contournement Est de Rouen seraient favorable"

8718 Agence Régionale de Santé/ARS le 07 juillet 2017

Cette réunion s'est déroulée dans les locaux de l'ARS à Rouen où la commission d'enquête a été reçue par M. Jérôme LÉBOUARD Adjoint au chef du pôle santé- environnement, responsable de l'unité départementale de la Seine-Maritime.

Le paragraphe résume les éléments essentiels de cette réunion dont le compte rendu intégral est joint en annexe au présent rapport .

L'objectif de cette réunion de travail était d'approfondir le niveau de connaissance des membres de la commission sur les aspects santé liés en général aux grands projets autoroutiers et en particulier au projet "liaison A28/A13 - contournement Est de Rouen".

En préambule, M. LÉBOUARD a signalé à la commission d'enquête que l'ARS a été consultée sur le projet en juillet 2015 et qu'elle a rendu un avis sur le projet le 08 septembre 2015.

Il ressort de cette entrevue que:

- malgré l'importance des travaux, les impacts sur la santé restent limités car la conception du projet a été pensée afin de minimiser au maximum les impacts négatifs pouvant être générés;

- L'étude « air et santé » est de niveau 2, et ce conformément à l'instruction technique de 2005 et sa note méthodologique et qu'elle va toutefois au-delà des préconisations en intégrant les PM10 dans la liste des substances étudiées.

Du point de vue de l'ARS, ce niveau d'étude permet de répondre à la question principale qui est d'approcher l'exposition des populations pour les substances les plus préoccupantes (PM notamment) sans toutefois calculer un risque global lié à l'ensemble des substances (ie sommes des risques);

- Les différentes données scientifiques mettent en évidence des impacts potentiels pour la santé au fait de résider ou de fréquenter des zones exposées à la pollution de l'air générée par les infrastructures routières, en particulier dans une bande de 300 à 500 m.

Généralement, l'ARS recommande pour ce type d'infrastructures d'étudier avec les aménageurs et maîtres d'ouvrage concernés les possibilités de prendre des dispositions vis-à-vis des populations sensibles, notamment afin d'éviter ou limiter la présence de lieux qu'ils fréquentent (crèches, établissements scolaires, ...) à proximité de ces futures voies à

fort trafic;

- En 2007-2008, en Normandie, 90% de la population habitait dans des communes exposées à des concentrations moyennes annuelles de PM 2,5 dépassant la valeur recommandée par l'OMS (10 µg/m³);

- Habiter à proximité de voies à forte densité de trafic automobile pourrait être responsable d'environ 15 à 30 % des nouveaux cas d'asthme de l'enfant, et, de proportions similaires ou plus élevées de pathologies chroniques respiratoires et cardiovasculaires fréquentes chez les adultes âgés de 65 ans et plus.

- Le "rond point des vaches" à Saint Etienne du Rouvray est considéré par l'ARS comme étant déjà un point noir en matière de pollution atmosphérique ou les valeurs-guides pour la qualité de l'air sont déjà souvent dépassées (notamment pour le NO₂).

Une augmentation de 8% des particules fines dans cette zone est défavorable pour la santé des habitants riverains;

- Concernant le Contrat Local de Santé/CLS signé par la commune de Saint Etienne du Rouvray pour la période 2012/2015, cité à plusieurs reprises, force est de constater que le CLS signé par la commune de Saint Etienne du Rouvray n'a aucun rapport avec les effets de la circulation routière, mais plutôt avec les aspects industriels passés;

- Sous certaines conditions (notamment en fonction des paramètres météorologiques), les obstacles physiques (haie végétale, mur antibruit) peuvent présenter un co-bénéfice intéressant sur la qualité de l'air, sous réserves de vérifications préalables tenant compte des lieux fréquentés ou habités par les populations.

Cependant, de façon générale, l'étude montre qu'aucune de ces solutions (haies végétales, écrans antibruit, revêtements catalytiques, asphaltes poreux,...) ne peut être préconisée dans l'objectif premier de réduire efficacement la pollution atmosphérique;

- La toxicité du CO₂ en exposition naturelle est quasi nulle et n'a pas un impact direct sur la santé humaine. Le CO₂ a un impact sur l'évolution climatique.

- Le bruit a des effets nocifs sur la santé humaine : stress, troubles du sommeil, effets sur le système cardio-vasculaire, immunitaire et endocrinien, conséquences sur la santé mentale...

Sur autoroutes et voies à grande circulation c'est la liaison pneu-chaussée (impact du pneu sur le sol) qui est responsable du bruit ambiant.

Plus la vitesse du véhicule est élevée, plus le bruit émis sera important; au-dessus de 70 km/h, les réductions de vitesse ont un effet plutôt positif sur les émissions de particules et d'oxydes d'azote.

8719 Agence de l'Eau le 07 juillet 2016

Cette rencontre s'est déroulée dans les locaux de l'Agence de l'Eau à Rouen.

A cette occasion, la commission a rencontré M. Sylvain LEMARIE, Chargé d'opérations Protection de la Ressource à l'Agence de l'eau seine Normandie (hors Métropole).

Le paragraphe résume les éléments essentiels de cette réunion dont le compte rendu intégral est joint en annexe au présent rapport .

M.LEMARIE a attiré l'attention de la commission sur le fait que l'alimentation en eau potable de la zone est à la fois stratégique et fragile.

Chaque champ captant ayant ses propres caractéristiques, mais aussi ses problèmes.

Si demain le contournement Est voit le jour, il aura un impact sur le captage principal (Champ captant de la Chapelle), mais aussi sur les captages secondaires (Darnétal, Saint

Jacques, Fontaine sous Préaux...) et risque de fragiliser les équilibres.

De ces considérations ressort la nécessité de créer un nouveau champ captant capable d'assurer la sécurité en matière de quantité fournie et en matière de qualité de l'eau.

Le champ captant de la Chapelle est stratégique au niveau quantitatif.

Pour produire chaque jour 18 000 m³ d'eau potable distribuée, on pompe 72 000 m³ ; la partie non utilisée étant rejetée en Seine.

Cette situation particulière appelle les remarques suivantes de l'AE:

- être très vigilant pendant la phase chantier , puis de l'exploitation;
- nécessité de pérenniser la barrière hydraulique déjà en place, voire de la renforcer pendant les travaux;
- avoir un réseau piézométrique de suivi et d'alerte efficace, voire et nécessité de renforcer celui en place.

Les autres champs ou puits captant ont également leur importance, soit en compensation du champ principal (périodes de sécheresse, travaux...) ou en alimentation locale (ex Saint Jacques ou Saint Aubin Epinay).

Les bassins d'autoroute, destinés à recueillir les eaux de ruissellement, d'orage, mais aussi d'accident, donc à protéger les captages AEP ont une importance capitale dans le système. Leur construction et leur entretien méritent toute l'attention dans un projet du type proposé à l'enquête publique.

L'AE recommande de prendre des précautions dans les phases chantier et exploitation (voir chapitre 5 du compte rendu en annexe).

Les rencontres de la commission à la demande de certains acteurs:

Association "pour le contournement Est de Rouen" le 04 juillet 2016

Cette réunion s'est tenue dans les locaux de la CCI Normandie à Rouen.

Etaient présents au titre de l'association:

- M. CARON Président
- M. CHARON Responsable du pôle Etudes et prospectives à la CCI
- M. SOUDAY

Le paragraphe résume les éléments essentiels de cette réunion dont le compte rendu intégral est joint en annexe au présent rapport.

En préambule , le président de l'association rappelle qu'en 2009, 2800 entreprises locales , représentant 80 000 collaborateurs ont signé une pétition "pour la réalisation du contournement Est"

L'association , comme son nom l'indique est plus que favorable à la réalisation du projet , son président en explique les raisons comme suit:

- le projet présente des enjeux économiques très importants, tant au niveau national (voire européen) , qu'au niveau local: accès au GPMR; lien entre les différentes zones d'activités (76 et 27); décongestion du centre ville de Rouen et de la Métropole en général; amélioration des trajets domicile/travail; renforcement de l'attractivité de l'agglomération;
- il améliore les flux et est un des éléments du multimodal;
- il favorise la pérennité et le développement du GPMR; ainsi que le développement et le déploiement des plateformes existantes et en devenir, (Seine Sud , Le Manoir/Pitres/Alizay,

plaine de la Ronce);

- il est cohérent avec les ambitions 2020 de la CCI Normandie;
- il est écologiquement compatible avec les engagements français en matière d'environnement.

CESER le 06 juillet 2016

La réunion s'est tenue dans les locaux de la Région Normandie à Rouen.

Etaient présents:

- M. JL. LEGER Président
- M. D. ECLANCHER Directeur , chargé d'études transport
- Mme MC. PORCHY Animatrice du groupe de travail "contournement Est" , UNAPL
- M. JP.DELAPORTE , chambre d'agriculture - P.FERRAY, FNSEA Normandie - O. FLEUTRY, CGPME - R.GREGE,HNNE - C. HERRAIL, HAROPA - Y.KEROUEDAN, MEDEF - E.LAUGEROTTE, CGT - C.LEROY, UNSA.

Le paragraphe résume les éléments essentiels de cette réunion dont le compte rendu intégral est joint en annexe au présent rapport .

Le CESER considère que le projet présente un intérêt pour le développement économique et répond aux besoins suivants: ne pas rayer ROUEN de la carte; débloquer une Métropole totalement bloquée; créer des emplois; mettre fin aux interminables "bouchons" (entre autres celui du tunnel de la Grand Mare) qui occasionnent des perturbations très importantes pour les usagers.

C'est pourquoi le CESER a donné un avis favorable au projet, sous réserve que des engagements contraignants soient inscrits au cahier des charges objet du dossier d'appel d'offre destiné à sélectionner le futur concessionnaire.

Le CESER attire l'attention sur les points suivants:

- le projet doit s'intégrer dans un schéma global des transports régionaux et être accompagné d'une opération de développement en faveur de la multi-modalité;
- il doit prendre en compte les contraintes imposées au mondes agricole et sylvicole, en veillant à ne pas gaspiller de terrains, en s'assurant que les réserves SAFER sont adaptées, en trouvant des solutions adaptées pour les exploitations les plus impactées;
- il doit être exemplaire en matière de protection de l'environnement et d'impact pollution.

Enfin, il considère que: le prix des péages impacte de façon substantielle le budget des ménages, il faut impérativement intégrer des péages à coût adapté pour les usagers locaux, afin de ne pas transférer les bouchons ailleurs.

EELV le 06 juillet 2016

La réunion s'est déroulée dans les locaux de Rouen d'EELV.

Etaient présents pour EELV:

- Mme Laetitia SANCHEZ secrétaire générale
- Mme Véronique BERGOVOY vice présidente
- M. Arnaud BINARD

Le paragraphe résume les éléments essentiels de cette réunion dont le compte rendu intégral est joint en annexe au présent rapport.

Les représentants d'EELV ont tenu à préciser aux membres de la commission leur

opposition au projet qui:

- est un projet non pragmatique;
 - ne répond plus à des enjeux d'aujourd'hui en matière de mobilité et de réduction des gaz à effet de serre qui font partie des accords de Paris de 2015 dans le cadre de la COP 21.
- en rappelant qu'ils avaient déjà fait état de cette position en 2005 lors du débat public et que rien n'avait bougé depuis.

Ils ont ensuite développé les arguments étayant leur position: un coût disproportionné, une atteinte importante à l'environnement en matière de terres agricoles, d'espaces urbains, de forêts privées et publique.

Ils considèrent que ce projet est inutile, car il ne réduira pas la pollution, ne désengorgera pas la ville de Rouen, ne permettra pas de gain de temps et ne désenclavera pas la vallée de l'Andelle.

Ils considèrent qu'un contournement existe déjà par l'Ouest A150/Pont Flaubert/Sud III), plus favorable et nettement moins coûteux, car ne nécessitant que des aménagements à la marge.

Celui-ci pourrait avantageusement être complété par le développement : des transports en commun; du fret fluvial et ferroviaire, en remplacement notamment du fret camion pour les céréales par la RN31; des parkings relais pour le covoiturage; des liaisons TER.

"Finir le contournement Ouest de Rouen, en aménageant les accès au Pont Flaubert et développer les transports en commun, sont les solutions les plus satisfaisantes économiquement et environnementalement"

La Fédération Nationale des Transports Routiers/FNTR les 02 et 13 juin et le Club Logistique Seine Normandie le 08 juillet 2016

a/ La FNTR

Etaient présents au cours de ces réunions:

- M. BARRAUD et BOULOCHET Vices Présidents;
- M.PELAZZA délégué permanent;
- M.VOISIN de l'Entreprise Normandie Logistique;

Le paragraphe résume les éléments essentiels de cette réunion dont le compte rendu intégral est joint en annexe au présent rapport.

La FNTR considère que le projet proposé à l'enquête publique constitue une priorité absolue et un enjeu majeur pour la profession du transport routier.

Ils indiquent que celui-ci a un impact direct sur la compétitivité des transports normands, 80% des transports de "proximité (entre 150 et 200 km) sont réalisés par camion; les liaisons par camion sont indispensables pour le maintien de la compétitivité des ports de Rouen et du Havre dont les activités sont complémentaires.

L'infrastructure proposée permet: un apport de sécurité complémentaire, une diminution des consommations de carburant et de fait une diminution de la pollution mondialisée (CO2) et localisée (NOx, particules...).

Au cours de la seconde réunion, la FNTR a produit une étude (dont les éléments essentiels sont repris dans l'annexe du présent rapport. Elle vise à démontrer les points suivants:

- Pourquoi le contournement OUEST n'est pas une solution crédible?

Pourquoi (dans le cadre du transport de céréales), le contournement EST est-il réellement

utile ?

En quoi le péage ne sera pas un frein à l'utilisation du contournement EST ?

Quelles seront les incidences de la réduction de la pollution à moyen terme (normes EURO 6) sur le tracé ?

La vallée de l'Andelle va-t-elle réellement être désengorgée ?

b/Le Club Logistique Seine Normandie

La réunion s'est tenue dans ses locaux du Club Logistique Seine Normandie à Saint Etienne du Rouvray.

Etaient présents:

Mme GENTCHEFF Permanente de la filière Logistique Normande;

Mrs

- BONNEAU secrétaire général de l'OTRE;
- BOULOCHET Vice-président de la FNTR et transporteur à Rouen;
- DE BOIS HEBERT Responsable SEMALIA (silos portuaires);
- METAIS Vice-président de l'OTRE et transporteur à Saint Jacques sur Darnétal;
- ROUSSEL en charge de la revitalisation des activités logistiques à la CCI de Normandie, animateur du Club

Le paragraphe résume les éléments essentiels de cette réunion dont le compte rendu intégral est joint en annexe au présent rapport .

En préambule les représentants du Club Logistique ont tenu à rappeler l'intérêt présenté par le projet pour leur filière, la Normandie étant la première région logistique du territoire français et employant 55 000 salariés dont 37 700 dans le territoire du projet (Seine et Eure).

Après un rappel des données logistiques globales montrant que les flux "sortant" et "entrant" normands sont bien situés à l'Est du territoire, ils ont rappelé autour de l'étude déjà explicitée par la FNTR que les transporteurs de la filière logistique, emprunteront l'infrastructure, pour des raisons économiques évidentes liées aux gains de temps et à la rationalisation des rotations.

Ils ont également insisté sur l'amélioration potentielle des conditions de travail apportée par ce type de projet pour les chauffeurs.

Enfin des entreprises membres du Club ont apporté leur témoignage pour démontrer l'intérêt que pourrait leur apporter le projet.

Les rencontres de la commission avec le MO

Au cours de cette période, la commission a souhaité programmer quelques réunions de travail avec le MO afin de pouvoir remonter plus facilement et expliciter ses demandes et questions en rapport avec le dossier d'enquête.

Celles-ci ont également permis d'adapter les fonctionnalités du registre électronique mis en place dans le cadre de l'enquête , afin d'optimiser le traitement des information en vue de la préparation et de la rédaction du Procès Verbal des observations.

8.8 Les contacts après la clôture de l'enquête publique

Communauté d'Agglomération Seine Eure/CASE le 12 juillet 2016

Cette réunion s'est déroulée dans les locaux de la Communauté d'Agglomération Seine Eure/CASE à Louviers.

Le paragraphe résume les éléments essentiels de cette réunion dont le compte rendu intégral est joint en annexe au présent rapport .

M. LEROY Président et PETIT.

En préambule, M.LEROY rappelle qu'en 2014, tous les élus membres de la CASE étaient d'accord pour un projet permettant de contourner Rouen, désengorger la Métropole , complété par un barreau eurois.

A cette époque les questions suivantes restaient posées: autoroute ou voie rapide de type Pont de l'Arche?, gratuité ou mécanisme de gratuité collective?

Importance de l'intégration paysagère (impact visuel et bruit); "ouvrage d'art" pour franchir la Seine et l'Eure.

C'est pourquoi la décision a été prise de confier une étude d'intégration du projet à un consortium de cabinets spécialisés dans ce type d'étude, avec pour principale question: qu'est-il possible de faire pour améliorer le projet?

Le contenu de cette étude a été présenté et approuvé par le bureau de la CASE le jeudi 07 juillet 2016.

Dans celle-ci, Il convient de noter que les élus préfèrent toujours une version 2 fois une voie qu'ils considèrent comme suffisante pour la CASE et demandent avec insistance une section euroise non gratuite, mais "libre de péage".

Les enjeux ont été précisés au cours de cet entretien, ils concernent:

- la tarification du péage, gratuite ou modularité indispensables, "un barreau eurois moins cher" ;
- l'insertion paysagère, entre autres assurer une bonne connexion ville/forêt;
- la lutte contre le bruit;
- la réalisation d'ouvrages d'art, au sens propre du terme.

8.9 le climat de l'enquête publique et les incidents relevés au cours de celle-ci

891 le climat général de l'enquête publique

Cette enquête publique s'est déroulée dans un climat passionné et animé, mais "toujours républicain".

Les membres de la commission d'enquête ont toujours reçu un bon accueil dans les lieux d'enquête ou ils tenaient des permanences, ainsi que de la part de leurs divers interlocuteurs.

Ce climat quelque peu tendu s'est traduit localement par:

a/ des manifestations, par exemple lors de la permanence de la commission à la mairie d'Alizay ou par une exposition en marge de la réunion publique de Saint Etienne du Rouvray)...;



manifestations à Alizay et Saint Etienne du Rouvray

b/des réunion publiques locales à l'initiative de certaines mairies;

c/ des événements publics, tels que : banquet citoyen à Saint Etienne du Rouvray, organisé par les habitants des 1° et 2° avenues; feu de la Saint Jean à Ymare; Conseil Municipal extraordinaire commun entre les deux communes de Oissel et saint Etienne du Rouvray au "rond point des vaches" Oissel ;



photos du conseil municipal au "rond point des vaches"

d/ de très nombreux articles dans la presse régionale et des insertions de pages entières par les pros et les antis projet

**CONTOURNEMENT EST DE ROUEN
À QUEL PRIX POUR LES HABITANTS ?**

PÉAGE + POLLUTION + CAMIONS = NON !

**LES RÉSERVES MAJEURES DES VILLES DE
SAINT-ÉTIENNE-DU-ROUVRAY ET OISSEL-SUR-SEINE
FACE À UN PROJET INJUSTE POUR LES POPULATIONS**

Un projet à péage (2€7-4€7-8€7) que les transporteurs s'empressent de contourner et qui donc ne remplira pas l'objectif premier : détourner le flux de camions en transit dans Rouen.

Une aberration économique à 1 milliard d'euros que les citoyens paieront au moins trois fois via leurs impôts lors de la réalisation du projet, lorsque les collectivités locales devront verser une subvention d'équilibre au concessionnaire et au péage lors de chaque passage.

Un non-sens en termes de développement durable, gravité au plus haut degré, car le projet de contournement du Trait Technicien et Bival et du développement des transports en commun.

Un frein au développement industriel sur Seine aval et, au contraire, une invitation à accueillir des activités liées à la logistique, peu créatrices d'emplois.

Une décision dont la légitimité démocratique peut être mise en cause: le tiré d'acte - retenu par l'Etat - n'a jamais été discuté avec les populations lors du débat public en 2005.

Une source d'importantes nuisances pour les populations, notamment à hauteur du rond-point des Vaches: pollution de l'air, bruit.

Localiser une barrière dans le paysage avec un viaduc de 14 m de haut et 530 m de long qui débouche au rond-point des Vaches alors que l'Etat a toujours refusé d'envisager un passage en souterrain.



Un ouvrage s'élève à l'entrée de hauteur au niveau du rond-point des Vaches et un niveau de pollution atmosphérique et sonore particulièrement élevé.

**Le projet doit être revu
Habitants et élus
doivent être entendus**

Enquête publique jusqu'au 11 juillet 2016.
Exprimez vos craintes sur le registre numérique du site www.liaisona26a13.com




**CONTOURNEMENT EST DE ROUEN
MOBILISEZ-VOUS !**

**UN IMPÉRATIF POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE
UNE NÉCESSITÉ POUR LES EMPLOIS
UN ATOUT POUR L'ATTRACTIVITÉ DE LA METROPOLE**

Un IMPÉRATIF pour :

- désorber les bouillottes
- détourner les véhicules en transit du centre-ville
- réduire la pollution et améliorer la qualité de vie de centaines de milliers d'habitants
- améliorer les conditions de sécurité

Une NÉCESSITÉ pour :

- réduire les temps de parcours
- faciliter l'accès au centre de Rouen et ses commerces
- maintenir et créer des emplois.



La N28 et le Port Normand offrent une vue sur Rouen.

Un ATOUT pour :

- une métropole attractive pour les jeunes et les entreprises
- une meilleure compétitivité des entreprises
- un territoire où il fait bon vivre

**Souvenez-vous
de la fermeture
du Pont Mathilde !**



Les quais de Rouen, touchés dès le moindre incident.

**Un projet VITAL pour votre avenir et celui de vos enfants
Aujourd'hui ça suffit : EXIGEZ SA RÉALISATION**



Participez à l'Enquête Publique jusqu'au 11 juillet 2016
<http://www.liaisona28a13.com>

pages pro et anti projet dans le quotidien Paris Normandie

d/la diffusion d'études contradictoires, telles que celles des communes de Oissel/Saint Etienne du Rouvray ou du collectif de défense des habitants des Authieux sur le Port Saint Ouen;

**CONTOURNEMENT EST DE ROUEN :
À QUEL PRIX POUR
LES HABITANTS ?**



ÉTUDE DES VILLES




RELATIVE AU PROJET DE CONTOURNEMENT EST DE ROUEN PRÉSENTÉE LORS DU CONSEIL MUNICIPAL EXTRAORDINAIRE DU 23 JUIN 2016

e/ pose de banderoles sur les rond points, au fronton des mairies; contre affichage sur panneaux publicitaires



banderoles à Saint Etienne du Rouvray et à Pont de l'Arche



affichage sur panneaux publicitaires à Saint Etienne du Rouvray et banderole au fronton de la mairie d'Ymare

f/ la distribution de tracts et de pétitions à compléter

892 Les incidents relevés au cours de l'enquête

Deux incidents ont été notés en cours d'enquête:

- la disparition d'un registre d'enquête à Pitres le 26 mai 2016;
 - la disparition d'une des pièces G du dossier d'enquête, celui concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune d'Ymare le 10 juin 2016;
- les modalités de traitement de ces deux incidents sont précisées au paragraphe 8461 du présent rapport.

893 des invitations particulières

Au cours de l'enquête la commission d'enquête a été invitée par deux fois.

Une première fois, le 01 juin 2016, par les habitants des première et deuxième avenues de Saint-Etienne-du-Rouvray à un repas de quartier qui s'est tenu le 17 juin 2016.

Cette invitation a été déclinée par la commission d'enquête pour des raisons déontologiques liées à sa mission; assurant les invitants que la commission avait bien pris note de leurs préoccupations et s'étaient rendus sur place à plusieurs reprises pour bien visualiser la situation.

Les deux courriers relatifs à cette démarche sont annexés au présent rapport.

Une seconde fois, par messagerie informatique le 12, confirmée par courrier du 14 juin 2016, par Monsieur HAMEAU, résident de la commune de Roncherolles-sur-le-Vivier, qui souhaitait: "une rencontre sur les lieux du tracé afin d'analyser avec vous l'impact du projet à l'issue de votre permanence sur ma commune. L'avis d'un habitant peut être intéressant...".

Une réponse lui a été adressée le 15 juin 2016* et satisfaction lui a été apportée à l'issue de la permanence du 30 juin dans sa commune, par l'accompagnement à l'occasion d'une visite ciblée sur les thématiques locales par un commissaire enquêteur.

Les deux courriers relatifs à cette demande sont annexés au présent rapport.

8.10 La clôture de l'enquête publique et les modalités de transfert des données relatives à l'enquête

8101 la clôture de l'enquête

L'enquête publique a été close le lundi 11 juillet 2016 à 15h45 (heure de fermeture du siège de l'enquête), comme cela était précisé à l'article 1 de l'arrêté préfectoral d'organisation de l'enquête.

8102 la collecte et la clôture des registres d'enquêtes

L'article R 123-18 du Code de l'environnement précise: "A l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et clos par lui. En cas de pluralité des lieux d'enquête, les registres sont transmis sans délai au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête et clos par lui..."

Compte tenu de la "pluralité des lieux d'enquête" citée dans le texte ci-dessus, la collecte des registres a été réalisée, en accord avec la commission d'enquête par la société CDV Evénements Publics , missionnée par le Maitre d'Ouvrage.

La collecte a été lancée dès après la clôture d'enquête, soit le 11 juillet 2016 à partir de 15h45 et réalisée les 12 et 13 juillet 2016*.

La dite collecte a été actée dans chacun des lieux d'enquête à l'aide d'un "certificat d'enlèvement de registre d'enquête publique du projet de contournement Est de Rouen-Liaison A28/A13", dont un modèle est joint en annexe.

Cet enlèvement a été réalisé en présence d'un représentant légal du lieu d'enquête concerné, qui a validé le contenu de l'enlèvement réalisé, paraphé le document et apposé le cachet du dit lieu d'enquête.

Un exemplaire dudit document a été transmis à la Préfecture de Seine Maritime, à la DREAL Normandie et à CDV Evènements Publics.

* La mairie de Fontaines-sous-Préaux étant fermée à partir du 11 juillet matin (fermeture annuelle programmée), les registres de cette mairie ont été récupérés exceptionnellement par le président de commission le même jour à 09h00.

L'ensemble des registres collectés dans les lieux d'enquête et les pièces jointes y afférant ont été remises au président de la commission d'enquête, le 13 juillet 2016 à 16h00.

Le président de commission a réalisé un bilan des pièces remises, soit 97 registres accompagnés des pièces jointes et a ensuite procédé à la vérification individuelle de chacun des registres afin de comptabiliser:

- le nombre de dépôts portés;
 - le nombre de pièces jointes et le nombre de pages de chacune des pièces;
- avant de procéder à la réelle clôture.

L'ensemble de ce travail est reporté dans le chapitre 3 du procès verbal mentionné ci-dessous.

Après quoi, la page 22 de chacun des registres a été complétée en y indiquant:

- la date et heure de clôture effective;
- l'identité du signataire;
- les modalités de mise à dispositions des dits registres (du jeudi 12 mai 2016 à 09h00 au lundi 11 juillet 2016 à 15h45);
- le nombre de dépôts et le nombre de pages concernées;
- le nombre et la nature des lettres ou notes reçues et annexées en pièces jointes au registre;

puis en paraphant la dite page.

Compte tenu du nombre de registres et de la complexité de la tâche, la clôture effective des registres s'est déroulée sur la période courant du 14 au 16 juillet 2016.

Un procès verbal de clôture des registres d'enquête publique des lieux d'enquête a été rédigé le 16 juillet 2016 et adressé à l'AO et au MO.

Ce document est annexé au présent rapport.

8103 la clôture du registre électronique

La clôture du registre électronique a été réalisée selon les règles qui avaient été définies dans l'arrêté d'organisation de l'enquête à l'article 1 soit le 11 juillet 2016 à 15h45. Il a été convenu que les dépôts réalisés jusqu'à cette même date à minuit seraient retenus comme étant dans les délais.

8104 l'exploitation des dépôts issus de tous les registres d'enquête et le Procès Verbal des observations

L'ensemble des dépôts réalisés par le public à l'aide des trois moyens mis à sa disposition pendant la durée de l'enquête à savoir: registre électronique, registres des lieux d'enquête, courriers transmis à la commission à l'adresse du siège de l'enquête; a été classifié et analysé

par la commission d'enquête.

Ce travail avait été précédé d'une pré-exploitation des dépôts au fil de l'eau par la commission, grâce d'une part à un accès direct au registre électronique, d'autre part à une transmission hebdomadaire des copies des dépôts portés dans les lieux d'enquête (scans réalisés par la société CDV) et enfin par la transmission au fil de l'eau d'une copie des courriers reçus au siège de l'enquête par les services de la Préfecture de Seine Maritime. Dans la dernière partie de l'enquête publique six réunions de travail se sont tenues à la demande de la commission d'enquête avec le MO, dont deux avec le sous-traitant missionné par celui-ci (CDV Evénements) afin d'assurer une gestion optimale des outils en place. Les données issues de ce travail ont été consignées dans un Procès Verbal des observations, propositions et contrepropositions* remis au MO dans le cadre d'une réunion formelle le 25 juillet 2016.

Les éléments issus de ce travail sont développés au chapitre 10 du présent rapport.

* ce document est annexé au présent rapport.

8105 la demande de délai supplémentaire pour rendre le rapport

L'article L 123-15 du Code de l'Environnement stipule que le délai de remise du rapport d'enquête publique et des avis motivés s'y rapportant est de 30 jours à compter de la fin de la procédure d'enquête publique; mais précise également à l'alinéa 4 que ce délai peut être "justifié d'un motif pour le dépassement du délai".

Compte tenu des éléments suivants répondant à ce quatrième alinéa:

- enquête complexe nécessitant compte tenu des enjeux une importante réflexion de la part des membres de la commission d'enquête;
- nombre des observations, propositions et contre propositions déposées se montant à 2714 lors de la demande, dont certaines accompagnées de pièces jointes de plus de 100 pages;
- préparation, rédaction et validation du rapport d'enquête et des trois conclusions motivées y afférant, représentant un travail très important;
- période de l'année où se déroule cette phase de l'enquête marquée par l'indisponibilité potentielle des interlocuteurs de la commission;

Une demande de délai complémentaire pour la remise du rapport d'enquête et des conclusions y afférant a été déposée par la commission d'enquête auprès de Madame la Préfète de Seine Maritime, coordinatrice de l'enquête; en accord avec le MO, le 18 juillet 2016*.

Le délai demandé comportait un report de trente jours, avec une remise des documents le 09 septembre 2016.

Par courrier daté du 01 août 2016*, Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, au titre de Maitre d'Ouvrage délégué précisait qu'une prolongation d'un mois semblait pertinente "par suite, nous sommes favorables à une prolongation d'un délai tel que sollicité et suggérons qu'un délai global de deux mois soit alloué portant alors l'échéance au vendredi 16 septembre 2016.

Par courrier daté du 05 août 2016*, Madame la Préfète de Seine Maritime a informé la commission de son avis concernant cette demande: "*au vu de ces éléments, je suis favorable à la prolongation du délai supplémentaire sollicité. Compte tenu de la date de remise des registres d'enquête (13 juillet) et de deux jours fériés (14 juillet et 15 août), le délai est reporté au vendredi 16 juillet 2016*".

* une copie des courriers référencés est jointe en annexe au présent compte rendu.

8106 Les modalités de transferts des données relatives à l'enquête

A l'issue des délais accordés par l'autorité organisatrice de l'enquête, le Président a remis au titre de la commission d'enquête :

a/ au Maître d'Ouvrage, la DREAL Normandie :

un exemplaire de son rapport d'enquête publique, complété des documents annexes, accompagné des trois avis motivés concernant:

- la déclaration d'utilité publique du projet;
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme liés au projet;
- le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

b/ au Tribunal Administratif de Rouen:

les mêmes documents.

c/ à l'autorité organisatrice de l'enquête, la Préfecture de Seine Maritime :

- les mêmes documents;
- l'ensemble des registres collectés dans les 67 lieux d'enquêtes, complétés par les pièces jointes et les courriers adressés au siège de l'enquête;
- une édition "papier" du registre électronique , ainsi qu'une sauvegarde sur CD Rom;
- les enregistrements vocaux réalisés au cours des quatre réunions publiques;

Il a également été demandé au MO de verser auprès de l'autorité organisatrice de l'enquête toutes les pièces nécessaires à l'archivage des actions menées pendant la dite enquête, tels que:

- rapports de contrôle et de vérification réalisés par la société CDV événements publics;
- constats d'huissiers

Synthèse:

En matière d'organisation d'enquête publique:

- toutes les étapes préconisées ont été suivies;
- tous les moyens indispensables ont été mis en place pour faciliter l'information et l'expression du public;
- la commission a pris toutes les mesures nécessaires pour compléter son information, sa réflexion et forger ses avis motivés.

Chapitre 9 Documents complémentaires consultés par la commission d'enquête dans le cadre de l'enquête publique

Pour parfaire ses connaissances sur le projet porté à l'enquête publique, la commission a consulté en partie ou dans leur intégralité, un certain nombre de documents complémentaires au dossier d'enquête.

Ceux -ci sont recensés ci-dessous.

Agriculture

- APCA: Fonds départemental d'investissements agricoles et agroalimentaires/ Un outil innovant à disposition des aménageurs, des collectivités territoriales et des porteurs de projets/non daté
- Chambres d'agriculture de la seine Maritime et de l'Eure: Projet de liaison A28-A13/Etude agricole et opportunité d'un aménagement foncier/février-mars 2016
- SAFER de Haute Normandie: Projet de liaison A28-A13/ Diagnostic Foncier Agricole/rapport d'analyse/ mai 2014

Air

- ADEME/ Impact des aménagements routiers sur la pollution atmosphérique/Etat de l'art des études traitant de l'impact des aménagements routiers (solutions antibruit, solutions spécifiques) sur la pollution atmosphérique/juillet 2011 (67 pages)
- Air Normand : Bilan 2014
- Air Normand : Estimation à l'échelle de la CREA des émissions du transport routier en 2010 et en 2025 dans le cadre de la révision du PDU (rapport provisoire) - juin 2013 (16 pages)
- Air Normand: Haute Normandie, évaluation des émissions et des concentrations des particules en suspension et oxydes d'azote , ainsi que leurs évolutions en 2015 selon 2 scénarios /Novembre 2013 (63 pages)
- Air Normand : annexes au rapport ci-dessus (34 pages)
- Air Normand: évaluation des émissions et des concentrations des particules en suspension et des oxydes d'azote sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie en 2020/Décembre 2014 (28 pages)
- Air Normand /Rapport d'étude Air Normand n° E 6 02 07 "Saint Etienne du Rouvray - Oissel /Mesures de NO2 autour du boulevard Lénine et des émetteurs industriels déclarés de NOx sur la zone" / avril 2007(18 pages)
- Air Normand "estimation à l'échelle de la Métropole Rouen Normandie des émissions de transport routier en 2010 et en 2025 dans le cadre de la révision du PDU" version révisée de juillet 2016
- CERTU/CETE de Lyon/fiche 2/janvier 2010 La dispersion des polluants aux abords des infrastructures routières (4 pages)
- Circulaire interministérielle DGS/SD7B/2005/273 du 25/02/2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières

- DREAL Normandie/ carte données Chimère moyennées en 2011 pour les PM 10
- DREAL Normandie/ carte données Chimère moyennés sur 2011 et mesures actuelles en NO2
- DREAL Normandie/ carte benzène situation actuelle sans projet
- INERIS : suivi de la composition chimique journalière des PM2,5 et des PM10 sur la station "Petit Quevilly" (agglomération de Rouen) d'Air Normand entre octobre 2010 et octobre 2011 - (12 pages)
- INSA Rouen/Université Paris Descartes/Air Normand: Analyse statistique de la pollution par les particules en Haute Normandie / septembre 2008 (27 pages)

Autoroute

- Ministère de l'équipement, des transports et du logement/Direction des routes/ICTAAL/ Instructions sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison/Circulaire du 12 décembre 2012 (56 pages)
- Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement/Les principes d'une concession autoroutière/ Juillet 2014 (19 pages)

Biodiversité (Faune/Flore)

- Agence régionale de l'environnement/ Nature : écosystèmes et biodiversité/ avril 2002 (32 pages)
- Agence régionale de l'environnement/ les chauves-souris et nous/ juillet 2011 (plaquette 4 pages)
- Conservatoire d'espaces naturels de Haute Normandie/ Connaitre, protéger, gérer, valoriser le patrimoine naturel haut-normand (plaquette 6 pages)
- Conservatoire d'espaces naturels de Haute Normandie/synthèse des activités 2014 (plaquette 4 pages)
- UNICEM/le patrimoine écologique de zones humides issues de l'exploitation des carrières/octobre 2008 (plaquette 6 pages)

Bruit

- ADEME/Impact des limitations de vitesse sur la qualité de l'air, le climat, l'énergie et le bruit/ février 2014 (54 pages)
- AFFSET/ Effets biologiques et sanitaires du bruit - comment lutter contre le bruit?/ octobre 2007 (7 pages)
- CETE Normandie Centre/ cartographie du bruit en milieu urbain ou le long d'une infrastructure de transport /janvier 2010 (2 pages)

Cadre de vie

- Conseil Général de Seine Maritime /Seine Maritime/imaginons 2020/projet de territoire/octobre 2012 (89 pages)

Concession autoroutière

- DREAL Normandie/Quelques éléments d'éclairage sur la concession (5 pages)

- Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement/ les principes d'une concession autoroutière/ juillet 2014 (20 pages)

Débat Public

- CNDP/Commission nationale du débat public/Rapport du garant/projet de contournement Est de Rouen - liaison A28-A13/septembre 2014 (14 pages)

- DDE de seine Maritime/ dossier du débat public "contournement Est de Rouen"/juin 2005 (105 pages)

Eau

- Agence régionale de l'environnement de Haute Normandie/ Je protège mon eau/mai 2015 (4 pages)

- Direction régionale de l'environnement Haute Normandie et AREHN/ L'eau - La connaître, la préserver/2007 (34 pages)

- Direction régionale de l'environnement Haute Normandie et AREHN/ Inondations: risques zéro?/2004 (32 pages)

- DRIEE/Délégation du bassin seine Normandie/Plan de gestion des risques inondations 2016-2021/ janvier 2014 (4 pages)

Olivier Scher/Les bassins d'eau pluviale autoroutiers en région méditerranéenne: fonctionnement et biodiversité - évaluation de l'impact de la pollution routière sur les communautés animales aquatiques/ 2005 (299 pages)

Economie

- CCI Normandie: Panorama Economique/ La Normandie en chiffres et en cartes/2015 (62 pages)

- CCI Normandie: chiffres clés Vallée de la Seine/ plaquette (2016)

- CCI de Rouen /Ambitions pour 2020/mai 2012 (19 pages)

- CCI de Rouen/Le grand Rouen/Les atouts économiques de la Métropole rouennaise/2012 (256 pages)

- CCI de Rouen/Le grand Rouen/Les atouts économiques de la Métropole rouennaise/2012 (256 pages)

Evaluation

- Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie/ Le référentiel d'évaluation des projets de transport/présentation synthétique/janvier 2015 (22 pages)

- Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie/Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer/Note technique relative à l'évaluation des projets de transport/ juin 2014 (60 pages)

- Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer/ Ministère du logement et de l'habitat durable/ Contournement Est de Rouen - liaison A28-A13/ Evaluation économique et sociale (38 pages)

Expropriation

- CAUE/ les outils d'acquisition et de maîtrise du foncier/décembre 2014 (15 pages)
- Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer/ Ministère du logement et de l'habitat durable/ Contournement Est de Rouen - liaison A28-A13/ La procédure d'expropriation (9 pages)
- Ministère de l'intérieur/ Direction générale des collectivités locales/ Guide pratique de la phase administrative de l'expropriation au profit des collectivités territoriales ou de leurs groupements (100 pages)
- Préfecture de Meurthe et Moselle/ Guide pratique de la phase administrative de l'expropriation au profit des collectivités territoriales ou de leurs groupements/février 2015 (55 pages)

Métropole

- Métropole Rouen Normandie/Une décennie de projets 2015 - 2025/janvier 2016 (39 pages)

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

- CREA/programme local de l'habitat 2012/2017 orientations/juin 2012 (46 pages)
- Préfectures des régions de Haute et Basse-Normandie/Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine/DTA/décret du 10 juillet 2006 (112 pages)
- Préfectures des régions de Haute et Basse-Normandie/Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine/DTA/résumé/juillet 2006 (8 pages)
- Préfecture Haute Normandie/ Schéma Régional Climat Air Energie/SRCAE de Haute Normandie (340 pages)
- Préfecture Haute Normandie/ Schéma Régional Climat Air Energie/synthèse SRCAE de Haute Normandie (18 pages)
- Région Haute Normandie et Préfecture de région/Schéma régional de cohérence écologique de Haute Normandie /mise en œuvre de la trame verte et bleue/octobre 2013 (15 pages)

Paysage

- Agence régionale de l'environnement/ Le Paysage et ses fonctions/septembre 2010 (32 pages)
- Communautés urbaines de France-VTIF-FNAU/ Ville et autoroute: vers une réconciliation? Enfouir, recycler, métamorphoser.../mai 2015 (52 pages)

Péage

- Direction des infrastructures de transport -Département des partenariats public-privé/tarifs et abonnements (2 pages)

Santé

- ADEME : "impact des limitations de vitesse sur la qualité de l'air, le climat, l'énergie et le bruit - synthèse de l'étude" 2011

- AFFSET/ Agence Française de sécurité sanitaire de l'environnement et du travail: "Bruit et santé - effets biologiques et sanitaires du bruit/Comment lutter contre le bruit" octobre 2007 "impacts sanitaires de la pollution atmosphérique dans neuf villes françaises/résultats du projet APHEKOM"/2012
- Contrat Local de santé/CLS signé par la commune de Saint Etienne du Rouvray pour la période 2012/2015
- Health Effects Institute/ special report - Traffic-related air pollution: a critical review of the litterature on emissions, exposure, and health effets/ janvier 2010 (386 pages)
- Info Respiration n° 126/ la pollution atmosphérique pour les nuls: quelques réponse pour sortir du brouillard/ entretien avec le Docteur Gilles Dixaut/ avril 2015 (2 pages)
- INSERM/Etude des leucémies de l'enfant à proximité des routes à fort trafic/septembre 2015 (3 pages)
- InVS "impacts sanitaires de la pollution atmosphérique dans neuf villes françaises/résultats du projet APHEKOM"/2012 (34 pages)
- InVS "résumé des résultats du projet Aphekom 2008/2011/septembre 2012 (5 pages)
- InVS - ADEME - Ministère de la santé et des solidarités/ Effets à long terme de la pollution atmosphérique: études européennes/septembre 2006 (48 pages)
- Ministère de l'environnement/ instruction technique de 2005 et sa note méthodologique sur l'évaluation des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact routières (50 pages)
- Ministère de la santé: "l'impact sanitaire du bruit sur le sommeil" auteurs Damien Léger et Benjamin Carrot /2004
- Santé publique France/Impacts sanitaires de la pollution de l'air en France - nouvelle données et perspectives: juin 2016 (2 pages)
- Santé Publique France: impact de l'exposition chronique à la pollution de l'air sur la mortalité en France / point sur la région Normandie/Juin 2016

Sylviculture

- Comité de massif Bord Louviers/compte rendu de la réunion du 02 décembre 2015 (4 pages)
- Métropole Rouen Normandie : 3° plan d'action de la charte forestière de territoire (2015 - 2020)

Trafic routier

- CEREMA /projet liaison A28/A13-contournement Est de Rouen/modalisation des trafics et évaluation socio-économique/29 juin 2016 (8 pages)
- CEREMA/liaison A28-A13 - note complémentaire du 06 juillet 2016/enquêtes routières (7 pages)
- CEREMA/ Contournement Est Liaison A28-A13/zoom sur la modélisation des trafics 26 avril 2016 (9 pages)
- CEREMA/Oscar 2014/ Observatoire des déplacements sur Rouen/Elbeuf/Austreberthe/octobre 2015 (52 pages + 1 CD rom)

- CGEDD/projection de la demande de transport sur le long terme/mai 2016 (120 pages)
- CGEDD/Projection de la demande de transport sur le long terme - synthèse du rapport/juillet 2016 (20 pages)
- CGEDD/ Projection de la demande de transport sur le long terme - document publique/juillet 2016 (170 pages)
- CGEDD/Avis de CGEDD sur le bilan de la réalisation de l'autoroute A28 Alençon-Rouen (bilan LOTI)/novembre 2015 (4 pages)
- HAROPA/Port de Rouen/ projet d'amélioration des accès maritimes du Port de Rouen/juin 2015 (4 pages)

Transports

- Comité National Routier/CNR/calcul de la formule trinôme du prix de revient en matière de transport routier (2 pages)
- DREAL Basse Normandie/ Observatoire régional de la sécurité routière/L'accidentalité en 2014 en Basse -Normandie/ décembre 2015 (18 pages)
- Fédération National des Transports Routiers/FNTR/ le livre vert du transport routier de marchandises/septembre 2015 (63 pages)
- Fédération National des Transports Routiers/FNTR/Etude comparative contournement Est/Contournement Ouest
- Logistique seine Normandie/rapport d'activité 2015 (30 pages)
- Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie/bilan de la sécurité routière 2014 en Haute-Normandie/septembre 2015 (31 pages)
- Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement/ Des véhicules aux normes pour réduire la pollution de l'air/ mars 2011/ (plaquette 4 pages)
- Observatoire social des transports/OST Normandie/ tableau de bord normand/mai 2016 (26 pages)

Zones d'activité

- Zone Seine Sud/ Cette zone d'activités dispose d'atouts exceptionnels par sa taille et sa situation/Site informatique de la commune d'Oissel/ mai 2016
- Zone d'activités de la Sablonnière /bulletin communal Oissel n° 483/ mai 2015

Chapitre 10 Prise en compte des observations , propositions et contre-propositions

10.1 Les moyens mis à disposition du public pour formuler ses observations

Comme précédemment décrit au chapitre 8 du présent rapport, deux moyens réglementaires ont été mis à la disposition du public pour déposer ses observations, propositions et contrepropositions:

- des registres réglementaires dans les 67 lieux d'enquête publique;
- la possibilité d'adresser un courrier à la commission au siège de l'enquête publique.

Afin de permettre au public de s'exprimer d'une manière plus large, un registre électronique fonctionnant 24h/24 a été mis à disposition.

10.2 Bilan général des dépôts réalisés pendant la durée de l'enquête

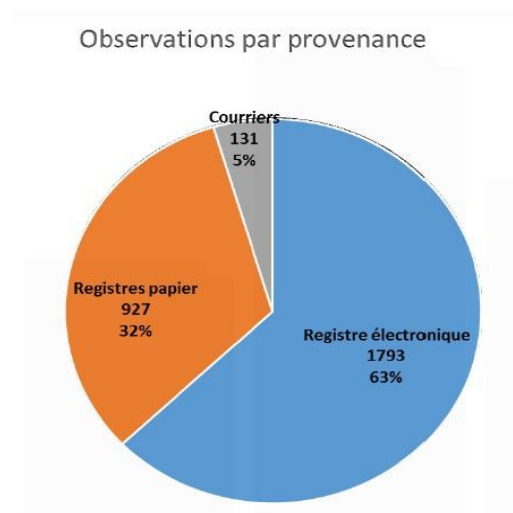
2858 dépôts (observations, propositions et contrepropositions) ont été réalisés pendant la durée de l'enquête publique; dont:

- 2851 dans les délais, c'est à dire du jeudi 12 mai 2016 à 08h00, jusqu'au lundi 11 juillet 2016 à 15h45 (horaires d'ouverture et de fermeture du siège de l'enquête);
- 7 hors délais*

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

Les trois moyens mis à la disposition du public ont été utilisés pour effectuer ces dépôts:

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



Graphique montrant la source des dépôts

*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 intégrés dans les travaux de la commission d'enquête.

10.3 Bilan concernant les registres réglementaires



Chacun des 67 lieux d'enquête a été doté d'un, voire de plusieurs registres d'enquête normalisés de 32 pages, du type ci-dessus.

Ces registres ont été ouverts et paraphés par les membres de la commission d'enquête comme indiqué au chapitre 8 du présent rapport.

Les dépôts ont été collectés lors de tournées hebdomadaires dans chaque lieu d'enquête par un technicien de la société CDV qui a scanné les pages de registres et les pièces jointes, puis portés aussitôt après à la connaissance des membres de la commission d'enquête.

Dans le même temps, les dépôts collectés étaient portés dans les délais les plus brefs, au registre du siège de l'enquête.

Un recollement complet a été réalisé par le président de la commission d'enquête, qui après avoir vérifié chaque registre et ses pièces jointes a émis un Procès Verbal de clôture des registres qui figure en annexe du présent rapport.

10.4 Bilan concernant les dépôts par courrier postal

L'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête prévoyait la possibilité d'adresser un dépôt par courrier postal à l'attention de la commission au siège de l'enquête.

Ces courriers ont été enregistrés dès leur arrivée, portés dans les délais les plus brefs au registre du siège d'enquête et transmis dans le même temps aux membres de la commission d'enquête.

10.5 Bilan concernant les dépôts sur le registre électronique



Le registre numérique a été ouvert et clos aux heures mentionnées à l'avis d'enquête, soit:

- le Jeudi 12 mai 2016 à 9h00 en ce qui concerne l'ouverture;
- le lundi 11 juillet 2016 à 15h45 en ce qui concerne la clôture.

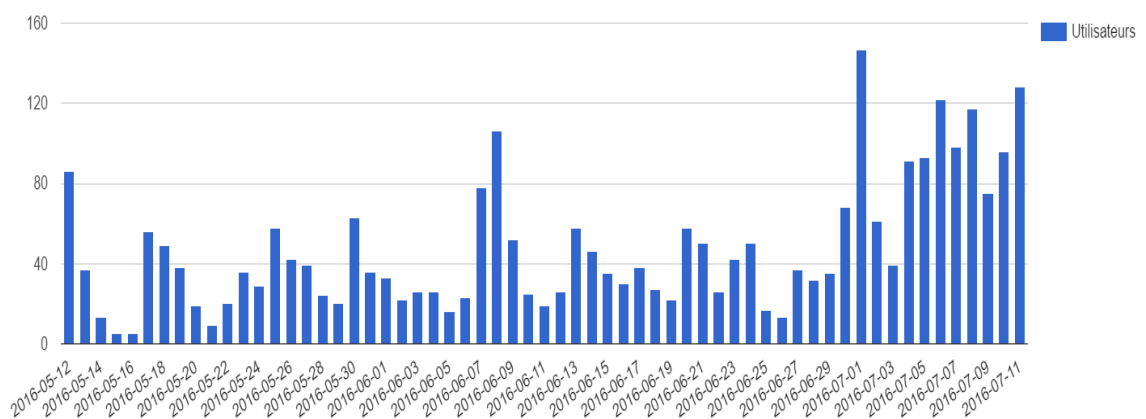
Conformément aux termes de l'avis d'enquête, le registre d'enquête numérique a été accessible au public 24h/24 depuis la page d'accueil du site internet de l'autorité organisatrice www.seine-maritime.gouv.fr en cliquant sur le bouton d'accès « déposer une observation » apparaissant en évidence dans la rubrique actualité consacrée à l'enquête.

Déposer une observation

L'accès au registre numérique a également été rendu possible via le site projet www.liaisonA28a13.com au moyen d'un lien de re-routage sur l'article se rapportant à l'enquête sur le site internet de la Préfecture de Seine-Maritime.

Tout au long de l'enquête publique, toutes les observations, propositions et contre-propositions formulées par voie électronique sur le registre numérique d'enquête publique avec leur(s) pièce(s) jointes le cas échéant, ont été imprimées et annexées quotidiennement au registre papier du siège de l'enquête conformément aux dispositions réglementaires. Par ailleurs, les observations, propositions et contre-propositions formulées par voie électronique sur le registre numérique d'enquête publique ont été transmises tout au long de l'enquête à la Commission d'enquête conformément à sa demande.

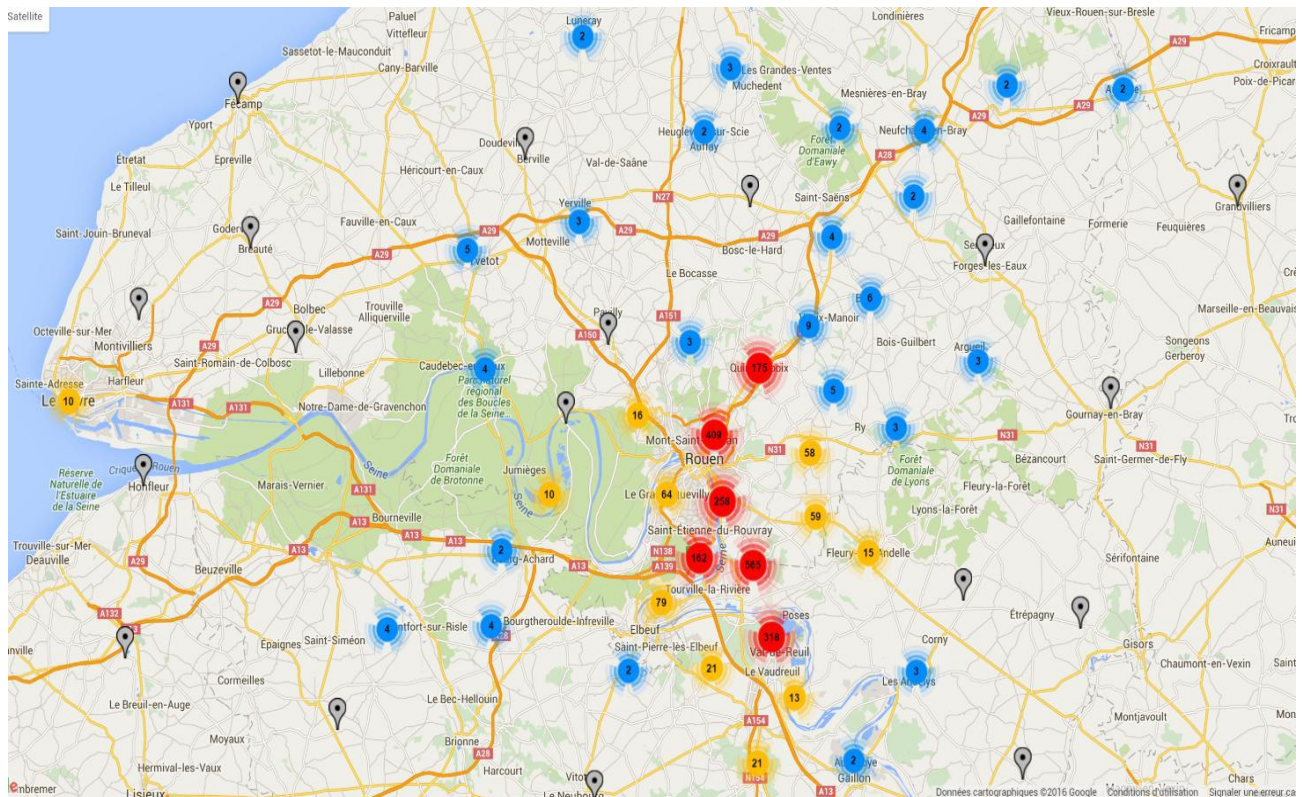
Le registre numérique a été très fréquenté tout au long de l'enquête, puisqu'il a reçu 3417 visites par 2887 visiteurs.



Graphique montrant la courbe de fréquentation journalière du site.

- Concernant la provenance des visites sur le registre électronique, on peut noter que:
- la grande majorité des visiteurs (63 %) ont cliqué sur un lien pour accéder au registre électronique;
 - près de 37 % des visiteurs ont directement saisi l'adresse dans leur navigateur;
 - 3% des visiteurs viennent des réseaux sociaux.

La carte ci-dessous permet de situer géographiquement les déposants du registre électronique.



NB: les balises grises indiquent les déposants uniques, les points de couleur les zones avec multi-dépôts variant du bleu au rouge en fonction du nombre de déposants.

10.6 modalités d'exploitation

Les dépôts en provenance des trois sources mentionnées ci-dessus ont été regroupés sur le registre électronique pour en permettre une exploitation rationnelle.

Les observations, propositions et contrepropositions ont été équitablement réparties entre les membres de la commission d'enquête pas son président.

Chaque commissaire enquêteur a ensuite travaillé indépendamment pour instruire les dépôts qui lui étaient attribués.

Plusieurs réunions de travail collectives ont ensuite été tenues pour réaliser une mise en commun des travaux réalisés par chaque commissaire enquêteur, valider et produire le procès verbal des observations.

10.7 Analyse détaillée des observations, propositions et contrepropositions déposées

1071 sur la provenance des dépôts

Les dépôts émanent de cinq sources principales; les principaux contributeurs en nombre de dépôts, ont été les particuliers.

La répartition des dépôts 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%)

1072 sur les multi-contributeurs et les contributions de type pétitionnaire

L'enquête a connu des phénomènes de "multi-contributions" et des phénomènes pétitionnaires, ce qui est classique pour ce type d'enquête publique.

a/ 590 des 2851 dépôts ont été réalisés par 132 "multi-contributeurs" à l'enquête publique.

Comme le montre le tableau ci-dessous, certains d'entre eux ont déposé 75, 35, 20 contributions chacun.

Nombre d'observations déposées	Nombre de déposants
75	1
35	1
20	1
18	1
17	2
15	1
10	3
9	4
8	2
7	3
6	1
5	6
4	10
3	22
2	74

b/273 dépôts ont été réalisés sous une forme "pétitionnaire".

Il s'agissait de documents contestant le projet à partir de plusieurs thématiques, dont principalement : utilité de l'infrastructure, coût de celle-ci et principe du péage, atteintes sociales et environnementales.

Ces documents pré-rédigés, mis à la disposition du public, demandaient une identification du déposant et une signature, afin de pouvoir être enregistrés comme un dépôt individualisé et non en tant qu'élément d'une pétition.

Ces 273 dépôts se répartissent en trois types de documents, sensiblement identiques sur le fond et la forme, le tableau ci-dessous en montre la répartition:

Intitulé du document	Nombre recensé
Pétition et contribution dans le cadre de l'enquête publique du projet de liaison A28/A13 - contournement Est de Rouen	181
Contribution individuelle et citoyenne à l'enquête publique relative au projet de contournement Est de Rouen/liaison A28/A13	88
Projet de contournement est de Rouen/liaison A28-A13. Ma contribution citoyenne à l'enquête publique	4

1073 sur les pièces jointes accompagnant les dépôts

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

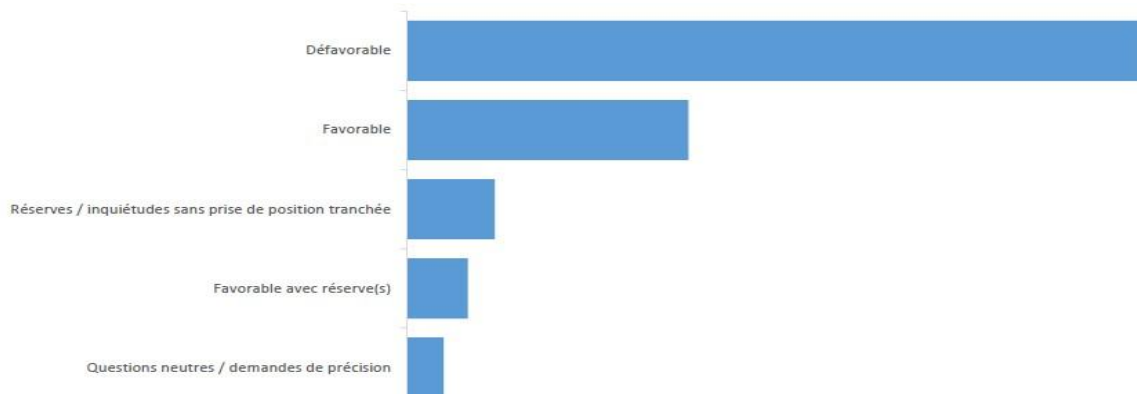
Ils sont également complétés par des études approfondies déposées entre autres par:

- 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 a attiré l'attention du MO sur l'importance des sujets traités dans ces études contributives, qui pour la plupart d'entre elles appellent une réponse argumentée.

1074 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%)



Graphique montrant l'orientation générale des dépôts

déposant	FAV	FAVR	DEFAV	INQ	QN	ND
associations	2	0	15	0	0	0
Partenaires socio-économiques/organisations professionnelles	33	7	38	5	16	0
Syndicat/parti politique	10	8	107	12	4	0
Elus/Collectivités	113	8	21	9	5	0
Particuliers	491	112	1535	175	113	4

FAV = favorable

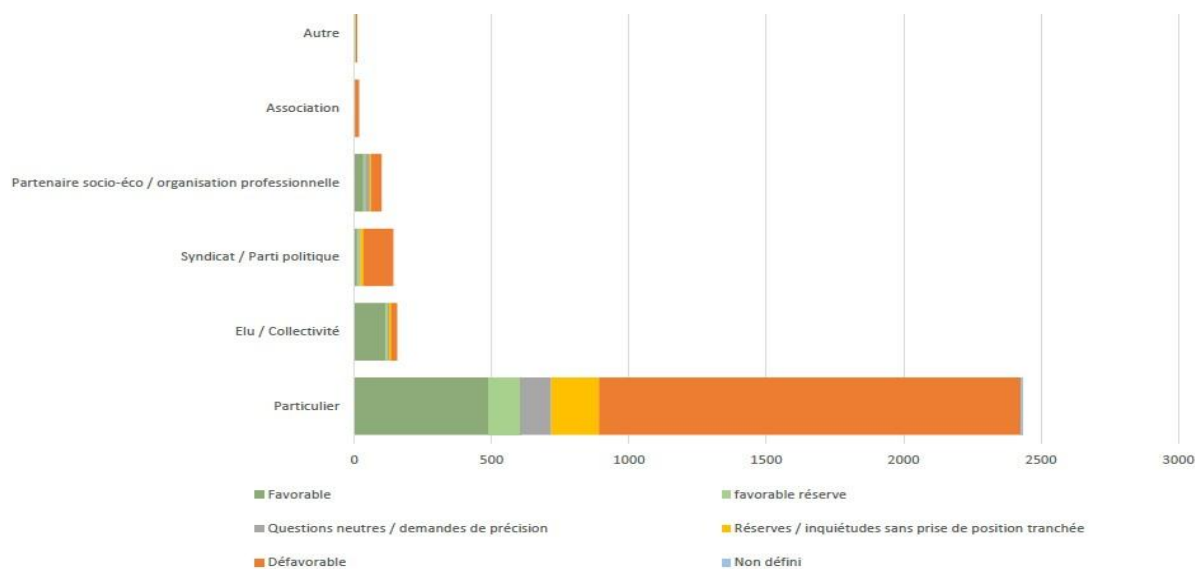
FAVR = favorable avec réserves

DEFAV = défavorable

INQ = réserves et/ou inquiétude sans prise de position tranchée

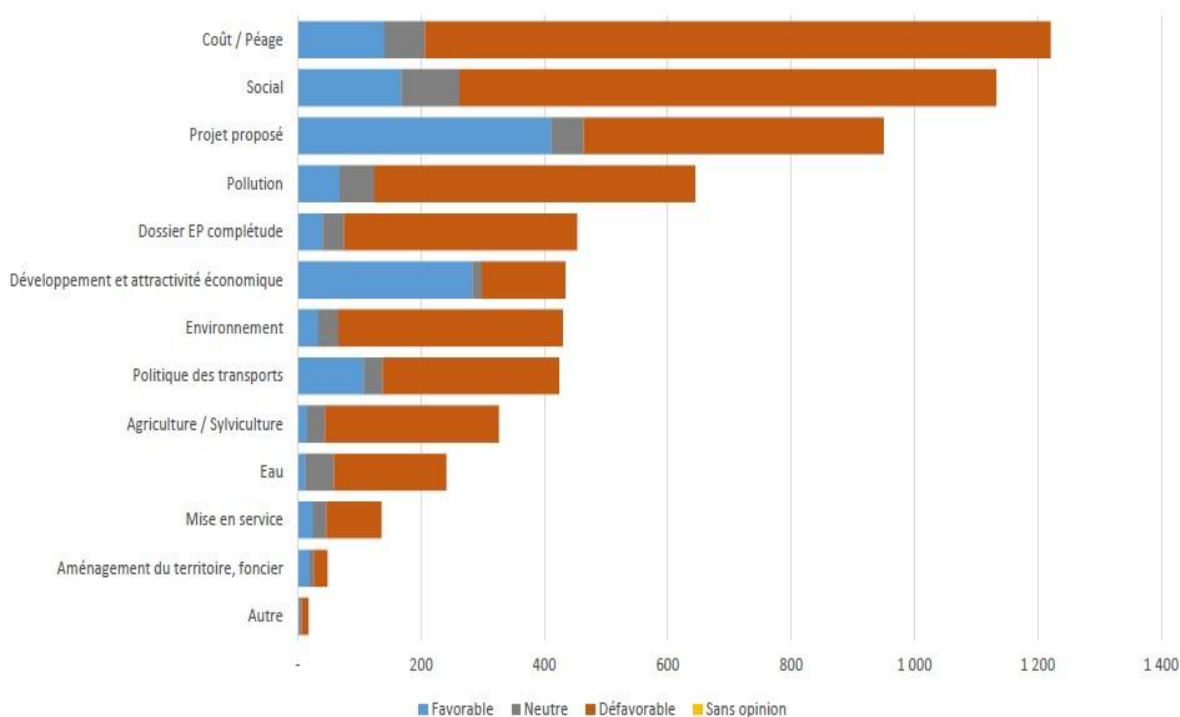
QN = question neutre

ND = non défini



Graphique montrant l'orientation des dépôts par type de déposant

1075 sur les thématiques des dépôts



Graphique présentant les thématiques figurant dans les dépôts

12 thématiques ont été abordées dans l'ensemble des dépôts, elles sont détaillées ci-dessous pour en faciliter la lecture.

Néanmoins, la commission signale qu'en annexe au présent rapport, figurent d'une manière détaillée la totalité des dépôts réalisés dans le cadre de cette enquête publique.

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 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 villes , 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 mentionnée.

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 ou 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.

Elles 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).

l/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 dû 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.

1076 sur les propositions, contrepropositions

579, soit 20,3% des dépôts réalisés dans le cadre de l'enquête publique comportent une proposition ou une contreproposition.

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 (variante SSV dans le dossier);
- retour au projet Nord Saint Adrien (variante NSA dans le dossier);
- voies express et non autoroutières.

Le tableau ci-dessous présente une répartition des propositions/contrepropositions émises:

Propositions/contrepropositions	%
Abandon du projet	29
Réaménagement /complément des structures existantes	21
Autres modes de transport/fluvial - ferroviaire	20,4
Autre contournement par l'Ouest A150 + Pont Flaubert + Sud III	19,6
Aménagement des structures/viaducs	3,4
Autres modes de transport/covoiturage	3
Aménagement des structures/trémies	3

10.8 Notification du Procès Verbal des observations et demande de mémoire en réponse 1081 rappel 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."

1082 généralités

Dans ce procès-verbal, la commission d'enquête a rappelé les modalités ayant présidé à sa rédaction.

Celui-ci repose sur les 2858 dépôts (observations, propositions et contrepropositions) réalisés dans le cadre de l'enquête publique,; il intègre une analyse quantitative, mais

surtout qualitative de l'ensemble des dépôts, qu'ils aient été déposés dans les délais, soit 2851 d'entre eux, soit hors délais pour 7 d'entre eux.

Il attire également l'attention des représentants du MO sur des points que la commission considère comme particulièrement importants et qui ont été développés dans un paragraphe spécifique intitulé "focus de la commission" développé ci-après.

1083 les modalités de remise du PV

Le PV a été remis et commenté par la commission d'enquête, aux représentants du MO le 25 juillet 2016 dans le cadre d'une réunion de travail.

Un support diaporama préparé par la commission a servi de fil conducteur à cette réunion. Au cours de celle-ci, ses membres ont pu apporter des explications sur les méthodes de travail utilisées, les difficultés rencontrées, justifier des thématiques retenues et répondre aux questions des représentants du MO.

1084 les focus de la commission

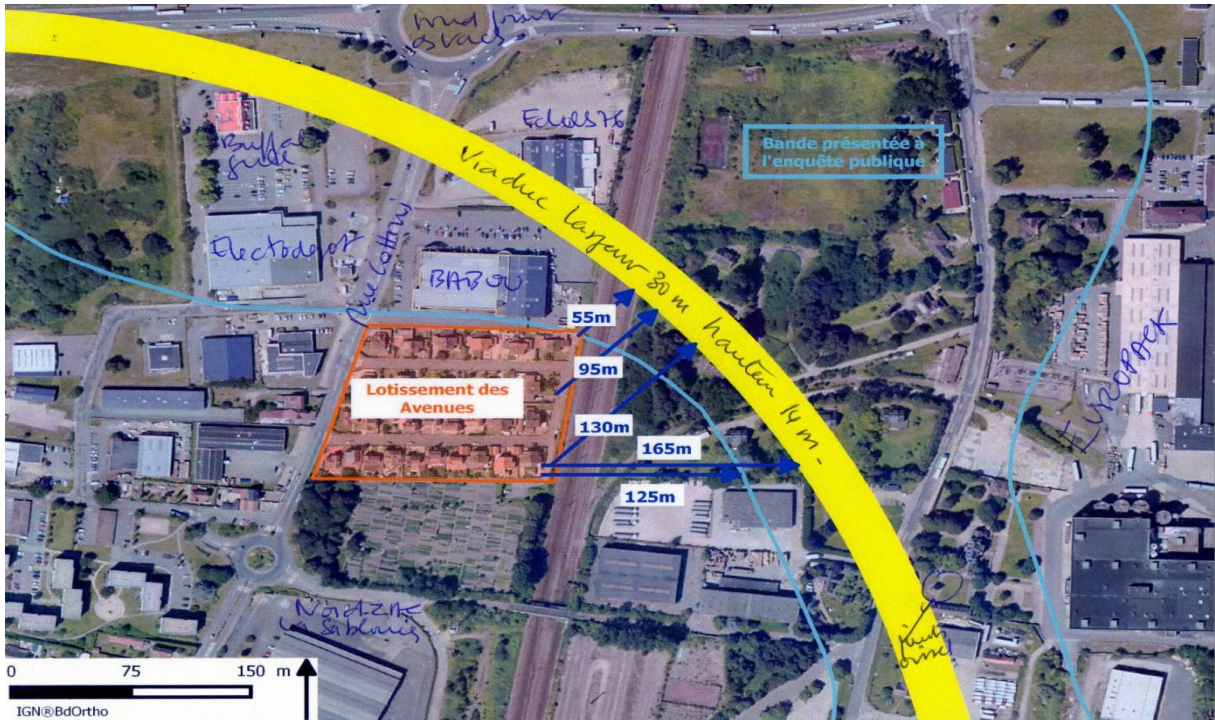
Au cours de cette réunion de travail, les membres de la commission ont développés d'une manière détaillée les qu'ils considèrent comme très importants dans le cadre de cette enquête, ceux-ci avaient d'ailleurs déjà été évoqués lors de réunions de travail précédentes avec les représentants du MO.

Compte tenu des impacts humains susceptibles d'être engendrés par la mise en place d'une telle infrastructure, particulièrement aux endroits habités proches de celle-ci, la commission a souhaité rappeler au MO que son attention avait été retenue par les enjeux humains liés à une telle opération et ce particulièrement dans les zones suivantes:

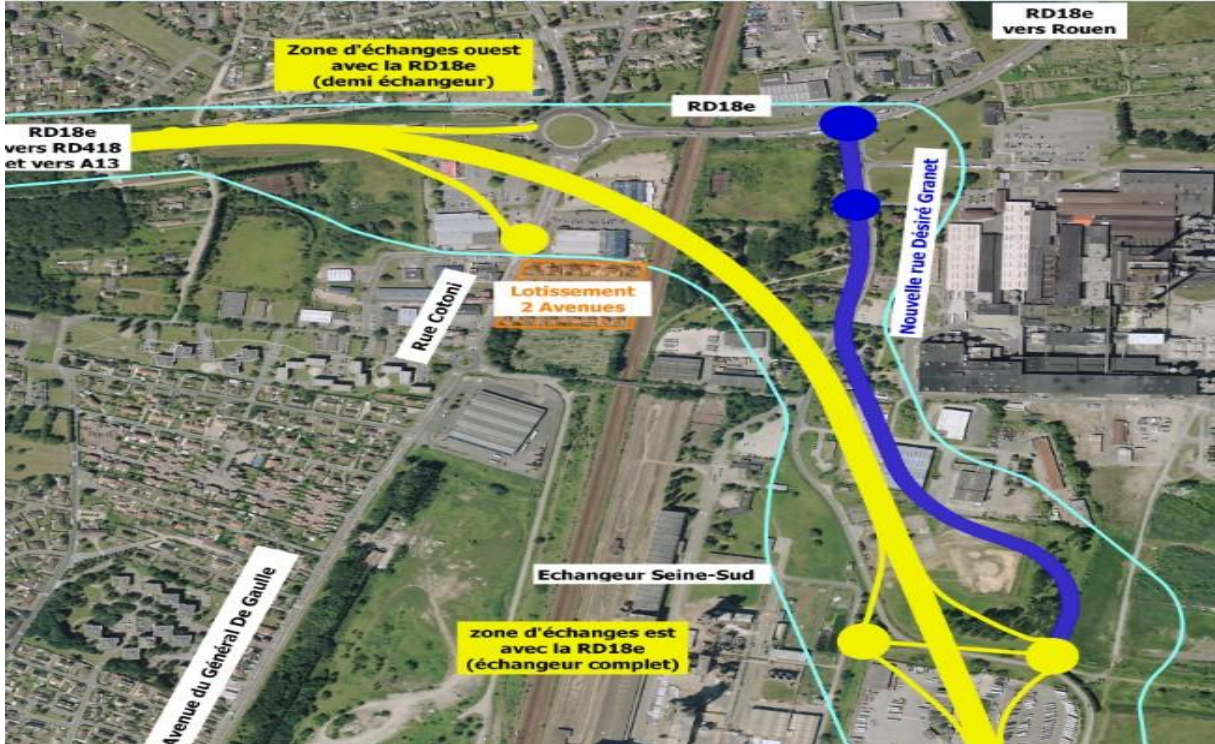
a/au niveau du lotissement des 1° et 2° avenues à Saint Etienne du Rouvray et de la ZAC se trouvant à proximité.

En effet, comme le montre la vue aérienne ci- dessous, les premières maisons du lotissement se trouvent à environ 55 mètres d'un viaduc de 14 mètres de hauteur ou vont circuler entre 20 à 30 000 véhicules/jour.

D'une part, cette zone déjà marquée à l'heure actuelle par le bruit et la pollution résiduels du rond point "des vaches" et de la RD18e, verrait sa situation dégradée par une stagnation, voire une augmentation de cette pollution, doublée d'une pollution visuelle engendrée par le viaduc qui viendrait couper son horizon.



D'autre part, bien que l'infrastructure puisse présenter un intérêt économique pour la zone Seine Sud, elle est comme le montre la vue ci-dessous, munie d'une bretelle de sortie, également située à proximité du lotissement des deux avenues, qui "atterrirait" dans la ZAC actuelle, impactant de plein fouet les activités qui s'y trouvent, comme on peut le voir sur la vue ci-dessous.



C'est pourquoi la commission a recommandé dans son procès-verbal des observations de réfléchir au remplacement du viaduc par un tunnel ou une trémie enterrée qui auraient le mérite de prendre en compte l'impact humain et d'améliorer la situation au niveau des pollutions visuelle, sonore et atmosphérique.

Il faut d'ailleurs se rappeler qu'une telle solution proposée lors de la concertation de 2005 avait été acceptée et n'avait pas suscité de "remous".

b/ A BOOS, au hameau du Boc, l'infrastructure proposée impacterait également une zone d'habitation située en bordure immédiate.



extrait dossier EP

Dans ce cas, la commission a préconisé une réflexion sur un rallongement de la couverture de la tranchée couverte du Boc, pour améliorer le cadre de vie des habitants riverains et minimiser les nuisances engendrées par l'infrastructure.

c/ Au Clos du Mouchel aux Authieux sur le Port Saint Ouen; ou l'infrastructure impacterait également plusieurs maisons.





détail de la zone potentiellement impactée

Dans ce cas, la commission a également préconisé une réflexion concernant un rallongement de la couverture de la tranchée couverte du clos du Mouchel, pour améliorer le cadre de vie des habitants riverains et minimiser les nuisances engendrées par l'infrastructure.

d/abandon ou modulation du péage;

Compte tenu du nombre important d'observations défavorables au péage, en provenance du public, des élus et des différentes assemblées de la région, la commission consciente des contraintes qui s'imposent dans le cadre d'une enquête de DUP et des règles européennes applicables, a demandé au MO de réfléchir aux solutions qui pourraient être mises en place pour tenir compte de cette situation.

Son attention a été attirée par certaines observations ou études déposées dans le cadre de l'enquête par le public et pour lesquelles elle même se posait encore des questions malgré les explications apportées au fil de l'eau par le MO ou dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale.

C'est pourquoi, elle a redemandé des précisions concernant:

- a/ 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;
- b/ les mesures de polluants et effets sur la santé des habitants;
- c/ le rétablissement de la continuité de "toutes" les voies de circulation.

1085 les pièces 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 procès-verbal qui n'est qu'une synthèse 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 Maître d'Ouvrage a disposé d'un accès direct au registre électronique qui regroupait toutes les contributions du public, venant des trois origines mentionnées ci-dessus et de toutes les pièces jointes correspondantes, qu'il a eu la faculté d'imprimer.

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

Les pièces jointes au procès-verbal étaient les suivantes*:

- 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.

* NB: l'ensemble de ces pièces est joint en annexe au présent rapport sous la forme d'un DVD.

10.9 Mémoire en en réponse du MO

Le mémoire en réponse du MO a été transmis à la commission d'enquête par courrier daté du 09 août 2016.

Il est composé de deux pièces:

- le mémoire proprement dit comportant 107 pages;
- une annexe de 23 pages traitant du sujet: "impact de l'ajustement de la modélisation de la géométrie des voies à proximité du rond point des Vaches".

1091 sur la synthèse du mémoire en réponse, nous pouvons retenir les points suivants:

"Le maître d'ouvrage constate ainsi que le large dispositif souhaité par la commission d'enquête et mis en place par l'autorité organisatrice a été pleinement efficient. De plus, si une pluralité de partenaires et de citoyens du territoire s'est interrogée ou a exprimé une opinion sur de nombreuses thématiques, aucune d'entre elles n'a fait l'objet d'une unanimité, pas même le péage et la concession, deux sujets au demeurant assez largement contestés dans leur principe."

"Le maître d'ouvrage s'attache donc, dans ce mémoire, à apporter ses propres éléments d'appréciation ou de réponse à travers un premier chapitre organisé autour des grandes thématiques abordées.

Plusieurs contributeurs ont également exposé un certain nombre de propositions et contre-propositions portant, pour certaines, sur des adaptations du projet présenté à l'enquête publique et, pour d'autres, sur des projets alternatifs qu'ils souhaiteraient voir envisagés.

Le maître d'ouvrage apporte donc, dans un deuxième chapitre, des éléments d'appréciation pour l'ensemble de ces adaptations et alternatives.

Il réaffirme ainsi que la réalisation ou la modification d'infrastructures répondant à des intérêts locaux ne sont pas de sa compétence mais bien de celle des collectivités territoriales."

"La commission d'enquête a enfin identifié six sujets pour lesquels il lui semblait devoir disposer d'éléments d'éclairage complémentaires.

Le maître d'ouvrage apporte donc des explications techniques approfondies dans la troisième et dernière partie de sa réponse."

"Il réaffirme ainsi ses engagements en matière de rétablissement des voies de circulation : l'ensemble des routes départementales seront rétablies, tout comme les accès à la forêt de Bord qui sont aujourd'hui utilisés et certaines voies communales.

Le rétablissement des autres voies tertiaires pour lesquels aucune décision n'a encore été prise, à ce stade du projet, sera examiné en lien étroit avec les gestionnaires de voirie afin que des orientations soient prescrites au cahier des charges de la concession.

L'étude des rétablissements des chemins de randonnée sera, quant à elle, approfondie dans le cadre de l'affinement du projet technique par le concessionnaire, la traversée des vallées marquées au moyen de viaducs constituant déjà une opportunité notable pour ces rétablissements."

"Le maître d'ouvrage rappelle également ses éléments de méthode quant à la modélisation des trafics, méthode éprouvée et analysée dans le cadre de la contre-expertise missionnée par le Commissariat général à l'investissement, et confirme ainsi la solidité de ses prévisions de trafics, de l'impact du projet sur le réseau routier de l'agglomération et des gains de temps associés.

Il confirme également la pertinence et la robustesse socio-économique du projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13."

"Il s'attache, de plus, à expliquer les incidences de l'infrastructure projetée sur la qualité de l'air de l'agglomération, tant à une échelle large qu'à une échelle de proximité.

Il rappelle ainsi les impacts positifs du projet pour les zones les plus densément peuplées du territoire d'étude tout comme il objective et nuance la dégradation de la qualité de l'air au plus proche du tracé autoroutier.

Conscient de la sensibilité du secteur du raccordement à la RD18e à Saint-Étienne-du-Rouvray, le maître d'ouvrage s'engage toutefois à associer l'Agence Régionale de Santé au comité de suivi qu'il entend mettre en place, conformément au désir exprimé par Monsieur le Maire de Saint-Étienne-du-Rouvray lors de la réunion publique qui s'est tenue sur sa commune le 24 mai 2016."

"L'intérêt et la faisabilité du prolongement des tranchées couvertes du Boc et du Clos du Mouchel sont également traités.

Il ressort que ces prolongements, techniquement contraints, seraient plus coûteux que d'autres aménagements paysagers et n'apporteraient pas de bonification particulière. Le maître d'ouvrage s'engage donc à réaliser un traitement paysager exemplaire au droit de ces tranchées couvertes afin d'encore y améliorer l'insertion environnementale du projet."

"La complexité technique et l'importante difficulté financière d'une solution enterrée (tunnel ou trémie) au droit du raccordement à la RD18e en rive gauche de la Seine, à Saint-Étienne-du-Rouvray, sont ensuite démontrées.

Le maître d'ouvrage s'engage cependant à réaliser un traitement environnemental exemplaire de ce secteur, tant en matière d'insertion paysagère et architecturale qu'en matière de bruit."

"Le maître d'ouvrage réaffirme enfin, après avoir rappelé l'opportunité du recours à la concession, que le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 se fera sous le mode concessif, donc avec un péage, ou ne se fera ni selon les mêmes caractéristiques techniques ni selon les mêmes modalités de portages technique et financier.

Un tel projet, non concédé, ne pourrait probablement pas se faire sous l'égide de l'État. Tout projet autre que celui présenté à l'enquête publique impliquerait d'ailleurs une reprise des procédures (débat public ou concertation recommandée, enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet, etc.).

Le maître d'ouvrage s'engage toutefois à inscrire au règlement de l'appel d'offres de concession une clause similaire à celle inscrite pour l'autoroute A150 demandant ainsi au candidat concessionnaire de proposer une politique d'abonnement pour les usagers réguliers, tels que ceux effectuant une mobilité pendulaire.

Cette politique sera prise en compte dans l'analyse du critère d'appel d'offres relatif aux tarifs de péage."

1092 Avis général de la commission sur le mémoire en réponse

La commission d'enquête considère que le mémoire en réponse du maître d'ouvrage qui lui a été transmis le 05 août 2016 apporte une réponse globalisée aux différentes thématiques exprimées dans le cadre des observations, propositions et contrepropositions déposées dans le cadre de l'enquête publique.

Bien qu'il ne réponde pas au souhait de certains contributeurs d'avoir une réponse individualisée, la commission relève que toutes les thématiques abordées reçoivent une réponse globalisée et argumentée.

Le mémoire en réponse de 107 pages, complété par une annexe de 22 pages spécifiquement consacrée au problème spécifique de la pollution de l'air et de la santé au niveau du rond point des vaches à Saint-Etienne-du-Rouvray est un document complet, détaillé, illustré et documenté.

Il reprend en effet dans les pages 7 à 54 les différentes thématiques ressortant des dépôts réalisés pendant la durée de l'enquête.

Dans les pages 55 à 64, il reprend et analyse les propositions et contrepropositions déposées.

Enfin dans les pages 66 à 104, il apporte des éléments de réponses et ses arguments concernant les préoccupations spécifiques exprimées par la commission d'enquête.

Le mémoire en réponse et son annexe sont joints dans leur intégralité en annexe du présent rapport.

1093 Avis détaillé de la commission d'enquête sur les réponses apportées dans le cadre du mémoire en réponse/ parties thématiques et focus de la commission

Agriculture et forêt (point 1.1 du mémoire)

Le maître d'ouvrage attire l'attention sur le fait que l'étude d'impact proposée dans le dossier d'enquête comporte bien les éléments requis *"le maître d'ouvrage rappelle que l'état initial de l'étude d'impact comporte les éléments requis au stade du dossier d'EPDUP"* et qu'une démarche a été entreprise en coopération avec les Conseils Départementaux pour bien informer les Commissions Départementales d'Aménagement Foncier/CDAF.

Il rappelle par ailleurs qu'une pré-étude a été menée, alors que non requise à ce stade du projet et que tous les exploitants ont bien été identifiés, même ceux qui s'estimaient oubliés *"les exploitants en agriculture biologique ont bien été identifiés"*.

Il signale qu'un travail préalable a été réalisé avec la SAFER de manière à constituer des stocks fonciers nécessaires pour faciliter la mise en œuvre des compensations *"Le maître d'ouvrage rappelle que pour anticiper la mise en œuvre future de cet aménagement foncier, il a confié depuis plusieurs années une mission à la SAFER, pour que soient constitués des stocks fonciers."*

Concernant la forêt de Bord, il précise que les préoccupations évoquées, comme la réduction de consommation, l'intégration paysagère, les accès sont intégrés dans le projet *"Dans ce secteur, le maître d'ouvrage a exposé dans l'étude d'impact l'aménagement qu'il s'engage à mettre en œuvre pour assurer l'intégration paysagère de l'infrastructure. Ainsi, un remodelage complet du terrain est prévu, avec la reconstitution d'une lisière forestière, de sorte à masquer l'infrastructure visuellement pour les habitants de Val-de-Reuil. En outre, le maître d'ouvrage s'engage à maintenir l'ensemble des accès à la forêt utilisés aujourd'hui."*

La commission note que le sujet agriculture et forêt fait partie des préoccupations du maître d'ouvrage, que l'étude d'impact intègre bien cette dimension, que les impacts sont globalement identifiés (mais qu'ils nécessitent d'être précisés pour certaines exploitations) et que des mesures ERC sont proposées.

Mais néanmoins, bien que le maître d'ouvrage précise que toutes les exploitations concernées par les impacts liés à la bande d'EPDUP soient identifiées, la commission aurait souhaité que les mesures envisagées pour préserver les activités des exploitations "mises en péril" (selon les termes des chambres d'agriculture et listées en partie au 1075 du présent chapitre) soient décrites à ce stade de l'enquête, afin de donner à ces exploitants "une visibilité à moyen et long termes" dans le cadre de leurs exploitations respectives.

Effets du projet sur le climat (point 1.2.1 du mémoire)

Les 50 000 tonnes supplémentaires de CO₂, gaz à effet de serre, par an, émis par le projet en exploitation et annoncées dans le dossier d'enquête, ont fait réagir de nombreux contribuables.

L'AE s'est également interrogé sur la cohérence entre ce chiffre annoncé et les engagements de la France à diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050, « réaffirmé par l'article 1 de la Loi de Transition Energétique ».

Dans sa réponse, « le M.O. convient que les émissions estimées pour l'horizon 2024 à l'échelle du domaine d'étude sont de 2 798.1 T/jour avec le projet et de 2 661.8 T/jour sans le projet, ce qui correspond à une augmentation de 136.3 T/jour soit +5% » et « ramené à une année, cela représente bien les 50 000 tonnes de CO₂ supplémentaires ».

Pour minimiser l'impact de ce chiffre, le M.O. le compare aux émissions annuelles des agglomérations de Rouen et Seine-Eure : « Les agglomérations émettent, à elles deux, plus de 5 millions de tonnes dont près de 3 millions de tonnes sont imputables au secteur industriel, plus de 1 million sont imputables au secteur du bâtiment et près d'1 millions sont imputables aux transports ».

Les émissions générées par le projet représentent ainsi une augmentation de 1% des émissions en CO₂ des agglomérations Rouen et de de Seine-Eure.

Le M.O. nous démontre ensuite que le modèle Coppert, utilisé pour estimer les émissions de CO₂, ne prend pas bien en compte les émissions de CO₂ sur les tronçons encombrés par le trafic et pourrait sous-estimer les émissions de CO₂ en situation de référence.

De même, le modèle « trafic utilisé » n'intègre que les émissions de polluants, dont le CO₂, en modèle urbain et pas interurbain : « Les effets de report d'itinéraires interurbains vers le nouvel itinéraire ne sont donc pas pris en compte ».

Pour le M.O., les émissions supplémentaires de CO₂ sont surestimées.

La commission note que les réponses faites par le M.O. à la commission d'enquête sont celles faites également par l'AE.

Des remarques ont été faites durant l'enquête publique sur la destruction estimée de 146 Ha de bois et forêt, ces bois et forêts captent et stockent le carbone atmosphérique et sont des puits de carbone.

La commission d'enquête relève l'engagement du M.O. de compenser l'impact sur le climat en reconstituant les puits de carbone via un reboisement.

La commission d'enquête note également les mesures prises par le M.O. sur l'enjeu climatique :

- Mesures d'évitement pour limiter les impacts sur les puits de carbone, les boisements
- Mesures de réduction : utilisation des matériaux recyclés pour la construction de la nouvelle infrastructure conformément à une convention d'engagement volontaire passée avec les professionnels du BTP et le ministre de l'écologie pour le recyclage et la réduction de gaz à effet de serre.

Le M.O. a répondu correctement et avec argumentation aux observations formulées par le public.

Milieux naturels/Inventaire faune flore (point 1.2.2 du mémoire)

Le MO rappelle que les études faune flore ont été menées dans le respect des textes réglementaires et précise, que postérieurement à la DUP « des inventaires faune flore complémentaires seront réalisés afin d'actualiser les données, et d'affiner les données disponibles, notamment relatives aux espèces protégées ».

La proposition de mesures ERC associées sera affinée et approfondie suite à ces inventaires. La commission pense que les études réalisées et présentées dans le dossier sont très documentées même si certaines espèces n'ont pas été recensées.

Le SRCE a d'ores et déjà été pris en compte dans le cadre des études et le MO indique qu'il s'est « attaché à la cohérence avec le SRCE en définissant des zones de compensation prioritaires en lien avec les continuités écologiques à rendre fonctionnelles en priorité » et que les « points de faiblesse » des continuités écologiques identifiés par ce dernier et à rétablir sont donc des secteurs à restaurer ou réhabiliter.

« Les actions de restauration ou de réhabilitation apporteront un gain de fonctionnalité écologique » dans ces secteurs définis en cohérence avec le SRCE.

L'impact écologique reste fort par l'importance des surfaces concernées et la destruction d'habitats et d'espèces. Cependant, la commission d'enquête considère que la réponse apportée par le MO est précise et que les mesures proposées sont adaptées aux enjeux. Un partenariat entre les études menées par les Associations et celles menées dans le cadre de l'affinement du projet seraient complémentaires.

Préservation de la ressource en eau (point 1.2.3 du mémoire)

La protection de la ressource en eau est un facteur fondamental du projet.

Le MO rappelle que « le projet est compatible avec les prescriptions relatives aux périmètres de captage déclarés d'utilité publique des différents captages rencontrés. Il prend également en compte les projets de prescriptions et de périmètres à venir tels que connus aujourd'hui (captage de Fontaine-sous-Préaux) ».

Le projet respecte les prescriptions du SAGE en cours et futur ainsi que les prescriptions du SAGE Cailly-Aubette-Robec.

Plusieurs mesures telles que l'installation de piézomètres en amont et en aval du chantier pour la vallée de l'Aubette, l'installation de piézomètres en protection du captage de la Chapelle en plus de la barrière hydraulique existante sont prévues. Des procédures d'alerte et d'intervention sont associées à ces mesures.

Des hydrogéologues agréés, nommés par l'Agence Régionale de Santé, ont été associés dès le début des études et leur avis a été pris en compte sur les dispositions proposées pour la protection des captages. La police de l'eau et l'exploitant des captages ont aussi été associés aux études.

Des ouvrages anti renversement seront installés afin de limiter les risques de pollution.

Selon l'Autorité Environnementale, le renforcement de la barrière hydraulique est nécessaire pendant les travaux et l'exploitation.

L'Agence de l'Eau et l'Autorité Environnementale attirent l'attention sur la taille des bassins d'auto-régénération, sur leur entretien régulier par le concessionnaire et sur la gestion végétalisée. La commission pense que la réalisation du projet risquerait de fragiliser les équilibres même si d'importantes mesures sont mises en place pour la protection des ressources. La commission attire l'attention sur la nécessaire présence d'un hydrogéologue avant et pendant les travaux, la prise en compte de son avis dans la mise en œuvre de ces dispositions ainsi que les avis précités.

Aménagement du territoire (point 1.3 du mémoire)

Le risque de voir les lotissements se multiplier en raison d'une plus grande facilité d'accès à

certaines zones au moyen de la nouvelle infrastructure est souligné par des contributeurs, dont l'association « Non à l'autoroute ».

L'Autorité environnementale le relève dans ses recommandations.

Le Maître d'Ouvrage n'élude pas le problème et mentionne les actions conduites avec les autres autorités concernées par l'aménagement des territoires qui seraient traversés par l'infrastructure :

« Ainsi, de 2013 à 2015, l'Agence d'Urbanisme a organisé à la demande de l'État plusieurs ateliers réunissant les services de l'État, les principales collectivités et les chambres consulaires pour appréhender au mieux les interfaces entre le projet et les enjeux du territoire desservi. Ce travail collégial a notamment permis l'élaboration d'une charte, valorisée dans la pièce H du dossier d'enquête publique. Cette charte a été approuvée par les principales collectivités concernées, qui ont, pour certaines, délibéré en ce sens, avant ou au cours de l'enquête publique (comme notamment la Métropole Rouen Normandie ou encore le Conseil Régional de Normandie) »

Le SPADET, (pièce H du dossier) mentionne cette volonté de coordonner les politiques d'aménagement et les politiques de desserte de l'ensemble de la zone.

Les grandes orientations des documents d'urbanisme existants et à venir : SCoT et PLU i prendront en compte cette impérieuse nécessité de juguler l'étalement urbain :

« Ces orientations sont d'ailleurs clairement retranscrites dans les documents de planification des collectivités, tels que les Schémas de Cohérence Territoriale. Elles soutendront également l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Métropole, qui a d'ores et déjà pris des objectifs ambitieux de restriction de la consommation foncière ».

Le Commission est consciente des difficultés à coordonner les politiques de développement d'un territoire. Elle note avec satisfaction que des contacts ont été pris en ce sens avec certaines des autorités responsables.

Elle regrette cependant que ce travail essentiel n'ait pas été mené plus en amont.

La future infrastructure bouleversera l'équilibre de certaines parties des territoires concernés et impliquera des décisions, en matière d'aménagement. Il faudra remodeler les pénétrantes, implanter des parkings relais aux croisements de ces pénétrantes et de l'autoroute, mais aussi prolonger et renforcer les lignes de desserte rapide par bus, sans parler des implantations éventuelles d'activités économiques. Toutes ces décisions impliqueront des politiques coordonnées.

Cependant, la relation de ce qui a été fait laisse penser que le mouvement amorcé va se poursuivre et s'accroître.

Développement économique (Point 1.4 du mémoire)

Suite à la mise en doute des bénéfices apportés par le projet pour le développement des activités industrielles en autres pour la zone Seine Sud, le maître d'ouvrage précise que:

"C'est précisément afin de prendre en compte au mieux ce projet en cours de définition que des échanges ont eu lieu avec..." complétant avec les arguments suivants: *"La bande à déclarer d'utilité publique présentée dans le dossier d'enquête préserve la faisabilité tant du chantier rail-route à l'ouest que du quai fluvial en Seine à l'est. L'échangeur prévu au droit de la zone Seine- Sud permet un accès direct depuis tous les grands axes routiers ce qui renforce l'attractivité du site. L'inter-modalité du site est ainsi totale, transport fluvial, ferroviaire et*

routier étant co-localisés sur le site."

Il attire encore l'attention sur les accès l'interconnexion des zones économiques entre elles grâce au projet *"il apparaît essentiel d'améliorer les conditions d'accès aux sites logistiques, portuaires et industriels en offrant des itinéraires adaptés et sécurisés mieux raccordés aux axes structurants de la région afin de préserver la compétitivité et les opportunités de développement de ces filières économiques qui constituent une spécificité forte de l'agglomération rouennaise"* ; *"La complémentarité existant aujourd'hui entre l'ensemble rouennais et l'agglomération Seine-Eure sur le plan du développement économique, de la localisation des fonctions commerciales, de service ou récréatives constitue un atout indéniable que le projet contribuera à renforcer et valoriser"*.

La commission d'enquête remarque que les argumentaires développés par le maître d'ouvrage correspondent aux conclusions apportées par les représentants du monde économique régional qui se sont exprimés au cours de l'enquête et qui considèrent le projet comme *"indispensable à l'attractivité et au développement économique des zones concernées"*.

Elle souscrit également pour sa part aux conclusions générales ressortant de cette thématique; considérant que le projet présente une utilité et un intérêt publics en matière d'économie locale.

Nuisances sonores (point 1.5.1 du mémoire)

La commission d'enquête a pris acte de la volonté du pétitionnaire de faire « *respecter les seuils réglementaires en matière de protections des nuisances sonores* ». L'étude d'impact reprend bien les résultats obtenus lors des simulations effectuées préalablement en vue de l'établissement du dossier. Les prescriptions en matière de nuisances sonores imposées au concessionnaire sont définies.

Cependant, la commission pense que des mesures supplémentaires (complémentaires), sont envisageables afin de réduire au maximum cette nuisance qui a été mise en exergue tout au long de la durée de l'enquête.

Comme par exemple (voir les différents avis motivés) :

- Réduction de la vitesse sur certaines portions de voie courante.
- Pose d'enrobés spéciaux anti bruit à l'approche des zones dites sensibles.
- Pose de radars.

La commission pense qu'une autre manière d'établir l'effet de nuisance du bruit serait de s'inspirer de la méthode souvent utilisée dans l'industrie, à savoir : Mesure avant le début des travaux et mesure après les travaux, en sachant que cette dernière ne peut être supérieure de 5 décibels par rapport à celle du départ. Cette façon d'évaluer le bruit est facteur supplémentaire de confort pour les usagers. Cette théorie est développée dans le chapitre 4-4-1 consacré aux Impacts.

Paysage et ouvrages d'art (point 1.5.2 du mémoire)

« Les collectivités seront associées au processus d'insertion paysagère de l'infrastructure, et donc de ses ouvrages d'art, à travers le dialogue continué qu'opérera le concessionnaire ». Le MO apporte des précisions sur les secteurs les plus impactés par le projet, la rue du Boc et le Clos du Mouchel.

La commission constate l'engagement du maître d'ouvrage à associer les collectivités dans le

cadre de l'insertion paysagère. Il serait souhaitable que l'aménagement environnemental proposé soit de très grande qualité afin de limiter l'impact paysager du projet sur les villages et leurs habitants.

La commission attire aussi l'attention sur l'importance de la qualité architecturale des ouvrages d'art ; ces derniers auront un impact visuel fort sur les vallées.

Expropriations et indemnisations (point 1.5.3 du mémoire)

Le maître d'ouvrage reconnaît que le projet va impacter fortement certaines propriétés (particuliers et industriels) allant jusqu'à entraîner des expropriations.

Il décrit le déroulement chronologique des opérations, après que la déclaration d'utilité publique ait été prononcée.

La commission est confiante dans la démarche proposée qui serait appliquée par le maître d'ouvrage après la DUP jugeant qu'elle intégrerait les réponses aux observations formulées dans le cadre de l'enquête.

Par contre elle aurait souhaité que la dimension "humaine" attachée au fait que *"la vie de certaines personnes potentiellement menacées par le projet est en suspens depuis plusieurs années"* soit prise en compte rapidement; en veillant à ce que des propositions de rachat puissent être proposées aux propriétaires concernés, par l'intermédiaire d'un organisme public, dès la promulgation de la DUP.

Air et santé (points 1.5.4 et 3.5 du mémoire)

Dans son analyse, le maître d'ouvrage rappelle d'une part que: *"l'enjeu lié à la qualité de l'air est un sujet complexe et difficile à appréhender dès lors qu'il concerne de nombreux secteurs. Certains polluants ne sont d'ailleurs pas exclusifs d'un secteur en particulier, la pollution de fond présente dans l'atmosphère dépendant de plusieurs facteurs d'émissions, d'une part, mais également de facteurs climatiques fluctuant."* et d'autre part que *"Souhaitant aller au-delà des obligations réglementaires en la matière, le maître d'ouvrage a fait un focus sur trois polluants particuliers de par leur spécificité quant au trafic routier ou de par leur nocivité : le benzène, le dioxyde d'azote et les PM10."*

Après avoir rappelé les différentes études menées sur le sujet dans le cadre du projet et avoir complété celles-ci par une note additionnelle jointe à son mémoire en réponse intitulée "Impact de l'ajustement de la modélisation de la géométrie des voies à proximité du rond-point des Vaches", le maître d'ouvrage apporte une conclusion détaillée sur le sujet dont nous pouvons retenir les points principaux:

- *"Les éléments d'appréciations initiaux ainsi que les différents résultats calculatoires, rappelés ci-avant, tendent à nuancer l'écho important qu'a eu la thématique de la qualité de l'air dans les différentes expressions contradictoires";*

- *"Ainsi, si le projet sera effectivement une nouvelle source de pollution diffuse pour le territoire directement traversé, sa contribution à la pollution de fond tend à être nuancée de par la multiplicité des contributeurs et de par la complexité des phénomènes physico-chimiques à l'oeuvre";*

- *"Ainsi, les indices pollution population globaux, calculés en tenant compte de la pollution de fond et de la contribution du projet à cette pollution de fond, tendent à diminuer, bien que de manière non significative";*

- *"Il n'en demeure pas moins qu'au plus proche de l'infrastructure, la qualité de l'air sera dégradée.*

Ainsi, des surconcentrations en polluants liées au projet sont effectivement modélisées le

long du projet.

Elles se dispersent très rapidement avec la distance au projet (quelques dizaines de mètres) pour atteindre des niveaux de l'ordre de la pollution de fond existante et sont, sur la quasi-totalité du linéaire, toujours inférieures aux valeurs limites de protection de la santé humaine".

- Un secteur a toutefois particulièrement attiré l'attention du maître d'ouvrage, tant dans la préparation de l'enquête publique qu'à l'issue de celle-ci. Il s'agit du secteur de raccordement à la RD18e à Saint-Étienne du-Rouvray.

Dans ce secteur, bien que les valeurs limites de protection soient toujours respectées en dehors des voies de circulation du réseau hyper-structurant, la qualité de l'air ne sera pas améliorée ou sera légèrement dégradée, en proportion et en volume, dans une distance relativement proche de l'infrastructure".

C'est pourquoi tenant compte d'un certain nombre d'observations il s'engage : " à mettre en place, dès la désignation du concessionnaire, un comité de suivi spécifique chargé de définir les modalités de mesure de la qualité de l'air sur le secteur du raccordement à la RD18e, d'assurer le suivi des données récoltées dans le cadre de ces mesures et, le cas échéant, de proposer des préconisations d'action au regard des résultats observés".

La commission d'enquête note que les éléments apportés sur le sujet dans le cadre du mémoire en réponse aux paragraphes 1.5.4 et 3.5 sont cohérents avec ceux qu'elle a recueillis auprès d'Air Normand en ce qui concerne les mesures de pollution et de l'Agence régionale de santé en ce qui concerne les effets sur la santé.

C'est à dire que :

- la circulation routière n'est pas le seul facteur de pollution en ce qui concerne les polluants retenus dans le cadre des études, même en ce qui concerne les particules PM 10 et PM 2,5;
- que certaines zones bénéficieront d'effets positifs de l'infrastructure par une diminution de leur pollution de fond;
- qu'au plus proche de l'infrastructure, la qualité de l'air sera dégradée, particulièrement dans la zone du rond point des vaches.

Elle reste néanmoins très sensible aux arguments développés dans les observations du public sur le sujet.

Car les publications dont elle a eu connaissance, entre autres celle de juin 2016 émanant de Santé Publique France "Impact de l'exposition chronique à la pollution de l'air sur la mortalité en France" et les entretiens avec l'ARS montrent que les pollutions sonores et atmosphériques aux abords des infrastructures routières peuvent avoir des effets sur la santé.

Bien qu'il n'y soit pas question du public en général; des recommandations sont données pour que les résidences des populations sensibles (écoles, hôpitaux, maisons de retraites) soient éloignées des abords de ces infrastructures.

Elle acte également que des riverains sont implantés dans les zones très proches de l'infrastructure projetée, ceux :

- du lotissement des deux avenues à Saint-Etienne-du-Rouvray;
- du Hameau du Boc à Boos;
- du Clos du Mouchel aux Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen;

et que des mesures de précautions s'imposent les concernant.

Elle considère donc que des mesures appropriées pour réduire au maximum les nuisances auxquelles ils sont susceptibles d'être exposés doivent être prises.

Elle considère également que le comité de suivi proposé dans le cas du lotissement des deux

avenues revêt un caractère stratégique important dans la démarche, et que:

- d'une part il devrait être mis en place, non pas dès la désignation du concessionnaire, mais dès la déclaration d'utilité publique du projet;
- et d'autre part que des élus locaux et des représentants des associations ou collectifs locaux devraient y être présents.

Politique des transports (point 1.6 du mémoire)

Sur cette question le maître d'ouvrage apporte la conclusion suivante: *" les différents modes routiers, ferroviaires, fluviaux et portuaires sont complémentaires et interdépendants. Les investissements programmés par les pouvoirs publics pour développer ces modes sont répartis et équilibrés."*

Il développe un argumentaire montrant que le projet présenté dans le cadre de l'enquête publique est cohérent avec le Schéma National de Mobilité Durable défini par la commission Mobilité 21 et qu'il s'inscrit dans une politique de grands projets nationaux.

Il rappelle qu'il joue un rôle important en liaison avec les partenaires concernés pour promouvoir les différents modes régionaux de transport: *"L'État, à travers la DREAL, assure donc avec le concours des opérateurs concernés (SNCF-Réseau, Voies Navigables de France, et les deux Grands Ports Maritimes de Rouen et du Havre) la mise en oeuvre d'une politique globale des transports qui vise à promouvoir les différents modes de transports de manière équilibrée et complémentaire."*

La commission est consciente que le projet présenté à l'enquête publique est parfaitement complémentaire des autres projets de déplacement portés par le maître d'ouvrage, ainsi que par les autres collectivités et entités responsables.

Elle attire néanmoins l'attention du maître d'ouvrage sur le fait que cette politique globale n'est pas toujours perçue comme totalement cohérente.

Elle cite à titre d'exemple deux sujets qui à son avis auraient dû être clarifiés entre les différentes parties prenantes avant la mise en enquête publique du projet; car ayant des incidences directes sur celui-ci: la liaison A28 avec la RD 928 à Quincampoix et l'aménagement du Rond Point des Clouets à Val de Reuil.

Opportunité du recours à la concession (point 1.7.1 du mémoire)

La commission d'enquête a bien pris note des explications émises par le pétitionnaire. Le recours à la concession a effectivement été annoncé, et explicité dès 2014 lors du débat public. La commission d'enquête n'a pas à se prononcer sur la manière dont le projet est monté financièrement. Il a été confirmé par la lettre ministérielle en date du 7 janvier 2015. Il est très probable, que la réalisation du projet sans subvention d'équilibre (ou d'investissement), demanderait une vingtaine d'années, à raison de 50M d'euros par an de subvention actuellement attribuée à l'investissement routier (source dans le dossier), pour arriver à regrouper les 1 milliard d'euros nécessaire à la réalisation du projet. Un tel retard risquerait d'être préjudiciable à l'intérêt économique souhaité.

Par contre la commission s'étonne (voir l'avis sur la qualification en autoroute) de l'absence d'éventuels « fonds européens », cela, au vu de l'importance que va revêtir l'autoroute sur l'axe Nord / Sud Calais Bayonne !

Les explications sont claires. Le seul point qui aurait éventuellement pu être défini est une estimation de la répartition du financement pour chaque collectivité contributrice à parité avec l'Etat, contrairement aux dires du pétitionnaire signalant que la clé de répartition sera formalisée avec le contrat de concession. Cela aurait donné de la visibilité aux collectivités.

Les explications apportées sont claires également. La différence entre un partenariat privé autoroutier et le contrat concessif est bien explicité. Les montages financiers de l'un et de l'autre sont bien définis. Il est vrai que la confusion dans l'esprit de certains contributeurs a eu lieu.

Objectivation des hypothèses des coûts de péage (points 1.7.2 et 3.3 du mémoire)

Comme il a déjà été mentionné, le problème du péage est récurrent depuis le début de l'enquête.

La réponse du pétitionnaire est précise et fournie. Bien qu'une autoroute, selon le code de la Voirie Routière, soit en principe gratuite, des dérogations sont prévues. Tel est présentement le cas.

Il est rappelé que le péage

- Doit être la contrepartie effective du service rendu.
- Qu'il doit traduire l'égalité de traitement des usagers.

Ces principes sont conformes aux droits européens. L'un d'eux réaffirme la pertinence d'une redevance proportionnelle à l'usage. C'est une des raisons qui a fait choisir un « péage fermé ».

Le principe de modulation de péage est développé. Il est clair que le concessionnaire, dans sa réponse à l'appel d'offres devra proposer des montants de péages le plus bas possible, afin de se voir attribuer la concession (c'est une des données).

C'est le sujet qui a rassemblé le plus de contributions contre lui. L'analyse qui est faite, bien qu'intéressante et fouillée n'est pas de nature à répondre aux craintes exprimées par les contributeurs concernant la *notion de péage* les touchant directement !

Malgré cela, la commission a pris bonne note, des engagements pris par le pétitionnaire, dans son mémoire en réponse page 87 paragraphe 3-3-4 d'introduire dans son cahier des charges pour l'appel d'offres, des propositions concernant des modulations, comme il en existe ailleurs (à Amiens ou à Orléans).

Trafic et Calcul socio économique (points 1.8.1, 1.8.2 et 3.4 du mémoire)

La commission a déjà, largement traité ce problème dans les chapitres consacrés à l'étude du projet économique. Elle a voulu confronter les points de vue respectifs du MO, du CGI, de l'AE et des déposants pour faire ressortir les éléments essentiels nécessaires à une compréhension fine et forcément contradictoire des problèmes posés.

La commission a aussi posé un nombre important de questions au MO lors des rencontres que nous avons eues. Elle rappelle que ses membres ne sont pas des spécialistes et qu'ils ont souvent besoin qu'on les éclaire et qu'on leur décortique des exposés souvent complexes et difficiles d'approche pour des profanes.

Ils représentent en cela le public qui doit pouvoir disposer de la même approche.

Il semblerait que le MO ait été particulièrement sensible à une remarque émise par la CGI et reprise à plusieurs reprises par des intervenants :

« Le maître d'ouvrage souhaite néanmoins relever, au préalable, que la commission d'enquête semble reprendre à son compte ce qu'ont exprimé certains contributeurs : le modèle utilisé pour le calcul des gains de temps pourrait pâtir « d'un effet « boîte noire » », au motif que les experts missionnés par le CGI auraient relevé ce point ».

La commission était parfaitement dans son rôle.

Elle se devait de vérifier ces affirmations réitérées et surtout reconnues par le MO:

« Le maître d'ouvrage ne conteste pas cette formulation tirée du rapport de la contre-expertise indépendante diligentée par le Commissariat Général à l'Investissement. Il souhaite néanmoins rappeler l'ensemble des éléments de discussion qui fondent le rapport de contre-expertise sur ce point ».

Les conclusions qui figurent dans le chapitre mentionné supra lèvent le doute. Nous avons affaire à des analyses compliquées et difficiles à aborder, sans que ces analyses soient contestables dans leur déontologie.

La modélisation des trafics constitue les premières des données analysées. Les outils utilisés sont mentionnés tout comme la qualité des organismes spécialisés de l'Etat en charge de ces domaines. Il est, ensuite, procédé à la confrontation d'hypothèses et à des analyses de l'interaction des paramètres pertinents. Les éventuelles augmentations de trafic de transit figurent dans l'analyse :

« L'ouverture du projet offre un nouvel itinéraire alternatif et compétitif pour un certain nombre d'origines/destinations régionales et nationales, qui peut avoir pour conséquence une augmentation du trafic de transit à l'échelle de l'agglomération qu'il est possible d'estimer à partir des résultats du modèle interurbain de l'option de projet en les comparant à ceux de l'option de référence ». Il en va de même pour ce qui concerne le calcul socio-économique.

Suivent les références des logiciels puis des études utilisées qui sont donc consultables pour qui le voudrait, ce qui est parfaitement correct.

La Commission a détaillé sa position par rapport à cette analyse essentielle. La relative nouveauté de ce type d'évaluation explique certaines hésitations mais ne sauraient conduire à des conclusions autres que positives.

Cette analyse, même si elle devra évoluer lors d'opérations ultérieures du même type est solide, bien conduite et aussi transparente que souhaité.

Faisabilité d'un passage en souterrain à Saint-Etienne-du-Rouvray pour le franchissement des voies ferrées (point 3.1 du mémoire)

Le maître d'Ouvrage et la commission ont été extrêmement sensibles aux problèmes que pose un passage de la structure en aérien au niveau des communes de Oissel et surtout de Saint Etienne du Rouvray.

Certains contributeurs ont évoqué la possibilité d'un passage en souterrain de l'autoroute, pour éviter un certain nombre de nuisances.

La commission a donc demandé au MO de bien vouloir répondre à cette demande.

La commission tient à saluer la qualité du travail effectué dans des délais très contraints.

La réponse s'appuie, à l'évidence sur des éléments étudiés antérieurement dans le cadre du choix de la solution finalement retenue.

Les caractéristiques de l'ouvrage apparaissent précises :

« L'ouvrage souterrain serait ainsi long de 650m (il débiterait, coté RD18e, 100m avant de passer sous la rue Cotoni pour s'achever 60m après avoir franchi l'actuelle rue Désiré Granet à l'Est des voies ferrées. Il serait réalisé sous forme d'un cadre béton à 2 tubes dont les 2 sens de circulation seraient séparés par un mur central faisant office de support intermédiaire de la couverture ».

Les problèmes font l'objet d'un listage qui semble complet.

On y mentionne le déplacement de réseaux existants (Trapil, conduite de gaz et d'alimentation en eau), avant d'en venir aux principales contraintes :

La première concerne le passage sous les voies ferrées, ce qui impliquerait qu'un travail en coordination avec SNCF réseau soit planifié puis effectué. Les problèmes techniques sont envisagés mais ne sont pas d'un intérêt majeur aux yeux de la Commission.

Les entreprises qui mènent ces types de projets disposent d'une expérience qui ferait que des solutions seraient trouvées.

La seconde a fait l'objet de longs débats au sein de la commission et aussi, semble-t-il d'une longue réflexion des rédacteurs de la réponse.

Le terrain sur lequel serait implanté le passage en tranchée couverte est un terrain pollué par des activités de production d'engrais.

Or, et le MO ne se fait pas faute de le rappeler à ceux des commissaires qui ont travaillé antérieurement sur ce type de problème de pollution, la présence de phosphate dans le sol et pire encore, la combinaison de cette présence avec celle de résidus d'ammoniaque rendrait impossible la prise des bétons de constructions.

La commission ne nie pas le problème.

Elle est consciente des longs délais éventuellement nécessaires à une dépollution de la partie du site concerné et aux coûts générés par ces travaux, effectivement indispensables avant de commencer à positionner une structure souterraine. ,

Elle tient à rappeler que ces dépenses ne sont pas imputables à l'Etat lorsque le pollueur est connu.

Dans le cas concerné, il semblerait que plusieurs entreprises se soient succédé sur ces sites actifs tout au long du 20^{ème} siècle.

La zone est aussi très étendue en longueur et en contact avec la nappe phréatique.

A supposer qu'un choix de cette nature soit fait, quelles en seraient les conséquences ?

- les procédures d'identification des responsables de la pollution seraient au mieux très longues, et feraient, à n'en pas douter l'objet de recours divers et variés qui interdiraient le début des travaux pendant de longues années.

-il serait plus sûrement impossible d'aboutir à une identification indubitable des responsables de la pollution. L'Etat serait alors obligé de prendre cette dépense à charge. Le coût impliqué serait donc celui qu'annonce le maître d'ouvrage

Un risque important de pollution de la nappe apparaîtrait en cas de panne des indispensables structures de pompage à implanter au point le plus bas de la structure.

La troisième contrainte, la contrainte financière est de première importance.

Les chiffres annoncés sont difficilement supportables en l'état : *"Compte tenu des importantes incertitudes à ce stade préliminaire d'étude, l'ensemble des éléments d'analyse et de réflexion fait ressortir que le coût d'un tel ouvrage pourrait se situer dans une fourchette de 175 à 210M€TTC pour l'ensemble de l'ouvrage. Compte tenu de toutes les sujétions mentionnées ci-avant, il est très probable que le coût d'un tel ouvrage souterrain se situerait dans la partie haute de cette fourchette de coûts. Pour rappel, le viaduc de la proposition présentée à l'enquête publique est chiffré pour un montant de 34M€TTC. Puisqu'un tel ouvrage ne modifierait pas les fonctionnalités propres de l'infrastructure, ces 175 à 210 millions d'€TTC nécessaires à sa construction viendraient renchérir de fait le montant de la subvention d'équilibre. Les spécificités d'un tel ouvrage souterrain, la maintenance des équipements de sécurité, d'exploitation et de ventilation auraient également des incidences significatives sur le coût d'exploitation de l'infrastructure. Cette*

proposition alternative compromettrait la viabilité financière du projet, et affecterait sa rentabilité ».

L'ajout de ces sommes importantes et de dépenses supplémentaires demandées par la commission dans d'autres secteurs du projet aboutirait à une majoration de la subvention d'équilibre dont le niveau se situerait alors, nettement au-delà de 60% du coût total, ce qui est inenvisageable pour les raisons développées dans l'analyse socio-économique.

La commission s'est aussi penchée sur le principal problème avancé lors des réunions publiques, dans les contributions et les entretiens lors des permanences : celui de la pollution.

Le passage en souterrain apporterait-il une amélioration aux habitants concernés ?

La pollution serait concentrée aux deux extrémités du tunnel, mais aussi autour des puits d'aération implantés à intervalles réguliers sur l'ouvrage.

Certes, un nombre plus réduit de riverains seraient touchés, mais ceux-là le seraient beaucoup plus avec des conséquences plus graves sur leur santé. Sans négliger le fait que les utilisateurs du tunnel baigneraient dans une atmosphère nocive au long de leur traversée.

La solution d'un passage en souterrain serait, par contre intéressante pour atténuer le bruit et la gêne induite par le bruit, déjà très présent du fait de la très grande proximité des voies de chemin de fer et des routes qui arrivent au rond-point des vaches ;

Un avantage indéniable serait la disparition de la nuisance visuelle.

La Commission a pris bonne note de l'engagement de l'Etat de mettre en place des mesures de protection des populations :

Ainsi, « le maître d'ouvrage propose d'améliorer l'insertion paysagère du viaduc de franchissement des voies ferrées au moyen d'aménagements environnementaux afin, notamment, d'améliorer l'environnement du lotissement des 2 Avenues.

Il s'agirait donc de profiter des espaces libérés par les expropriations en bordure nord du lotissement pour paysager le périmètre avec une densité appropriée d'arbres de haut jet masquant la vue sur le viaduc pourrait en être de même face au lotissement coté est des voies ferrées. »..

« Le maître d'ouvrage propose également de prolonger l'écran, prévu sur la partie sud du viaduc côté ouest, jusqu'à l'intersection du projet avec la RD18 (rue Cotoni) afin d'améliorer la ligne architecturale de l'ouvrage et donc de parfaire son insertion paysagère. En complément, au titre des mesures d'accompagnement du projet, le maître d'ouvrage propose de traiter le point noir bruit ferroviaire, identifié au droit du lotissement des 2 Avenues par la mise en œuvre d'un mur anti-bruit complémentaire ».

La Commission prend bonne note de ces engagements qui doivent impérativement être mis en place, dans les meilleures conditions techniques et esthétiques possibles.

Elle s'est aussi penchée sur une étude très précise de la structure envisagée.

Il est évident qu'elle aurait un impact visuel important atténué cependant par des mesures liées à l'indispensable qualité architecturale de la structure et par les mesures paysagères que le MO exigera dans le cahier des charges.

Sauf à distordre la réalité, un passage en souterrain ne réglera pas le problème de la pollution. Celle-ci sera déplacée et concentrée en des endroits précis, ce qui pourrait être pire encore.

Les spécialistes consultés disent que la dispersion des polluants est effective en quelques dizaines de mètres.

La commission est parfaitement consciente de l'aspect Charybde ou Scylla du problème et de la gêne des riverains, dont il faut tenir le plus grand compte.

L'engagement de sommes colossales serait sans effet réel sur ce problème.

Le problème du bruit représente l'autre pollution majeure.

La commission insiste sur la qualité des protections phoniques à implanter le long des voies ferrées. Il s'agit d'une compensation adéquate et justifiée.

Elle demande aussi que des sommes importantes soient consacrées à l'équipement des passages en aérien sur la longueur des ouvrages et particulièrement aux abords des habitations concernées.

Des limitations de vitesse devront être appliquées ;

Des revêtements anti-bruit seront posés sur l'ensemble des voies ;

Des écrans phoniques d'une hauteur maximale par rapport aux techniques actuelles seront disposés de part et d'autre de la structure. Outre leur effet bénéfique pour l'amélioration du confort acoustique des riverains, ils auront aussi comme effet de forcer le rejet des polluants encore plus haut et donc de favoriser leur dispersion.

La commission est consciente de la complexité du problème, mais elle pense que les solutions proposées, sans être parfaites, constituent le meilleur équilibre envisageable entre les intérêts majeurs des citoyens concernés, ceux des futurs utilisateurs et les diverses contraintes, au premier rang desquelles figurent des contraintes financières qui ne doivent pas peser outre mesure sur les finances de l'état, des collectivités territoriales et donc au final sur celles des contribuables.

Rallongement de la couverture des tranchées couvertes du Boc à Boos et du Clos du Mouchel aux Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen (point 3.2 du mémoire)

Durant l'enquête publique, les habitants de la rue du Boc à Boos et de la rue des Champs à Neuville-Chant-d'Oisel s'étaient mobilisés pour exprimer leurs inquiétudes sur les nuisances de bruit causées par le passage de l'autoroute au hameau du Boc. Le tracé emprunte le passage de 90 m environ laissé libre entre les bâtiments d'une exploitation avicole et une habitation. L'autoroute passe en déblai sur une profondeur de 6 m environ et le M.O. a proposé une couverture de cette tranchée sur 100 m prolongée par des écrans de 200 m de long sur 2 m de hauteur de part et d'autre de la tranchée.

Ceci permettrait de ramener le niveau sonore des 2 maisons les plus proches au niveau réglementaire de bruit, suivant la circulaire n°97-110 applicable pour les structures autoroutières (60 dB le jour, 55 dB la nuit).

Après rencontre avec les élus et les riverains, la commission d'enquête avait demandé dans son procès-verbal de fin d'enquête le rallongement de la couverture de la tranchée pour protéger d'avantage du bruit les riverains de la rue des Champs. Le M.O. a refusé cette demande pour la raison que ce rallongement « n'apporterait rien du point de vue de la réglementation pour la protection du bruit » et propose « un aménagement paysager dans l'espace situé entre la rue des Champs et l'autoroute grâce à un éventuel modèle de terrain, ce qui accroîtrait l'atténuation sonore. Cet aménagements couperait les éventuelles perspectives sur le lointain ».

« L'aménagement paysager d'accompagnement à la tranchée couverte permettrait alors d'apporter une protection visuelle et phonique de qualité aux riverains de la rue des Champs et de la rue du Boc ».

La commission d'enquête pense qu'il faut mettre le maximum de protection bruit sur ce hameau du Boc, que la proposition du M.O. va dans le bon sens.

Mais les élus de Boos et de Neuville-Chant-d'Oisel ont fait des propositions complémentaires avec les riverains :

- Revêtement phonique de la chaussée
- Ecarter au maximum vers le nord-ouest le tracé

car le vent fréquent de nord-ouest portera le bruit de l'autoroute vers la rue des Champs et une partie de la rue du Boc.

La commission d'enquête souhaiterait qu'à partir des différentes propositions, le M.O., les élus, les riverains trouvent un compromis

Rue du Clos du Mouchel

Comme pour la couverture du Boc, le M.O. décline la proposition du rallongement de la tranchée couverte de 63 m car *« une couverture supplémentaire n'apporterait pas, pour le bourg, de réduction de bruit du fait de la distance et du positionnement en déblai de l'infrastructure. La prolongation de la tranchée couverte n'apportera pas de plus-value par rapport à des aménagements paysagers comprenant des modèles de terrain.*

Au droit de la barrière de péage, le déblai devient progressivement plus faible.

Un traitement par merlon paysager coté bourg des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen sera réalisé et permettra de masquer la plate-forme des installations de péage. La maîtrise des nuisances sonores et visuelles qui fonde cette contre-proposition du M.O. fera l'objet d'une attention particulière dans le dossier qui s'imposera au concessionnaire ».

La commission d'enquête note, à travers ces propositions d'aménagement, la volonté du M.O. de réduire les impacts très forts du projet sur la rue du Clos du Mouchel et Les Authieux. Les riverains de la rue du Clos du Mouchel les plus proches de l'axe s'inquiètent également de l'installation des 2 bassins d'assainissement de part et d'autre de l'autoroute pour recueillir les eaux de ruissellement.

Le M.O. propose *« d'intercaler un aménagement paysager comprenant merconage et plantations entre les maisons et les 2 bassins via le toit de la tranchée couverte coupant ainsi la visibilité directe vers la barrière de péage ».*

Cet aménagement paysager répond à la demande des riverains les plus proches de ces bassins.

Mais les impacts restent forts pour les habitants de la rue du Clos du Mouchel ; aussi, la commission d'enquête souhaite, comme pour le hameau du Boc, que le M.O., les élus, les habitants directement concernés trouvent un compromis à partir des différentes propositions avancées.

Rétablissement de la continuité des voies de circulation (point 3.6 du mémoire)

Le rétablissement des routes nationales et départementales a été acté, « à priori » et certaines communes ont déjà évoqué le rétablissement des voies communales et intercommunales avec le MO.

En effet, il est très important que les communes puissent être entendues sur ce sujet ; il a été abordé dans de nombreuses permanences par les élus et par les habitants.

Le MO prend en compte la circulation des engins agricoles et le dimensionnement des voies. Les voies d'accès pour les grumiers seront prises en compte. Ces précisions seront définies dans le cadre de l'Aménagement Foncier Agricole et forestier (AFAF).

Les chemins de randonnée seront rétablis en partenariat avec les organismes responsables.

La commission pense que le maintien de la qualité de vie c'est aussi la possibilité d'aller dans le village voisin pour les courses de proximité mais cela vaut aussi pour l'école puisque les

communes sont souvent regroupées en Regroupement Pédagogique Intercommunal (RPI) ; la voirie communale est donc très souvent empruntée par les habitants et nécessaire aux échanges intercommunaux.

1094 Avis détaillé de la commission d'enquête sur les réponses apportées dans le cadre du mémoire en réponse/ partie propositions et contrepropositions

Contournement Est seul (point 2.1 du mémoire)

Le maître d'ouvrage rappelle en préambule que: *"Il convient alors de rappeler que le contournement Est de Rouen est le projet qui a été présenté au débat public organisé en 2005 par la Commission nationale du débat public (CNDP) et sous l'égide d'une Commission Particulière du Débat Public (CPDP) et que suite à une demande des élus du département de l'Eure une concertation complémentaire avait été menée"* et que: *"l'ensemble de ce processus de concertation avait alors conduit à imaginer l'ajout de ce barreau eurois".*

Il précise également que: *"on peut toutefois souligner que le contournement Est de Rouen permettrait d'offrir certaines des fonctionnalités recherchées, mais que: l'abandon du barreau eurois conduirait toutefois à l'étude globale d'un projet différent de celui étudié depuis la décision ministérielle de 2006."*

La commission note qu'effectivement, une telle variante ne répondrait plus à l'ensemble des objectifs fixés dans la décision ministérielle de 2006.

Par ailleurs, elle ne comprend pourquoi cette variante demandée en 2005 et ayant recueilli une position favorable à l'époque est maintenant réfutée par certains.

Barreau Eure et 2x1 voie et pont simple (point 2.2 du mémoire)

Pour la gratuité du barreau eurois, le maître d'ouvrage cite la jurisprudence européenne et nationale défavorable à ces principes. « En effet, le principe de base est l'équité entre les usagers, certains n'ayant pas à surpayer pour compenser les trajets « gratuits » faits par d'autres ».

La commission partage cet avis et pense plutôt à une modulation du péage qui serait bénéfique à tous les utilisateurs.

Quant à la proposition d'une réduction du dimensionnement du projet, le MO attire l'attention sur le trafic attendu (20 000 v/j) sur l'infrastructure et justifie ainsi la nécessité du projet proposé « Il n'est pas concevable d'envisager dès la mise en service une infrastructure saturant notamment aux heures de pointes, ne rendant pas alors le service attendu par les usagers d'une infrastructure nouvelle ».

Les contraintes et les enjeux sont très forts dans les secteurs des ouvrages de franchissement de la Seine et de l'Eure. De plus, il ne répondrait plus qu'à des enjeux locaux et sa prise en charge reviendrait alors au Conseil Départemental de l'Eure.

La réponse du Mo est justifiée au regard du trafic attendu sur cette partie du projet et n'appelle pas de commentaires particuliers de la part de la commission d'enquête.

Variante SSV (point 2.3 du mémoire)

Le maître d'ouvrage précise que cette variante a bien été étudiée, au même titre que les autres variantes proposées : « La comparaison des variantes a été réalisée à un degré d'optimisation identique pour l'ensemble des variantes ».

Il démontre ensuite la très grande complexité du raccordement à l'A13, une autoroute déjà fortement chargée.

« La complexité du raccordement du projet à l'autoroute A13, pour la variante Sotteville Sous Le Val et des contraintes techniques afférentes ne peut se résumer à la prise en compte du trafic injecté par la-nouvelle infrastructure mais doit bien prendre en compte l'ensemble du contexte, et, notamment le caractère fortement circulé de l'autoroute A13 dans ce secteur ainsi que les volumes de trafics transitant via les échangeurs limitrophes.

Ainsi, la variante SSV nécessite la construction de collectrices à 2 voies de part et d'autre de l'autoroute A13 sur une longueur de 7km (soit le passage de 2x3 voies à 2x5 voies de l'A13 sur 7 km). Cette longueur suppose le franchissement de la Seine tant au Nord qu'au Sud, et ce dans chaque sens. Les 3 échangeurs existants doivent être reconstruits. Les bretelles de raccordement, parfois superposées, les réseaux de transports existants et l'espace contraint de la zone supposent également la construction de viaducs spécifiques dans un secteur paysager sensible »

Il souligne les incidences éventuelles du passage de la structure dans des milieux sensibles : une zone Natura 2000 « îles et berges de la Seine, deux ZNIEFF de type 2 et 8 ZNIEFF de type 1.

Ce secteur est, de plus, fortement urbanisé.

Enfin, ce projet ne répond pas à l'un des objectifs : *« il ne dessert pas la vallée de l'Andelle et n'améliore pas les liaisons entre l'agglomération rouennaise et le nord de l'Eure. Aussi les RD321 et RD6015 ne sont-elles pas délestées de manière significative »*

La commission note la précision de l'analyse fournie en réponse par le MO. Elle s'est déplacée sur le site concerné dès le début de l'enquête pour prendre la mesure du problème.

Cette solution, très risquée dans sa réalisation, se place en concurrence directe avec le barreau eurois.

Les coûts et les nuisances se situent dans les mêmes fourchettes.

L'indispensable désenclavement de la vallée de l'Andelle constitue donc l'élément fondamental d'un choix que la commission approuve..

Liaison A28/A13 seule (point 2.4 du mémoire)

L'enquête publique sur le contournement Est de Rouen – liaison A28-A13 a suscité un lot de propositions, contre-propositions, sur des tracés différents. Si le public y a fait référence, les associations, les élus ont déposé des dossiers argumentés, telle est la contribution de l'association APACHE, reçue par la commission d'enquête à la permanence des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen.

L'association APACHE, ainsi que d'autres contributeurs, *« proposent un tracé du contournement reprenant depuis l'A28 et jusqu'à la RD 6014 le tracé proposé par l'état, prolongé vers le sud via le bois de Pitres, puis franchissant la Seine au niveau du Manoir pour se raccorder à la déviation des Damps et rejoindre l'A13 via l'échangeur de Criquebeuf-sur-Seine ».*

Un tel tracé épargne la forêt de Bord (impact de 70 Ha sur le projet) et sa biodiversité. Le tracé épargne aussi les terres agricoles (Boos, Ymare...) et remplace de viaduc Les Authieux-Oissel par un simple pont au droit de Belbeuf.

Le M.O., dans son mémoire en réponse, contre-argumente cette proposition :

- Sur le plan financier, le grand viaduc nécessaire pour descendre du bois de Pitres vers la vallée de la Seine n'a pas été évalué. Cet ouvrage d'art pour descendre du bois de Pitres vers Le Manoir est, en effet, indispensable vu la forte dénivellation (environ 100 m) ; « *Cette approche financière apparaît alors très grossière* » pour le M.O.
- Sur le plan trafic, le cheminement du tracé à partir du pont sur la Seine créé entre Le Manoir et Les Damps emprunte les routes départementales 77 et 321 jusqu'à l'autoroute A13 via l'échangeur de Criquebeuf-sur-Seine. « *Il convient de noter qu'à certaines heures de la journée, des ralentissements relativement significatifs sont constatés sur cet itinéraire, plus particulièrement à l'ouest de la RD 6015, en approche de l'autoroute A13* ».

Ce tracé, en partie, avait déjà été étudié par l'état en 2014 et abandonné car ne correspondant pas aux objectifs fixés pour la liaison A28-A13.

En complément, la proposition APACHE pour un pont sur la Seine au droit de Belbeuf, joignant la Rd 6015 à la RD 18E, est rejetée par le M.O., en particulier pour l'incapacité de la RD 18^E et de la RD 6015 à Pont-de-l'Arche à absorber ce nouveau trafic.

Le M.O. a argumenté sa réponse aux points principaux de la contribution de l'association APACHE. La commission d'enquête partage la plupart des arguments avancés par le M.O.

Variante NSA (point 2.5 du mémoire)

Le maître d'ouvrage apporte les arguments suivants pour dire que cette contreproposition ne peut être retenue en mentionnant d'abord que cette variante aurait traversé deux sites NATURA 2000 (Boucles de la Seine amont – Coteaux Saint Adrien et Îles et berges de la Seine en Seine-Maritime).

Puis que la construction et l'exploitation du tunnel sous le site des coteaux de Saint-Adrien aurait eu : " *une incidence notable du tracé NSA malgré le tunnel sur le site des coteaux Saint-Adrien (les têtes du tunnel que leurs voies d'accès pour leur construction et pour les secours en phase d'exploitation étant situées dans les secteurs les plus sensibles du site)*".

Il attire ensuite l'attention sur le fait que lors de l'étude hydrogéologique des incidences sur le champ captant de la Chapelle, celle-ci " *a mis en évidence l'impossibilité d'assurer la protection ultime du captage contre une éventuelle pollution accidentelle non contenue par le dispositif de recueil et de traitement des eaux de plate-forme de l'autoroute*".

Enfin, il fait remarquer que cette variante aurait également été à l'origine d'impact "humains" non négligeables, puisque : " Le tracé NSA n'épargne ni les habitants de Saint-Aubin-Celloville et plus particulièrement ceux des hameaux de Celloville et d'Incarville, ni ceux du vallon du Becquet sur les communes de Belbeuf et de Saint-Aubin-Celloville, site dans lequel des expropriations d'habitations seraient nécessaires et où d'autres maisons se trouveraient sous le viaduc (ce qui a pu être évité à Port-Saint-Ouen).

La commission reconnaît que les arguments développés par le maître d'ouvrage militent pour un abandon de cette variante, compte tenu des impacts potentiels humains et environnementaux qui en auraient découlé.

Itinéraire Ouest par A150-Pont Flaubert et Sud III

Cette proposition a été développée à de nombreuses reprises lors des réunions publiques, des entretiens de la commission avec le public et par écrit sous formes de contributions.

Cet itinéraire, partant du Pucueil sur l'A28, passerait par l'A29 puis par l'A150 pour rejoindre le Pont Flaubert, puis la Sud 3 ou les voies conduisant au port de Rouen.

Ses défenseurs mettent, entre autres, en avant, le moindre coût d'un projet en grande partie existant, les gains de temps réalisés pour rejoindre le port et le moindre impact sur l'environnement.

Ils s'appuient sur l'exemple de la fermeture du pont Mathilde en 2013, accident qui avait effectivement conduit bon nombre d'usagers à se détourner par ces autoroutes et routes. Certains contributeurs s'étonnent de l'absence de programmation des travaux de raccordement du pont à la Sud 3 au travers des terrains anciennement occupés par l'usine Grande Paroisse. Ils en tirent parfois implicitement, la conclusion que l'Etat n'a pas programmé ces travaux pour favoriser le contournement est.

Le Maître d'Ouvrage réfute cette affirmation :

« À ce titre, il convient en premier lieu de rappeler que l'aménagement des accès définitifs du Pont Flaubert en rive gauche de la Seine est un projet très concret que l'État s'est engagé à réaliser. Lors de son déplacement le 1er février 2013, le Secrétaire d'État en charge des transports avait entériné ce projet et confirmé son pilotage par les services de l'État et son financement à parité entre l'État et les collectivités locales. Depuis la DREAL a mené toutes les études et procédures de concertation qui permettent aujourd'hui d'envisager une enquête publique au début de l'année 2017, et des travaux séquencés de 2017 à 2023. L'aménagement des accès définitifs du Pont Flaubert en rive gauche de la Seine pourrait donc être opérationnel à l'horizon de mise en service du projet A28/A13 ».

Le MO avance ensuite des arguments pour démontrer, d'une part que le projet de Contournement Est de Rouen n'est pas opposable à un passage par l'ouest, et d'autre part que cet itinéraire par le Pont Flaubert est en voie de saturation :

« On relève d'ailleurs que les éléments d'analyse du trafic développés par la DREAL pendant cette concertation sont repris par certaines contributions, comme celle de la Fédération Française du Bâtiment, ou encore celle de l'association APACHE : avec 75 000 véhicules par jour ouvrable sur Sud III, et 50 000 sur l'autoroute A150, ces niveaux de trafic atteignent déjà à certaines heures les seuils de saturation d'une infrastructure à 2x2 voies et souvent des phénomènes de congestion se produisent. Ces phénomènes ne se constatent d'ailleurs pas qu'aux entrées mêmes de la ville centre puisque, par exemple, des difficultés se produisent très régulièrement sur l'autoroute A150 dès la jonction avec l'autoroute A151 (provenance Dieppe et A29) et s'amplifient au fil du parcours. De même, on constate des ralentissements sur la Sud III dès les communes de Petit-Couronne et de Grand-Quevilly, dans la zone où les points d'échange sont proches.

Il n'est donc pas envisageable de développer un scénario qui consiste à injecter encore davantage de trafic sur cet itinéraire »

Enfin, le MO souligne le caractère densément peuplé des zones traversées par la structure et implicitement la difficulté que présenterait un élargissement de certaines des voies concernées, et en particulier de la Sud 3.

La Commission note la bonne qualité des réponses apportées. Elle comprend la position des opposants. Les arguments qu'ils développent seraient recevables dans une hypothèse de décroissance des trafics. Or, tout indique que ces trafics continueront à croître, au moins à moyen terme.

La position du MO est donc soutenable et réaliste..

Adaptation structures existantes (point 2.7 du mémoire)

Concernant cette contreproposition, le maître d'ouvrage écrit: *"En effet, ce n'est pas en y attirant plus de trafic en rendant encore plus attractives les pénétrantes qu'il sera possible de*

libérer de l'espace pour les transports en commun ou les modes doux.

Les pénétrantes verront toujours croître leur trafic, la saturation augmentant encore plus rapidement alors que la modélisation des trafics de l'agglomération sans contournement (scénario fil de l'eau du dossier d'enquête publique) montre déjà un accroissement très important des difficultés de déplacement."

Il note qu'il serait inconséquent de renvoyer les trafics vers les routes secondaires compte tenu des impacts que cela pourrait entraîner.

D'autres raisons sont encore avancées, telles que: *" de tels aménagements qui iraient à l'encontre du développement des transports en commun urbains ou de l'amélioration de la qualité de l'air dans les secteurs les plus circulés." ou encore "il faut souligner que les voies structurantes pénétrantes de l'agglomération de Rouen ne peuvent être techniquement élargies pour augmenter leur capacité, que ce soit la Sud III (RN 338), l'A150 à l'approche de Rouen, l'A28 puis la N28 avec le tunnel de la Grand Mare."*

La commission bien que n'étant pas spécialiste des infrastructures routières, note qu'effectivement les "structures actuelles" (voies existantes) sont déjà actuellement saturées et qu'au vu celles-ci, il paraît techniquement difficile d'envisager leur élargissement.

Développement des transports collectifs et des modes "doux" (point 2.8 du mémoire)

Le maître d'ouvrage souligne que le projet présenté n'est pas antagoniste, mais complémentaire aux transports en commun et aux modes "doux".

Il précise en outre que: *"outre répondre à des objectifs pour lesquels les modes doux seraient sans incidence, le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 n'est en aucun cas antagoniste avec le développement des transports alternatifs à la voiture individuelle, car permettant d'apaiser la circulation sur ces routes et dans la traversée de nombreuses communes"*.

Il précise encore concernant les transports en commun: *"que le développement des transports en commun font d'ailleurs partie des orientations qui seront formalisés dans une Charte pour une valorisation réciproque de l'infrastructure et du Territoire que l'État et l'ensemble des collectivités partenaires du projet et compétentes sur ces thématiques (Conseil régional de Normandie, Conseils départementaux de Seine-Maritime et de l'Eure, Métropole Rouen Normandie, Communauté d'agglomération Seine-Eure, Pays entre Seine et Bray, Pays du Vexin Normand) entendent signer et intégrer dans le cahier des charges de mise en concession s'imposant au futur concessionnaire"*.

La commission note que le maître d'ouvrage prévoit dans sa politique des transports, en liaison avec les collectivités concernées (La Métropole Rouen Normandie et la CASE sont citées) de développer les transports en commun et les modes "doux".

Par contre, elle constate également que ces deux modes de transport ne correspondent à eux seuls en aucun cas aux objectifs assignés au projet.

Développement du ferroviaire et du fluvial (point 2.9 du mémoire)

Concernant cette contreproposition, le maître d'ouvrage indique que le seul développement de ces deux modes de transport ne serait pas cohérent avec les politiques nationales et locales en matière de transport et que: *"le développement concomitant des différents modes est un vecteur d'efficacité de chacun d'entre eux"*.

Il considère qu'une telle solution ne répondrait pas aux objectifs fixés au projet et rappelle que la complémentarité entre les différents modes de transport est notée dans le schéma stratégique d'aménagement et de développement de la Vallée de la Seine, publié en 2015.

Il fait d'ailleurs remarquer que le projet présenté dans le cadre de l'enquête publique figure dans les projets routiers, ferroviaires, fluviaux, portuaires et aéroportuaires d'échelle nationale ou interrégionales, puisqu'il a été déclaré comme étant "une opération d'intérêt national", retenue par le premier ministre en juillet 2013 au titre que: "*cette infrastructure améliorera les conditions d'accès au port de Rouen, les conditions de vie des habitants de l'agglomération rouennaise (réduction des nuisances et développement des modes alternatifs à la voiture) et facilitera les échanges avec les autres territoires nationaux et européens en particulier pour les flux nord-sud.*

Cet aménagement assurera une desserte qualitative avec les plateformes logistiques multimodales existantes ou projetées (Rouen-Sud, secteur d'Alizay)."

La commission d'enquête relève que les deux modes proposés dans cette contreproposition, bien qu'étant très intéressants et méritant d'être développés, ne répondent que partiellement aux objectifs fixés dans le cadre du projet.

Dans les investigations qu'elle a menées dans le cadre de l'enquête, elle a noté qu'en France, les transports de proximité, de 150 à 200 km (voire 400km) sont réalisés à plus de 80% par camion et que le "dernier kilomètre"* l'est pour sa part réalisé à 100%.

Elle a également relevé dans l'étude la plus récente** concernant la répartition des trafics à l'horizon du projet (voire à un horizon plus lointain 2035 voire 2050) que le transport routier constituera encore 80% du trafic.

Elle considère donc que ces deux modes de trafic, pris isolément ne répondraient pas aux objectifs du projet.

* le "dernier kilomètre" est une expression qui désigne l'ensemble des prestations mises en œuvre au niveau des derniers segments de la chaîne logistique entre l'expéditeur et le destinataire final.

** "Projection de la demande de transport sur le long terme" publié par le Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer - Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable.

Le 09 septembre 2016
Le président de la commission
Jean Luc LAINE



Les membres titulaires de la commission
Ghislaine CAHARD



Bernard MIGNOT



François GESTIN



Michel NEDELLEC



