

## REUNION PUBLIQUE DE CLOTURE A ROUEN LE 9 JUILLET 2014

La réunion a duré **2h30** et a accueilli **343 participants**.

**12 interventions** de la salle ont eu lieu et **35 questions et avis écrits** remis, ainsi que 2 coupons T.

### Documentation disponible

- Le dépliant du projet de Contournement Est de Rouen avec carte T
- Le dossier d'information sur le projet de Contournement Est de Rouen
- L'exposition sur le projet de Contournement Est de Rouen
- Une urne pour le recueil des avis et des questions

### 1. Ouverture

- Mot d'accueil par **Yvon ROBERT**, maire de Rouen ;
- Ouverture de la réunion par **Pierre-Henri MACCIONI**, préfet de Haute-Normandie ;
- Présentation des chiffres de la concertation par **Michel GAILLARD**, garant de la concertation.

### 1. Les enseignements de la maîtrise d'ouvrage

- Présentation des objectifs du projet par **Patrick BERG**, DREAL Haute-Normandie ;
- Présentation des enseignements de la maîtrise d'ouvrage par **Patrick BERG**, DREAL Haute-Normandie ;

### 1. Temps d'échanges avec le public

### 2. Interventions des collectivités

- **Frédéric SANCHEZ**, Président de la Communauté d'agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe
- **Bernard LEROY**, Président de la Communauté d'agglomération Seine-Eure
- **Nicolas ROULY**, Président du Conseil général de Seine-Maritime.
- **Nicolas MAYER ROSSIGNOL**, Président du Conseil régional de Haute-Normandie,

### 1. Conclusions

- Mot de conclusion par **Patrick BERG**, DREAL Haute-Normandie
- Mot de conclusion par **Michel GAILLARD**, garant de la concertation
- Mot de conclusion par **Pierre-Henry MACCIONI**, préfet de Haute-Normandie

## 1. Ouverture

---

- **Accueil républicain par Yvon ROBERT, maire de Rouen**

**Yvon ROBERT** indique que la concertation préalable qui s'achève va être poursuivie d'une phase de dialogue, dans le cadre de l'enquête publique. Il souligne que des centaines d'habitants se sont mobilisés au cours des neuf réunions de concertation, et ont pu exposer leurs points de vue, ce qu'il estime essentiel. Il constate néanmoins que ce sont davantage les opposants au projet qui se sont manifestés, alors que les partisans sont nombreux.

Il souligne que si la variante préférentielle proposée par la maîtrise d'ouvrage ne satisfait pas tout le monde, celle-ci a eu le mérite d'organiser la concertation et d'entendre les points de vue, après avoir étudié plus de trente variantes. Il se dit convaincu qu'aucun tracé ne fera l'unanimité et qu'il ne faut pas considérer pour autant que le projet a perdu de sa pertinence. Il estime que l'unanimité n'est pas nécessaire et qu'il appartient aux responsables du projet de faire des choix.

En tant que maire de Rouen et premier vice-président de la Communauté d'agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe (CREA), il considère l'infrastructure nécessaire pour des raisons environnementales et économiques, ainsi que pour garantir un cadre de vie satisfaisant à plusieurs centaines de milliers d'habitants. Il rappelle néanmoins que cette infrastructure n'est pas suffisante, et c'est pourquoi, depuis 25 ans, des politiques de transports en commun sont développées dans l'agglomération afin d'améliorer les modalités de déplacement. Pour que ces politiques soient efficaces, il estime nécessaire de détourner une part importante du trafic.

Il souhaite que toutes les personnes lésées par ce projet d'envergure nécessaire à l'agglomération reçoivent les compensations auxquelles elles ont droit.

Il souligne l'importance du dossier d'enquête publique qui permettra d'aboutir à une solution et de préciser les mesures compensatoires.

Il estime urgent de prendre une décision après des années d'études et de débats. Ainsi, il souligne que l'écoute des arguments a bien été prise en compte ; en tant que président du Schéma directeur de l'agglomération dans les années 90, il a lui-même porté le dossier et entendu ceux qui y étaient opposés. Ainsi, il juge essentiel que des choix soient effectués après ces périodes de concertation.

- **Ouverture de la réunion par Pierre-Henri MACCIONI, préfet de la Région Haute-Normandie**

**Pierre-Henri MACCIONI** indique que, dans le cadre de la concertation, de nombreux citoyens ont exprimé leurs points de vue sur ce projet important pour le territoire. Il juge que la participation a été satisfaisante. Il remercie la DREAL et ses prestataires, qui, sur les conseils du garant, ont mis en place les conditions matérielles nécessaires et appropriées pour que chacun puisse s'exprimer durant les réunions publiques, mais également sur le site Internet de la concertation et via les coupons T.

Compte tenu de l'ampleur du projet, il souligne que des inquiétudes et des préoccupations se sont exprimées sur les effets potentiels du projet sur les territoires traversés, conduisant certains à s'opposer au projet, voire au principe même du projet.

Il souligne néanmoins que de nombreux soutiens au projet se sont également manifestés, même s'ils ont été moins entendus que les oppositions. Quels que soient les positionnements, le constat semble largement partagé selon lequel les conditions de mobilité au cœur de la région ne sont pas satisfaisantes et doivent être améliorées. Rouen a une vocation importante dans le cadre de la réforme territoriale et dans le cadre européen, ainsi que dans l'Europe. Il estime que ce n'est pas

seulement la situation à quelques kilomètres de Rouen qui doit être prise en considération, mais également les enjeux liés à la situation de grande métropole régionale dans un cadre européen. Il rappelle que le Contournement doit aussi améliorer la satisfaction des besoins quotidiens de déplacement de tous les habitants du territoire. Pierre-Henri MACCIONI rappelle que l'opportunité du projet, si elle a été évoquée au cours de la concertation, ne constituait pas l'objet de celle-ci, étant donné que le caractère indispensable du projet a déjà été reconnu.

Il souligne que la concertation a mis en lumière un besoin d'échanges et d'information sur le projet et sur ses modalités de réalisation, avec des exigences en termes d'intégration de l'infrastructure dans son environnement. Il assure que ces expressions seront exploitées et restituées par l'Etat qui entend poursuivre la conduite du projet dans le dialogue et en prenant en compte les demandes et observations formulées, dès lors que cela sera possible.

- **Rappel du contexte de la concertation par Michel GAILLARD, garant de la concertation**

Michel GAILLARD présente les raisons qui ont conduit à une nouvelle saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) ; la justification de la décision de la CNDP qui a recommandé une concertation et non un débat public ; les principes de la concertation (écoute, transparence, équivalence, argumentation), qui sont les mêmes que ceux d'un débat public et enfin le rôle du garant.

Il introduit ensuite le déroulé de la réunion. Il rappelle que la concertation n'est pas le temps de la négociation, mais de l'échange, durant lequel le maître d'ouvrage est à l'écoute du public. Il rappelle que la concertation n'est pas non plus un référendum conduisant à compter les «pour» et les «contre». Il indique que la réunion de clôture a pour objectif de restituer les échanges, de savoir ce qu'en ont retenu le maître d'ouvrage et le garant, et expose son déroulé.

Selon lui, la concertation a permis une large participation des habitants et des acteurs concernés par le projet. Lors des réunions publiques, auxquelles 2 500 personnes au total ont participé, les échanges ont pu avoir lieu dans la courtoisie et le respect, malgré la tension qui s'est fait particulièrement sentir à certaines réunions. Les personnes ont pu s'exprimer et s'informer à travers de nombreux supports (site Internet, coupons T, réunions publiques). Il retient que les quatre premiers thèmes sur lesquels ont porté les interventions sur le site Internet et sur les coupons T, sont l'opportunité, le péage, les impacts humains, le calendrier et l'urgence de réalisation du projet.

Voir diaporama mis en ligne sur le site Internet du projet : <http://www.liaisona28a13.com/>

## 1. Les enseignements de la maîtrise d'ouvrage

Voir diaporama mis en ligne sur le site Internet du projet : <http://www.liaisona28a13.com/>

- Présentation des objectifs du projet par **Patrick BERG**, DREAL Haute-Normandie
- Les enseignements de la maîtrise d'ouvrage par **Patrick BERG**, DREAL Haute-Normandie

- **La nécessité du Contournement / liaison A28-A13**

**Patrick BERG** souligne qu'à travers les réunions publiques, le site Internet, les coupons T, les échanges ont porté parfois sur la nécessité du Contournement, de nombreuses expressions venant la

confirmer, en soulignant toutefois leur opposition au péage ou leurs propositions alternatives de réalisation.

○ **L'itinéraire par le pont Flaubert ne constitue pas «un contournement»**

Certains partenaires, comme Europe Ecologie Les Verts, ont estimé que plutôt que la réalisation de la variante préférentielle, il fallait achever un itinéraire dit « Ouest » par le pont Flaubert. Patrick BERG souligne que la DREAL a une perception différente : le Pont Flaubert relie deux infrastructures radiales (Sud III et A150) qui desservent une zone urbanisée, très proche du cœur de l'agglomération. Ainsi, cet itinéraire ne constitue pas un Contournement. Toutefois, il est également nécessaire à l'amélioration des déplacements dans l'agglomération, ce qu'a confirmé le Ministre des Transports.

○ **Un projet inséré dans un politique intermodale des transports**

Certaines expressions ont estimé qu'il fallait développer les volets ferroviaire ou fluvial du transports de marchandises en région, et, pour les voyageurs, les transports en commun. La DREAL partage la volonté de développer une politique intermodale des transports, dans la lignée de ce qui a été acté par la Commission DURON. Celle-ci a priorisé trois projets en Haute-Normandie : le Contournement Est, la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), la modernisation de la liaison fret Serqueux-Gisors. Le Grand Port Maritime de Rouen a également pour objectif de développer le fret ferroviaire et fluvial.

○ **Les préoccupations air-santé / bruit, et bilan carbone**

De nombreuses questions ont porté sur le bilan air santé/bruit de l'infrastructure ou son effet carbone. Patrick BERG évoque le récent rapport publié par Air Normand qui montre que la qualité de l'air, à l'échelle nationale, est mauvaise. Quatre facteurs principaux en sont à l'origine : le chauffage, l'industrie (avec une pollution au dioxyde de soufre qui a diminué), certaines pratiques agricoles (avec les épandages d'engrais secs qui entraînent la mise en suspension de particules), les transports (la route, avec une circulation à l'heure actuelle orientée sur le diesel et l'essence, mais dont le projet n'est pas le seul responsable).

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

○ **Le développement des transports collectifs**

Beaucoup d'expressions ont porté sur l'articulation entre le développement des transports collectifs et le Contournement Est, certains participants ne percevant pas le lien opéré par la DREAL. Il signale que sans attendre 2024, date de mise en service du Contournement, des politiques sont déjà mises en œuvre par les élus et les collectivités locales, la région, les deux départements, et les agglomérations. Toutefois, il souligne que les voies radiales aujourd'hui saturées pourront encore mieux être aménagées par les collectivités (mise en place de sites propres, travaux permettant de promouvoir une circulation apaisée, etc.). Ce point devra être traité dans le dossier d'enquête publique, en concertation avec les collectivités.

○ **Le projet et le développement économique**

Beaucoup d'expressions ont également questionné le lien fait par la DREAL entre le projet d'infrastructure routière, et la création d'emplois. La DREAL partage le point de vue selon lequel le projet n'est pas en lui-même et à lui seul créateur d'emplois, mais la DREAL est convaincue que l'infrastructure sera utile au développement économique et aux entreprises du territoire. Ce lien est «défensif», pour préserver l'emploi existant : il évoque le cas d'une entreprise qui s'est déplacée pour s'implanter à proximité de l'A13. Ce lien est aussi «offensif», de meilleures conditions de desserte

favorisant le développement de l'activité économique. Il indique que le développement devra néanmoins être maîtrisé pour ne pas favoriser l'étalement urbain. Ce point devra également être travaillé avec les collectivités.

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

De nombreux échanges ont eu lieu sur l'insertion du projet dans son environnement humain et naturel, avec des sujets tels que protections phoniques, insertion paysagère, rétablissement d'accès, ou impacts sur la ressource en eau. L'intention de la DREAL est de revenir vers les différentes communes concernées, telles que Oissel, Les Authieux, Val de Reuil, ou les communes autour du Bois d'Ennebourg. Il indique que de nombreuses normes existent aujourd'hui sur ces enjeux. La SAFER sera mobilisée sur les rétablissements d'accès des exploitations agricoles.

○ **Un projet au service du territoire**

De nombreuses expressions ont porté sur la crainte de voir le projet n'être qu'un «aspirateur à voitures», traversant le territoire, mais sans le desservir. Patrick BERG souligne que des réponses chiffrées ont été apportées par le porteur de projet, appuyé sur le travail des experts : ainsi, il a été précisé que, au sein de la zone d'étude du projet, le trafic de transit est de 4% sur l'ensemble des véhicules, de 15% si ce chiffre est pondéré au kilomètre. Globalement, le trafic de transit est susceptible de représenter jusqu'à la moitié environ du trafic sur l'infrastructure. Le reste est donc constitué de trafic local d'échanges avec le territoire, ou de trafic interne au territoire. De ce point de vue, les échangeurs vont jouer un rôle important pour la desserte du territoire. Le projet va en ce sens améliorer la desserte des communes traversées.

○ **Le recours à la concession**

Le fait que le projet soit à péage a largement été abordé. La DREAL a précisé que le coût du projet est évalué à 1,05 milliards d'euros. Pour parvenir à financer ce coût, le recours à des fonds privés est jugé nécessaire par la maîtrise d'ouvrage. Afin que le péage reste modéré, une subvention publique d'investissement a vocation à être apportée, correspondant à la moitié du coût du projet. Dans les projets les plus récents de ce type en Haute-Normandie, la subvention publique d'investissement a été partagée par moitié entre l'Etat et les collectivités. Le concessionnaire aura la possibilité de pratiquer, en sus, des réductions commerciales. Les collectivités auront également la possibilité d'apporter un financement supplémentaire, pour le fonctionnement, pour réduire encore le tarif du péage, au bénéfice de leurs ressortissants.

## 1. Temps d'échanges avec le public

---

**Michel GAILLARD, garant de la concertation**, précise que les présentations projetées en réunion seront disponibles sur le site Internet de la concertation et que les personnes souhaitant s'exprimer par écrit peuvent le faire à travers des fiches disposées sur chaque siège.

### **Interventions du public**

**Guillaume BLAVETTE, Effet de Serre toi-même, administrateur du réseau Action Climat France**, regrette que l'Etat persiste dans un projet qui augure mal la conférence internationale sur le climat en 2015 en France. Il déplore que tandis que les associations s'emploient à mobiliser le pays pour tenir

les objectifs dictés par les études du groupe international d'experts sur le climat (GIEC), le projet de Contournement Est, qu'il qualifie d'« aspirateur à camions », soit présenté. Il constate que les arguments des associations ont été peu entendus, et aurait souhaité que le préfet soit présent à chaque réunion. Il regrette que les élus, qui mènent par ailleurs selon lui des politiques peu favorables au développement des circulations douces, fassent la promotion de la voiture et de l'autoroute. Il estime inacceptable que le projet entraîne un flux ininterrompu de véhicules, pour le confort du Port de Rouen et des commerçants locaux. Il attendait une revitalisation du rail, une véritable politique fluviale, réclamées par les associations environnementales et la Fédération Nationale des Associations des Usagers de Transports (FNAUT).

**Simone AUTRET, habitante de Roncherolles-sur-le-Vivier**, estime que les termes de « participation du public dans un débat démocratique » mériteraient d'être explicités, tant ils génèrent d'incompréhension et de frustration. Elle estime que la limitation du temps de parole et les réponses différées de la maîtrise d'ouvrage rendent le dialogue impossible, frustrant ainsi le public.

Elle estime que Patrick BERG a exposé le point de vue de la maîtrise d'ouvrage avec calme, constance et courage, mais qu'en tant que DREAL, il a avancé des arguments trop stéréotypés pour répondre aux questions. Elle souligne que de son point de vue, au fur et à mesure des réunions, les présentations de la variante préférentielle par Jean-Yves PEIGNE devenaient de plus en plus sobres.

Le projet selon elle ne satisfait personne, et génère des incertitudes chez les personnes dont les biens sont menacés par la future infrastructure.

Elle estime la concertation faussée, car des participants avancent des arguments de raison, d'autres des arguments financiers, et que de son côté, la DREAL, évoque la raison d'Etat en balayant toutes les objections. Cette façon de procéder ne permet pas selon elle de répondre aux attentes des participants. Elle regrette également l'absence des élus autres que les élus locaux durant les réunions. Elle estime que les objectifs du projet sont contradictoires : il doit sauvegarder les terres agricoles et les espaces naturels, mais détruit 600 hectares. Elle estime que le consensus lors du débat public de 2005 n'existait pas, et que même si de nombreuses expressions favorables se sont prononcées, personne n'a voulu évoquer le financement : deux réunions de débat public consacrées à ce sujet ont été annulées.

Elle estime que le positionnement de certains élus n'est pas clair: le maire de Rouen souhaite que les véhicules passent au loin, mais, dans le même temps, est d'accord pour qu'il soit demandé aux gens de payer.

Elle estime dérisoire de rechercher le prestige international par la construction de grands ouvrages d'art, et préférable de rendre l'agglomération heureuse, sans opposer les uns aux autres.

**David CORMAND, président du groupe EELV au Conseil régional de Haute-Normandie**, estime que la concertation a été très intéressante, car elle a permis de balayer de nombreuses idées reçues répétées depuis des années. Ainsi, il était dit que le Contournement Est allait régler les problèmes et sauver l'économie, mais les débats montrent que cela est faux. Il était dit que le projet permettrait de transférer le transit, mais il a été montré que le transport de transit ne passe pas à l'est. Il était dit que le projet permettrait de gagner du temps de transport, mais aucune réponse précise n'a été apportée. En 2005 avaient été évoqués des avantages pour les habitants, mais la présence d'un péage montre que c'est faux. Il juge peu raisonnable de présenter le projet comme améliorant l'environnement et la santé, alors que la pollution augmente et que l'on continue de construire des

routes. Il estime que la dépense est colossale, rappelant qu'en 2005, le financement devait être public et qu'il n'en est plus question aujourd'hui. Il estime donc nécessaire de faire moins cher et mieux, de cesser de proposer un projet qu'il qualifie de « projet du passé ».

Il souligne que les discours politiques actuels évoquent souvent le développement durable, la transition énergétique, ou encore l'éco-région, et que le projet de Contournement montre le décalage existant entre les paroles et les actions des responsables politiques.

Il estime que la concertation a permis de mettre fin à l'unanimité qui était avancée depuis des années. Selon lui, le projet est archaïque, soulignant que les métropoles internationales essaient de revenir sur ce choix routier fait dans les années 70. Il souligne que les élus écologistes défendront des alternatives réalistes, économes et utiles, et qu'ils combattront ce projet qu'ils considèrent comme désuet, inutile et ruineux.

**Nicolas HUET, commercial**, est opposé au projet pour plusieurs raisons : il va entraîner des expropriations et la dévaluation des biens, alors qu'il serait possible selon lui de l'éviter. Il va détruire un écosystème. Il prévoit un péage, alors que beaucoup de gens ont dit que les péages d'Incarville et de l'A28 ne servent à rien. Il estime qu'il existe des solutions moins chères et plus utiles. Il demande au DREAL si, après avoir écouté les participants, le projet est jugé utile et viable. Il estime que le combat peut encore être gagné grâce aux élections régionales et départementales de l'année prochaine.

**Georges VINCENT, président de l'Association pour le Contournement Est de Rouen**, remercie les services de la DREAL, pour leur présentation du projet, qui permet de démontrer l'importance de l'infrastructure pour le développement économique et l'attractivité de la future métropole. Il estime que le garant a fait preuve d'un grand professionnalisme.

L'association a tenu à affirmer son soutien au cours du débat en rappelant les enjeux socio-économiques du projet : doter l'agglomération, future métropole, d'une rocade complète ; soulager les pénétrantes de problèmes croissants de saturation routière ; permettre un développement des transports en commun ; répondre au développement urbain des plateaux et permettre aux habitants d'atteindre plus rapidement leurs zones d'emplois ; consolider les liens entre la métropole et les bassins d'emplois des vallées de l'Andelle et de l'Eure ; améliorer les accès du GPMR et les trafics d'échanges liés à la zone industrialo-portuaire pour alimenter les zones commerciales de la région ; répondre aux défis économiques engagés par l'Etat le long de la vallée de la Seine en accueillant de nouvelles plateformes économiques, telles que Seine Sud ou le projet de Pîtres Le Manoir. D'autres enjeux consistent à lever le verrou routier de l'axe Calais-Bayonne et accroître l'attractivité de la métropole, moteur de l'emploi. Il indique que ces arguments sont repris dans la pétition mise en ligne par l'association, qui a recueilli 1 300 signatures en moins de 6 jours. Cela montre selon lui que la majorité, bien que silencieuse au cours de la concertation, exprime avec force son impatience de voir la réalisation du projet.

**Catherine MORIN-DESAILLY, sénatrice de Seine-Maritime**, estime que les nombreuses discussions, et expressions d'oppositions, dont fait l'objet le projet, font partie d'un processus normal. Elle rappelle son attachement à la réalisation du projet, qu'elle estime indispensable, notamment pour les raisons économiques évoquées par M. VINCENT. Elle rejoint également les raisons soulignées par le maire de Rouen.

Elle estime que le projet vise la diminution des embouteillages, de la pollution, de l'insécurité dans le tunnel de la Grande Mare, ou dans les traversées des villages du plateau Est. Sa préoccupation est que dans le cadre du dernier tracé retenu, toutes les solutions aient bien été étudiées. Elle comprend les inquiétudes des maires dont les communes vont être impactées. Elle demande officiellement à la DREAL si elle a étudié les propositions APACHE, afin d'être certaine d'avoir l'ensemble des données pour que les meilleurs choix possibles soient faits, dans l'intérêt des populations et des paysages.

**Pierre MENARD, président du Comité de défense du triage de Sotteville,** estime que si la concertation préalable avait réellement eu lieu, les participants ne seraient pas contraints d'intervenir. Il n'accepte pas que les réponses soient faites de façon péremptoire, condescendante et méprisante, et estime que la décision est imposée, que les porteurs du projet utilisent l'excuse des directives européennes pour rejeter le projet de 2005, qu'il qualifie de consensuel. Selon lui, l'Europe en question est celle qu'une large majorité de Français a rejeté, et qui a depuis été imposée, qui n'a d'autre ambition que de détruire tout service public.

Il refuse l'argument de la DREAL consistant à dire qu'une délégation de service public à une entreprise privée demeure du service public, alors que selon lui l'entreprise privée n'a d'autre but que la rentabilité la conduisant à licencier ses ouvriers lorsque ses profits ne sont plus assez importants. Il demande aux porteurs de projet de tenir compte des avis exprimés, d'introduire la dimension ferroviaire dans les projets. Il indique n'avoir reçu aucune réponse à sa demande d'entretien auprès des services de la CREA, formulée il y a 18 mois, ni aucune réponse à sa demande de rencontrer les services du préfet depuis février. Il demande aux porteurs du projet d'introduire la dimension ferroviaire pour les voyageurs et les marchandises, de renoncer à l'option partenariat public / privé, et au péage. Il demande que le travail soit mené dans un véritable esprit de service public, au service de tous les citoyens.

**Francis BIA, Haute Normandie Nature Environnement (HNNE),** estime que pour arriver à favoriser l'expression et soutenir l'exigence de la participation de chacun dans l'élaboration des politiques susceptibles de relever les enjeux environnementaux et sociaux, il est nécessaire de restaurer la confiance entre les élus et les citoyens. Il indique que HNNE a mesuré l'incompréhension des gens voyant leur projet de vie mis en péril. Si le maître d'ouvrage et le garant ont su faire preuve de responsabilité, il regrette l'absence d'élus affirmant la nécessité d'une solution qu'il estime archaïque. Tandis que la maîtrise d'ouvrage parle d'économie, les habitants avancent la qualité de vie. Les chambres consulaires réclament le développement logistique, et sa fédération demande une autre mobilité, moins de pollution, et moins d'atteintes environnementales.

2015 sera l'année de la Conférence internationale sur le climat. Elle sera l'occasion de décliner de nouvelles stratégies en matière de mobilité et d'échanges. Il estime nécessaire que le territoire ait l'opportunité de rompre avec des schémas qui, selon lui, augmentent les nuisances et affaiblissent le territoire, puisque l'épuisement des finances publiques est avéré. Il estime que des remèdes multiples existent, et devraient être mobilisés : la complémentarité des services, et la coopération de tous. Cette symbiose devrait renforcer selon lui la potentialité du territoire et valoriser ses singularités.

**Philippe MORGOUN, président de Haute Normandie Nature Environnement (HNNE),** remercie les associations pour leur travail d'étude, et leur donne officiellement le soutien de la fédération

d'associations qu'il préside. Il rappelle que le territoire haut-normand compte deux projets de contournement : à Rouen et à Évreux. Ces projets impactent l'environnement, détruisent des zones forestières sous couvert des grands besoins de l'Etat. Il invite les porteurs de projet à être vigilants sur les conséquences humaines du projet.

**Véronique BEREGOVY, vice-présidente EELV du Conseil régional de Haute-Normandie**, souligne que les collectivités participent de façon importante au financement de l'achèvement de l'A150. Elle rappelle que dans ce type de grand projet existe toujours un cahier des charges du développement durable, dans lequel le concessionnaire prend de nombreux engagements concernant la protection des riverains et de l'environnement. Elle déplore que, selon ses informations, tous ces engagements n'aient pas été tenus sur le chantier de l'A150 : à sa connaissance, il semblerait que l'information circule mal, que des emprises se soient élargies, que le concessionnaire se soit désengagé de certaines mesures compensatoires. C'est ce sur quoi porte l'inquiétude des élus écologistes de la Région.

Concernant le projet de Contournement, elle s'interroge sur la cohérence avec le schéma de cohérence écologique qui vise à protéger l'environnement. Elle regrette qu'une partie de l'argent public soit d'un côté investi pour protéger l'environnement, tandis qu'une autre soit investie pour le détruire. Elle souhaite que les décideurs soient cohérents par rapport aux objectifs fixés. Elle indique que les élus écologistes sont opposés au projet de Contournement Est, qui ne répond pas selon elle aux enjeux actuels.

**Alain VERNA, président de la filière logistique Seine Normandie**, estime que le débat doit se concentrer sur le fait de donner au territoire le moyen de ses ambitions en matière de développement économique durable et non sur la dénonciation du transport routier. Il indique que celui-ci représente 85% du trafic, tous modes confondus, et qu'avec 13 900 salariés, il est la part la plus importante des 39 300 emplois que compte la filière logistique de la région. Il indique que, suite à l'application de normes européennes, de 1990 à 2010, un ensemble routier transporte 20% de marchandises en plus en consommant 35% de gazole en moins, que le volume des remorques est passé de 55 m<sup>3</sup> à 90 m<sup>3</sup> pour les « MEGA » liner, et que les émissions de CO<sub>2</sub> sont passées de 145 grammes par tonne par km à 48 grammes. Il indique que le secteur des transports routiers traverse de nombreuses crises liées à la mondialisation, aux législations restrictives, ou aux taxes. Néanmoins, les PME locales ont durant les deux ans qu'aura été fermé le pont Mathilde, pris à leur charge les surcoûts entraînés. Il demande que l'attention ne soit plus focalisée sur les 400 entreprises de transport routier dans la région, alors que les poids lourds représentent moins de 10% des véhicules en circulation. Il considère que le contournement Est est nécessaire, et estime que sa nécessité a déjà été validée en 2005. Il rappelle que Rouen est la dernière agglomération de cette importance à ne pas être dotée d'un contournement, que la ville est encombrée, qu'elle constitue une zone de fort trafic pour les déplacements locaux et pour les flux de transit. Il estime que le projet apporte une réponse à cette problématique, en dissociant le trafic local des flux de transit. Il rappelle que les perspectives de développement économique liées à la réalisation de l'infrastructure sont nombreuses, tant à l'échelle de la métropole que de la région. Il estime que la nécessaire amélioration de l'accessibilité des plateformes portuaires du Grand Port Maritime de Rouen est complémentaire des solutions de report modal que les entreprises de logistique appellent de leurs vœux. En fluidifiant le trafic régional, le Contournement Est va selon lui concourir au désenclavement de l'ensemble de la frange littorale et

de son arrière-pays, au nord de la Haute-Normandie, et vers la Grande-Bretagne. Il constitue ainsi à son sens un enjeu de première importance pour le département, pour accéder à l'est et au sud de Rouen, et rejoindre l'A13 vers Paris, et l'axe N154/A10 en direction d'Orléans. Le Contournement doit aussi être une source de développement économique et touristique en facilitant l'accessibilité au littoral depuis l'Île-de-France, estimant que des milliers d'emplois en dépendent sur le plan industriel, logistique, commercial et touristique. Enfin, il souligne qu'il n'y a pas d'opposition avec les salariés des entreprises qui prônent une logique de développement durable.

**Alain ROUSSEL, président d'ACCES** et cosignataire du communiqué commun des associations de défense des habitants et de l'environnement contre le projet de liaison A28-A13, est favorable à un contournement. Il estime que celui-ci néanmoins ne doit pas détruire le paysage, le milieu agricole, et les habitations. Il est opposé à l'autoroute et aux péages, car cela aura un effet dissuasif, et aura pour conséquence de voir ces camions emprunter les routes secondaires. Il évoque l'échangeur de Criquebeuf sur l'autoroute A 13, estimant que mettre en place un péage à ce niveau n'est pas la bonne solution. Il souhaite qu'au lieu de réaliser des échangeurs, la DREAL envisage des ronds-points, plus simples à réaliser.

Il est conscient de la nécessité de réaliser l'infrastructure, et souhaite qu'elle arrive prochainement, estimant que 10 ans est une durée trop longue. Aussi, il propose de prioriser certaines réalisations. Il estime qu'en 2005, le Conseil général avait indiqué être opposé au péage. Selon lui, la concession signifie que les gens paieront trois fois, via l'Etat, via les collectivités et via le péage.

Il rappelle que durant la concertation, les maires ont demandé qu'un projet différent soit élaboré, sans péage. Ainsi, il demande que les habitants, les infrastructures et les agriculteurs soient pris en considération, ainsi que l'économie. Il souligne le gel de deux tiers de la zone Seine Sud. Il estime que les expropriations peuvent être évitées, et craint de voir les commerces désertir les villes. Il regrette ne pas avoir réussi à s'entendre avec la DREAL pour le moment, et appelle à réaliser un travail en commun. Il demande à Frédéric SANCHEZ, président de la CREA, d'être acteur dans la définition d'un compromis. Il estime les pétitions inutiles, soulignant que la meilleure des choses est le dialogue, et qu'un bon compromis est préférable à un mauvais projet.

**Pierre MENARD, président du Comité de défense du triage de Sotteville**, indique que le Sénat va débattre sur la réforme du système ferroviaire français, qui ne comporte aucun élément sur le fret ferroviaire.

### **Réponses des porteurs de projet**

- **Le prix du péage**

**Patrick BERG, DREAL Haute-Normandie**, rappelle que, contrairement à ce qui a pu être dit dans la presse, le niveau de péage envisagé n'est pas de 4 euros, mais que les études de trafic ont été réalisées sur la base d'un niveau de péage de 10 centimes d'euros par kilomètre pour les voitures particulières, et de 30 centimes d'euros par kilomètre pour les poids-lourds.

Patrick BERG estime que la solution qui consisterait à laisser la situation actuelle perdurer, en termes de circulation des poids lourds dans le centre-ville de Rouen, ne lui semble pas constituer pas un choix d'avenir.

- **L'impact foncier**

Patrick BERG rappelle que sur les 600 ha qui vont être consommés, 290 ha sont des terres agricoles, 160 ha des terres boisées, le reste étant constitué de terrains naturels, de délaissés, et parfois de terres occupées.

- **L'impact écologique**

Patrick BERG rappelle qu'une démarche, obligatoire légalement, sera menée pour éviter, réduire et compenser. Il rappelle que, si un décret d'utilité publique est signé, c'est qu'une appréciation globale des effets positifs attendus du projet et de l'atteinte au droit de propriété aura été menée. Il précise que dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique, aucun terrain ne peut être acquis sans une indemnisation juste et préalable.

- **L'attitude de la DREAL**

Patrick BERG rappelle que la DREAL est un service public, laïc, neutre et respectueux des usagers, qu'il n'y a ni mépris ni condescendance dans l'expression de la DREAL, et que la DREAL est à l'écoute des participants à ces réunions.

- **La concession**

Patrick BERG rappelle que les entreprises privées investissent et créent des emplois, ce qui est bénéfique à l'activité économique. Il souligne qu'un concessionnaire dispose d'une délégation de service public et qu'il est encadré par un cahier des charges.

- **Le développement durable**

Patrick BERG estime que présenter la route comme étant un mode de circulation périmé est une vision idéologique. Il rappelle que de nombreuses politiques publiques de développement durable sur le territoire de la Haute-Normandie sont portées ensemble par l'Etat et la région. Il souligne qu'on est aujourd'hui parfaitement capable de réaliser des infrastructures respectueuses de l'environnement humain et naturel. Il souligne que la DREAL, pour construire ces éléments, aura besoin de travailler avec le territoire et avec les élus.

- **Le débat public de 2005**

Patrick BERG rappelle qu'il n'existait pas de consensus en 2005. Ainsi, le maire de Belbeuf n'était pas d'accord avec le tracé, et des questions subsistaient sur la traversée du site Natura 2000 du coteau Saint-Adrien, et du captage de la Chapelle, qui ont été approfondies par la suite. Il affirme que le tracé d'une telle infrastructure est nécessairement un compromis, et que la DREAL aura à cœur de prendre en compte les préoccupations des riverains.

## 1. Interventions des collectivités

---

- **Intervention de Frédéric SANCHEZ, Président de la Communauté d'agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe**

**Frédéric SANCHEZ** remercie Michel GAILLARD pour avoir garanti à tous la possibilité de s'exprimer, le maître d'ouvrage pour avoir mené à bien la concertation en mettant à la disposition de tous l'information disponible. Il remercie le Préfet, les services de l'Etat et particulièrement M. BERG, qui a fait l'objet d'attaques personnelles, qu'il considère comme déplacées.

Il indique que le conseil communautaire de la CREA, qui regroupe 156 élus, s'est prononcé favorablement sur le projet. Ce vote a été confirmé par un vote majoritaire des conseils municipaux des 71 communes qui ont eu à se prononcer dans le cadre des procédures du Plan des Déplacements Urbains. Il souligne que cette décision se situe dans la continuité de décisions antérieures, car dès 2001, des votes ont confirmé l'adhésion des communes de l'agglomération au projet de contournement Est. Les élus municipaux de la CREA soutiennent majoritairement le projet de Contournement Est.

La prochaine décision que les pouvoirs publics ont à prendre dans ce dossier est de fixer le tracé. Cette question est latente depuis de nombreuses années et divise le territoire. Si cette décision n'est pas prise, des dizaines d'hectares sur le territoire ne pourront faire l'objet d'aucune mutation. Il estime que cette situation ne peut pas durer.

**Frédéric SANCHEZ** considère que si les débats ne conduisent pas à prendre une décision sur le tracé, ce serait un échec collectif, qu'il serait le premier à regretter. Il souligne que le maître d'ouvrage a mené à bien ses études, qu'il a rendu publiques ses analyses, contestées par certains, ce qu'il estime légitime.

La CREA souhaite que le maître d'ouvrage prenne une décision, et invite les communes à se rassembler autour d'un même tracé.

▪ **Bernard LEROY, président de la Communauté d'agglomération Seine Eure**

**Bernard LEROY** indique avoir participé aux réunions d'ouverture et aux réunions dans l'Eure, toutes très fréquentées. Il y a entendu l'inquiétude, qu'il estime légitime, des riverains impactés, car ils ne connaissent pas le passage exact du tracé, et attendent une réponse précise. Il évoque également la préoccupation de la dévaluation immobilière. Il a entendu le désespoir de gens modestes qui sont dans l'incapacité de réaliser leur projet à cause du sursis à statuer qui stérilise certaines parties du territoire. Il estime ainsi urgent que des décisions soient prises afin que les habitants connaissent leur futur.

Il fait siennes les craintes concernant l'environnement, le paysage de la vallée de la Seine, le panorama de la Côte des Deux-Amants, l'atteinte au patrimoine et au milieu naturel d'une agglomération qui a toujours eu à cœur de protéger son patrimoine et ses ressources naturelles par des mesures exemplaires reconnues nationalement. Il est préoccupé par ce qu'il qualifie de « balafre imposée », et exige les meilleures solutions techniques en matière de paysage, de protection contre le bruit, de protection de la santé, de la faune et de la flore.

Il a aussi entendu les milieux économiques et agricoles, impatients de voir la liaison réalisée, qui permettrait de rendre les entreprises plus compétitives, qui exportent dans le monde entier à travers les Grands Ports Maritimes de Rouen et du Havre, mais aussi ceux de la mer du Nord. Il évoque la mobilisation des élus du Pôle Métropolitain depuis deux ans pour la création du pôle multimodal Seine sud - Pîtres - Alizay - Le Manoir, qui favorise les transports alternatifs.

Il a entendu les acteurs du tourisme pour lesquels le projet permettrait d'ouvrir le territoire au nord de la France et à la Belgique, mais qui craignent aussi les dégâts sur l'écrin que les touristes viennent chercher.

**Bernard LEROY** évoque les 5 200 chômeurs de la CASE et de la vallée de l'Andelle, qui attendent le désenclavement des vallées sinistrées, qui espèrent que des entreprises s'implantent, pour remplacer celles détruites ces dernières années. Il souligne que le chômage a augmenté de 32% en trois ans.

Il évoque également les pertes de temps passées dans la circulation, génératrice de pollution, et qui fragilise le budget des ménages. Il estime inacceptable que les problèmes de l'A13 et des échangeurs d'Heudebouville, d'Incarville et de Criquebeuf ne soient pas traités, car ils sont un préalable à tout aménagement nouveau.

Il salue le courage et l'énergie des fonctionnaires et du garant qui ont répondu aux questions lorsque cela était possible, et qui ont enregistré tous les avis exprimés.

Il invite à la prudence concernant le gabarit de l'ouvrage d'art et du barreau eurois, qui pourrait selon lui être simplifié, permettant de réduire le coût, et donc de viser la gratuité, nécessaire pour éviter de couper le territoire en deux et d'encourager la fracture économique et sociale. Il estime que la CASE a beaucoup souffert avec l'A13 qui coupe Incarville du Vaudreuil, et l'A154 qui a coupé Louviers en deux. La CASE est solidaire des Rouennais, mais ne peut accepter de payer deux fois, de voir le territoire à nouveau morcelé par une infrastructure infranchissable physiquement et économiquement.

Il indique avoir convoqué une séance extraordinaire du conseil communautaire le 10 juillet à Louviers. Le Préfet disposera ainsi de la contribution des élus de la CASE avant la clôture de la concertation publique. Il remercie le préfet d'avoir organisé la concertation.

#### ▪ **Intervention de Nicolas ROULY, Président du département de Seine-Maritime**

**Nicolas ROULY** salue l'importance de la participation aux réunions de concertation, importance qui montre l'utilité de la concertation. Il estime que l'enjeu de la réunion de clôture porte aussi sur la suite et la prise en considération des avis. Il estime que la concertation est un exercice de construction. Il remercie le garant du rapport qu'il établira, car il s'agit de l'élément déterminant au regard duquel le maître d'ouvrage donnera suite au projet, et au regard duquel les collectivités seront amenées à accompagner le projet.

Il affirme l'urgence, l'importance et l'utilité d'obtenir, à l'issue de la concertation, le travail qui aboutira le plus vite et le mieux possible au tracé attendu par le territoire.

Il rappelle l'extrême fragilité du réseau urbain de l'agglomération, soulignant que les conditions de circulation étaient difficiles avant l'incendie du pont Mathilde, et qu'elles le resteront après sa réouverture, malgré les efforts considérables consentis par les collectivités sur les transports en commun depuis une dizaine d'années.

Il constate un paradoxe en prenant connaissance de certaines prises de position qui se sont exprimées dans la presse locale, où certains s'interrogent sur le fait que le Contournement Est interviendrait tardivement, et de l'autre côté les demandes quotidiennes sur la date de réouverture du pont Mathilde. Il estime le pont nécessaire, mais considère qu'il n'est pas le contournement dont le territoire a tant besoin. Il souligne que même des opposants au tracé ont confirmé le besoin d'un Contournement.

Le tracé est le sujet de la concertation, et le DREAL a indiqué qu'il serait encore discuté au plus près du terrain. Il estime que ce sujet ne peut se traiter dans le cadre d'oppositions frontales. Il juge les oppositions de principe légitimes, mais rappelle que la question de l'opportunité a été tranchée après le débat public de 2005. Il souligne que si certaines pétitions sont opposées au tracé, d'autres

réaffirment la nécessité d'avoir un tracé. L'exercice de la concertation est de poursuivre le travail à la lumière des expressions.

Il estime que la clarification est importante, considérant que les habitants ont besoin de connaître le tracé, et ce faisant les conditions opérationnelles du Contournement. De ce point de vue, un travail doit encore être mené sur les mesures compensatoires, les engagements auprès des riverains, le mode de financement. Il rappelle que le débat continuera dans les mois à venir, sous la forme d'une concertation et aussi durant l'enquête publique.

Il souligne que la question du financement n'est pas l'objet de la concertation, mais rappelle qu'en 2005, le Département avait dit que la maîtrise d'ouvrage devait revenir à l'Etat, et qu'il assumerait comme les autres collectivités locales les engagements qu'il serait en mesure d'assurer. Il rappelle l'engagement du Département sur le pont Flaubert et ses accès définitifs sud, tout comme sur le Contournement Est. Il confirme qu'alors, le Département avait exprimé un refus du péage, car, à ce stade du débat, il considérait que les finances publiques permettaient d'écarter cette perspective. Aujourd'hui, il constate que le contexte économique a évolué et que les Départements sont par ailleurs concernés par une grande évolution institutionnelle.

Il estime nécessaire d'avancer sur cette étape pour aborder les étapes suivantes, en ayant à l'esprit les préoccupations que le Département partage sur la qualité de vie des riverains, les enjeux environnementaux et les questions économiques.

Nicolas ROULY demande que le dialogue se poursuive afin que le projet avance positivement, au plus près du terrain.

▪ **Intervention de Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, Président de la région de Haute-Normandie**

**Nicolas MAYER-ROSSIGNOL** remercie les services de l'Etat pour leur travail respectable et responsable. La situation actuelle en matière de circulation dans le périmètre élargi de la future métropole et sur les plateaux Est et Nord, est, de façon consensuelle, considérée comme non satisfaisante, surtout depuis l'accident du pont Mathilde, et ce en dépit des efforts menés par les différentes collectivités pour développer les transports en commun. Des flux de transit sont ainsi contraints d'emprunter des infrastructures qui servent normalement à desservir l'agglomération, ce qui pénalise de très nombreux Haut-Normands.

Les élus régionaux se sont exprimés majoritairement et à plusieurs reprises en faveur du Contournement Est. Il souhaite que ne soient pas opposées, à ce projet, des politiques menées par ailleurs par le Conseil régional en faveur du développement des transports en commun, ou de protection de l'environnement et de la biodiversité. Il souligne que si la Région ne menait pas une politique suffisamment volontariste sur les sujets environnementaux, les élus écologistes auraient déjà démissionné.

**Nicolas MAYER-ROSSIGNOL** retient les points suivants de la concertation :

- Le contournement Est ne sera jamais la panacée, il ne doit pas être vu comme incompatible avec le développement et le renforcement d'autres politiques, telles que le traitement de la question de l'échangeur de Criquebeuf, qui est un sujet indépendant du Contournement Est. La concertation a permis de montrer que l'échangeur de Criquebeuf était un sujet à part entière. Le développement des transports en commun, dans lequel les collectivités prennent toute leur part, est, lui aussi, important.

- De nombreux participants aux réunions ont demandé à clarifier les impacts sur leurs terrains. Il estime impératif de lever l'incertitude qui pénalise financièrement les propriétaires.
- Les questions environnementales doivent faire l'objet de réponses dans la suite du processus, sur les protections phoniques, les aménagements paysagers, les interactions avec l'agriculture. Les propositions telles que celles d'APACHE, ou d'ACCES, doivent être examinées.
- Il indique que la Région est prête à prendre sa part de l'investissement, malgré l'état dégradé des finances publiques. Il estime que cette participation ne nuira pas aux autres investissements de la Région en matière environnementale. Enfin, il estime nécessaire que le modèle économique du projet soit affiné.

**Nicolas MAYER-ROSSIGNOL** conclut qu'il est nécessaire de prendre des décisions et d'apporter des clarifications, comme cela est ressorti de la concertation.

## 1. Les conclusions et enseignements de la concertation de la DREAL Haute-Normandie

---

**Patrick BERG, DREAL Haute Normandie,** remercie les élus qui viennent de s'exprimer pour leurs prises de position, car clairement un projet d'une telle importance n'a de chance de voir le jour dans de bonnes conditions que si les élus expriment les attentes du territoire, aident à la réalisation des choix et aident à la mise au point des compromis. Il rappelle que dans la concertation, les questions ont beaucoup porté sur l'impact concret de l'infrastructure. Il acte la nécessité de revenir vers le territoire, soulignant que le compte-rendu de la concertation permettra d'éclairer la décision du Ministre, qui devra décider de la poursuite du projet. La DREAL est convaincu de la nécessité du projet. Il estime qu'il sera nécessaire de revenir d'une part vers les collectivités que sont la Région, les Départements et les agglomérations, pour échanger sur le dossier d'étude d'impact, qui comportera notamment des précisions sur la bande des 300 mètres. Il précise que le maître d'ouvrage aura également à proposer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, qui feront l'objet d'échanges approfondis avec les collectivités.

La DREAL aura également besoin de revenir vers les maires, avec la présence des agglomérations, dans le cadre de réunions tripartites. Il rappelle aussi la pratique de la DREAL consistant à rencontrer régulièrement les associations environnementales, soulignant qu'il sera nécessaire de se réunir également pour faire un point régulier avec les associations de riverains, particulièrement celles qui portent des propositions. Il précise que les propositions d'APACHE font d'ores et déjà l'objet d'un examen en ce moment. Il affirme que tout ce qui pourra être intégré dans un compromis en matière de configuration précise du projet sera intégré aux étapes ultérieures, si le Ministre décide d'aller vers les étapes suivantes du projet. La construction du cahier des charges du concessionnaire sera, après l'enquête publique, un autre moment capital.

**Patrick BERG** ré-affirme que la concertation qui vient d'avoir lieu est un point de départ et que la DREAL aura à cœur de construire le projet avec le territoire, pour que les impacts en soient minorés et pour que les effets positifs en soient optimisés.

## 2. Les conclusions et enseignements de la concertation du Garant

**Michel GAILLARD** rappelle que le compte-rendu des échanges est réalisé par le maître d'ouvrage, et que le Garant ne se prononce pas sur le fond. Il relève quatre idées clefs de la concertation :

- Le projet a été reconnu utile : le principe d'un projet autoroutier a souvent été contesté dans les réunions publiques, mais sur l'ensemble des modes d'expression, on compte de nombreuses expressions en faveur du projet. Il souligne que les élus sont pour la plupart favorables, y compris les élus membres de l'association ACCES. Ce qui fait problème est le tracé proposé. Dans les réunions publiques et sur le site Internet, les milieux économiques soutiennent le projet, et de nombreux intervenants soulignent l'urgence de sa réalisation.
- Le tracé préférentiel est contesté. Des propositions ont été faites, telles celle d'APACHE, que le maître d'ouvrage a promis d'étudier. Il souligne ainsi que, dans la phase qui va s'ouvrir, la DREAL est disposée à se rapprocher des élus. Il prend note que des expressions ont estimé que la concertation avait été sous-évaluée.
- Le principe du péage est une question très importante du débat. Il a entendu les arguments (pouvoir d'achat des personnes modestes, les effets pervers du péage...).
- Le cadre de vie des habitants a été le moteur des interventions (bruit, particules fines, cadre de vie...) Il rappelle que si l'enquête publique a lieu, tous ces points seront étudiés précisément. Il rappelle que l'objectif d'« éviter, réduire, compenser » porte également sur la compensation de la perte du patrimoine. Il estime également que les interrogations du monde agricole devront être suivies avec attention.

Michel GAILLARD rappelle que la concertation s'achève le 12 juillet, et que son rapport sera prêt pour début septembre. Il souligne le souhait de tous de voir la décision être prise rapidement.

### 1. Conclusion

**Pierre-Henri MACCIONI, préfet de la Région Haute-Normandie**, remercie Michel GAILLARD pour sa conduite des débats, qu'il a mené en toute objectivité. Il appartient au maître d'ouvrage de produire un compte-rendu de la concertation. La DREAL lui proposera rapidement un compte-rendu, qu'il adressera alors au Ministre des transports, qui le transmettra lui-même à la Commission nationale du débat public (CNDP). Le Ministre aura à se prononcer sur les conditions de poursuite éventuelle du projet. Si le projet est poursuivi, ce sera dans le cadre d'un dialogue étroit avec le territoire, notamment avec les élus. La concertation est un point de départ, de nouvelles étapes importantes sont à venir : l'enquête publique, qui sera l'occasion de nouveaux échanges avec les habitants et les élus, pour débattre et améliorer ce qui peut l'être. Il réunira une nouvelle fois les instances de gouvernance du projet dès le mois de septembre, et veillera à ce que le Ministre dispose de tous les éléments pour prendre sa décision le plus vite possible.

Il souligne que le projet est soutenu par les principaux élus de la région, qui ont été élus par les citoyens. Il remercie ces élus de leur soutien, car il estime le Contournement important pour le territoire, et attendu depuis de nombreuses années. La capitale de la Haute-Normandie, bientôt métropole de Rouen Normandie, et les deux Départements, ont un besoin vital de cet équipement, pour leur développement économique et social, pour la création d'emplois et pour que habitants puissent y vivre et s'y déplacer dans des conditions satisfaisantes.

Le Préfet veillera à ce que toutes les étapes ultérieures qui vont durer jusqu'en 2024, si le Ministre en décide ainsi, se déroulent dans les meilleures conditions de dialogue avec les élus et le territoire, pour que l'équipement soit ajusté au mieux de l'intérêt général.