

Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de Haute-Normandie  
Concertation sur le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28A13

**TABLE RONDE DE OISSEL**  
ENJEUX ECONOMIQUES DU PROJET  
**LE 2 JUIN 2014**

La réunion a duré trois heures dix et a accueilli **344 participants**.

**21 interventions** de la salle ont eu lieu et **47 questions et avis écrits** remis.

**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 <sup>1</sup>
- L'exposition sur le projet de Contournement Est de Rouen
- Une urne pour le recueil des avis et des questions

**Déroulement de la réunion**

**1. Ouverture**

- Mot d'accueil par **Stéphane BARRE**, maire de Oissel ;
- **Michel GAILLARD**, garant de la concertation.

**2. Présentation du projet**

- Présentation des objectifs du projet par **Patrick BERG**, DREAL Haute-Normandie,
- Présentation des principales caractéristiques du projet et de la variante préférentielle par **Jean-Yves PEIGNE**, chef du Service Déplacements Transports Multimodaux et Infrastructures

**3. Interventions en tables rondes**

- Intervention de **Jean-Pierre DESORMEAUX**, Président de la Chambre de commerce et d'Industrie de Normandie
- Intervention de **Philippe DEISS**, Directeur général du Grand Port Maritime de Rouen

**4. Temps d'échanges avec le public**

**5. Conclusion**

---

<sup>1</sup> (350 dossiers de concertation diffusés)

## 1. Ouverture

---

- **Accueil républicain par Stéphane BARRE, maire de Oissel**

**Stéphane BARRE, maire de Oissel**, salue les participants venus nombreux à cette réunion de concertation, preuve selon lui que ce projet mobilise les habitants. Il estime le Contournement Est important pour l'agglomération mais très impactant pour le canton et sa commune, et qu'il doit donc être conçu dans l'écoute du public. Il souligne que les élus de la ville de Oissel et l'association ACCES ne sont pas opposés au Contournement de Rouen. Ce projet a d'ailleurs été validé à l'issue du débat public de 2005 par une large partie des élus de l'agglomération. En revanche, il souligne l'opposition de l'association au tracé qu'il estime imposé par l'Etat. ACCES, qui réunit une quinzaine de maires, milite pour la réalisation d'un contournement soutenable et a selon lui obtenu, par sa mobilisation, la tenue de cette concertation. Il exprime sa satisfaction à voir des élus, aux sensibilités politiques divergentes, réunis au sein d'une même association. Celle-ci propose des alternatives de tracé, que l'on peut retrouver sur le document d'information « ACCES info ». Il insiste sur le devoir démocratique, et la nécessité selon lui que les arguments des uns et des autres s'expriment dans le cadre de la concertation. Il estime que la commune de Oissel est la plus concernée par les impacts du projet sur la santé, l'environnement, l'économie. Il milite pour une stratégie éco-responsable respectueuse de l'environnement, et garante de la protection des habitants et des travailleurs. Il invite à s'interroger sur les modes de déplacement actuels et futurs. Selon lui, le tracé est un non-sens qui impactera les habitants, avec ses 30 000 véhicules par jour. Il regrette que des solutions moins onéreuses ne soient pas privilégiées, alors que la Seine traverse l'agglomération, et qu'une gare ferroviaire de triage dessert Sotteville-lès-Rouen. Au nom de l'association, il soutient un projet mettant en avant la multimodalité et les points forts de l'agglomération que sont le fleuve et le rail, et non un projet autoroutier payant, liaison de 41 km qui va à l'encontre du Grenelle de l'environnement, et qui entraînera la suppression de 600 ha de terres agricoles. Il invite chacun à s'exprimer sur le projet dans le cadre de la réunion.

- **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.

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

## 2. Présentation du projet

---

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
- Présentation des principales caractéristiques du projet et de la variante préférentielle par **Jean-Yves PEIGNE**, chef du Service Déplacements Transports Multimodaux et Infrastructures

## 3. Interventions en tables rondes

---

- **Intervention de Jean-Pierre DESORMEAUX, président de la CCI Normandie**

**Jean-Pierre DESORMEAUX, président de la CCI Normandie**, indique que la première grande caractéristique de l'économie régionale est d'être portuaire, du fait de sa géographie, soulignant que Le Havre et Rouen sont deux ports maritimes très anciennement implantés. Sa seconde grande caractéristique est d'être industrielle, ce secteur restant prépondérant dans l'économie de la Haute-Normandie. Il estime que l'économie industrielle constitue un atout fort pour la région, et que cela va perdurer. L'intérêt collectif doit selon lui porter sur l'amélioration des grands axes de compétitivité. Ainsi, la grande Région Paris Seine Normandie fait l'objet de nombreuses réflexions visant à élaborer une stratégie à trente ans, qui doit se fonder sur le développement de l'excellence en matière logistique, industrielle et énergétique.

A l'échelle de l'axe Seine, le territoire se trouve en concurrence avec les grandes zones industrialo-portuaires d'Europe du Nord. Dans l'objectif d'améliorer leur compétitivité, les trois grands ports de la vallée de la Seine se sont réunis pour former le réseau HAROPA (Havre-Rouen-Paris).

Il rappelle que l'économie maritime et portuaire représente 4000 emplois à l'échelle du Port de Rouen, 18 000 emplois si l'on y ajoute l'industrie liée. A l'échelle de la région, cette économie représente 50 000 emplois, ce qui signifie que l'économie portuaire représente ainsi un cinquième de la richesse régionale. Or, cette économie est fondée sur la logistique et la génération de flux, elle a donc besoin d'un réseau très bien maillé, en particulier pour le transport de marchandises.

Il invite à ne pas opposer un mode par rapport à un autre, car c'est leur combinaison qui fonde leur efficacité, à la fois sur le plan économique et environnemental.

Il note que le transport fluvial est un mode qui bénéficie d'un certain nombre d'investissements publics. La région a fait l'objet de peu d'investissements en matière ferroviaires ces 30 à 50 dernières années, mais il rappelle que la Commission Mobilité 21 et le Gouvernement ont placé la Liaison Nouvelle Paris Normandie (LNPN) prioritaire à l'échelle nationale.

Il estime que l'amélioration des déplacements voyageurs concerne aussi le fret, car elle permettra de libérer des capacités.

Enfin, il estime que la région est correctement équipée sur le plan routier, excepté sur la discontinuité au niveau de Rouen sur l'axe Calais Bayonne. Il estime que c'est un maillon manquant de la chaîne permettant l'efficacité de l'ensemble des modes. Ainsi, sur le strict plan économique, il perçoit un intérêt essentiel dans la réalisation de la liaison A28 A13, en particulier pour la desserte de deux grandes zones multimodales que sont Seine Sud et Pîtres Alizay. Pour conclure, il estime que retarder le calendrier de cet équipement gênerait la région, ses entreprises et ses habitants, et empêcherait de les doter des atouts nécessaires à une meilleure compétitivité.

- **Intervention de Philippe DEISS, Directeur général du Grand Port Maritime de Rouen**

**Philippe DEISS, Grand Port Maritime de Rouen**, indique que le Port de Rouen représente 22 à 26 millions de tonnes selon les années, et que ce chiffre s'élève au sein d'HAROPA à 90 millions de tonnes, ce qui place HAROPA au 5<sup>e</sup> rang des ports européens.

Il souligne que Rouen est un port d'estuaire aménagé pour accueillir des navires à forts tirants d'eau. Il couvre deux régions et trois départements car il est implanté au-delà de l'agglomération rouennaise (Port Jérôme et Honfleur), ce qui lui permet d'acheminer la marchandise au plus près des centres de consommation ou de production. Le port constitue ainsi une interface entre les modes maritimes et terrestres (routier, fluvial et ferré).

En termes de spécificités, Rouen est aujourd'hui le premier port européen en céréales à l'export et environ 50% des exports français transitent par le Port de Rouen, le premier port français en termes d'agro-industrie, d'engrais, de produits papetiers et de groupage (échanges de conteneurs sur l'axe Nord Sud avec les DOM TOM et l'Afrique). Enfin, le Port de Rouen est le 2<sup>e</sup> port français pour les produits pétroliers raffinés.

Une étude menée par l'INSEE sur l'impact socio-économique du Port, indique qu'il représente 18 000 emplois salariés, et qu'il permet aux entreprises de dégager environ 2 milliards d'euros de valeur ajoutée. Les emplois se répartissent principalement sur Rouen, mais aussi Lillebonne, Port Jérôme et Le Havre. Les deux grands Ports maritimes du Havre et de Rouen représentent 50 000 emplois salariés et un cinquième de la richesse régionale.

Un des objectifs stratégiques du Port de Rouen est d'augmenter de 10 à 20% le trafic maritime pour atteindre 25 à 27 millions de tonnes en 2020, objectif déjà presque atteint. Le Port souhaite également accroître le trafic fluvial de 40% d'ici 2019 et atteindre une part des modes alternatifs de 25%.

Il souligne que la compétitivité réside à la fois dans les accès maritimes et les accès terrestres, car les marchandises doivent converger vers ou depuis les différentes implantations du Port. Celui-ci souhaite conserver sa place de 1<sup>er</sup> Port européen dans l'export des céréales et se développer sur les zones en projet comme Seine Sud et Alizay.

Il note que depuis 2008 la part du mode routier a considérablement décru (80% des post acheminements à 70% en 2013), tout comme le mode ferroviaire (de 10% à moins de 5%), mais que le mode fluvial augmente : en 2004, aucun conteneur ne circulait par voie fluviale, tandis qu'en 2013, on en comptait 70 000. Il souligne que ces trafics représentent une réduction conjointe du mode routier.

Néanmoins, les derniers kilomètres nécessitent toujours un recours à la route. Ainsi, ce sont 10 millions de tonnes qui sont acheminées par la route, soit 62% des tonnages du Port. Le fleuve représente 18% des tonnages, que le Port a pour objectif d'augmenter à 20% d'ici 2020 (en passant de 2,9 à 3,9 millions de tonnes), le fer 5% (avec l'objectif de le maintenir à ce niveau malgré les difficultés rencontrées dans le secteur). Le pipe (transport de produits hydrocarbures raffinés) représente 15% et est amené à diminuer. Il souligne que le trafic routier resterait stable en proportion, soit 62% (en passant de 10 à 12 millions de tonnes).

Il ne souhaite pas se prononcer sur le choix d'une variante pour le Contournement Est de Rouen, mais plutôt insister sur les fonctionnalités apportées par l'infrastructure. Il souligne donc l'importance de décongestionner l'agglomération, notamment pour améliorer les accès aux sites logistiques et industriels entre Rouen et la Bouille, mais aussi aux zones amenées à se développer comme celle d'Alizay et aussi, à terme, celle de Seine Sud.

## 4. Temps d'échanges avec le public

---

**Michel GAILLARD, garant de la concertation**, précise que les personnes souhaitant s'exprimer par écrit peuvent le faire à travers des fiches disposées sur chaque siège.

### **Interventions du public**

**Sylvain BRIERE, militant CGT Union locale de Sotteville lès Rouen, Saint Etienne du Rouvray, Oissel**, indique qu'une motion a été prise par les délégués syndicalistes ce 12 juin, pour leur 24<sup>e</sup> Congrès. Il interpelle les responsables politiques quant à la désindustrialisation de la zone d'emploi de Sotteville-lès-Rouen, Saint Etienne du Rouvray, Oissel, qui va s'amplifier selon lui avec le tracé proposé pour le Contournement Est de Rouen. Il estime que cette politique va à l'encontre du contexte local, alors que les cheminots mènent une lutte courageuse pour conserver un réel service public ferroviaire, que la gare de triage de Sotteville lès Rouen fait l'objet d'une casse délibérée, que le recours à la concurrence ne cesse de détériorer les conditions de travail et le salaire des travailleurs de la route, et que l'actualité est trop souvent marquée par des pics de pollution à particules impactant la santé publique et la vie quotidienne des habitants. Il estime que les élus soutenant ce projet sont les mêmes qui ont cessé de soutenir l'action et la mobilisation des salariés de Pétroplus. Ainsi, au nom des congressistes, il désapprouve le tracé et le projet, qui n'est selon lui pas une priorité, à la

différence d'un vrai soutien à la complémentarité des modes de transport (ferré, fluvial, routier), nécessaire à la réindustrialisation de la zone Seine Sud.

**André-Pierre TERRIER, secrétaire du comité d'entreprise Europac**, ancienne papèterie de Rouen. En tant que salarié de l'entreprise, il entend parler du Contournement Est depuis plus de trente-cinq ans et remarque qu'il a connu de nombreuses vicissitudes et différents tracés. L'impact sur le restaurant de l'entreprise et les jardins de l'usine a notamment été évoqué. Il constate que l'enjeu aujourd'hui semble s'être déplacé sur le captage d'eau potable. Il se demande si les porteurs de projet viennent sur le terrain, et connaissent la présence de l'usine localement. Pour lui, ce projet aura un impact sur la détérioration de l'emploi alors que les salariés se battent aujourd'hui pour revitaliser la zone Seine Sud. Il dit avoir constaté que le dernier tracé proposé par la DREAL passe au-dessus d'une usine. Ainsi, il fait le constat que les porteurs de projet sont prêts à délocaliser des entreprises et même subventionner leur délocalisation. Il souhaite savoir si le projet va gêner l'usine d'EUROPAC.

**Pierre MENARD, président du comité de défense de la gare de triage de Sotteville, Secrétaire de Convergence Nationale Rail**, estime que les porteurs de projet se réfugient derrière les termes « multimodal » et « Grenelle », alors même que le rail et le fleuve représentent moins de 10% du transport de marchandises dans la région. Il estime également abusif de parler de concertation alors qu'aucun dialogue n'a lieu selon lui sur l'utilisation des infrastructures ferroviaires, et que tous les camions seront envoyés vers l'autoroute. Il indique avoir alerté le président de la CREA et le maire de Rouen sur le problème de la tranchée couverte de la rive gauche et les enjeux de transport de marchandises ; il regrette de n'avoir encore reçu aucune réponse, après 18 mois d'attente. Il signale également avoir été reçu le 22 octobre 2012 par l'ancien président de la région Monsieur LE VERN, pour l'alerter du bilan des semaines précédentes marquées par les embouteillages et les accidents mortels dus aux poids lourds. Suite à cela est survenu l'accident du Pont Mathilde, et Monsieur LE VERN a quitté la présidence de la Région pour la SNCF. Il considère que les responsables du projet font montre d'ignorance, de surdité et de mépris, soulignant avoir monté une exposition sur le rail que le président de Région a refusé d'accueillir. Enfin, il signale avoir rencontré la Préfecture le 25 février 2014 pour évoquer les difficultés du secteur du transport de marchandises et suggérer des solutions, sans qu'elle donne suite, et que dans le même temps il est question de fermer la ligne Bréauté-Fécamp. Il estime que la SNCF n'est plus une entreprise de service public et que la question du fret est mise de côté. La presse selon lui est mobilisée par les mêmes personnes. Il évoque un déni de démocratie marqué par la pensée unique de la mondialisation et une gestion technocratique des enjeux.

Il revient sur le projet de Liaison Nouvelle Paris Normandie qui consiste plutôt selon lui en une liaison Le Havre – Shanghai, alors que dans le même temps, les gens éprouvent des difficultés à aller à leur travail. Il estime qu'aucun effort n'est fait puisque le Port prévoit de conserver la part de fret à 5% d'ici 2020. Il estime anormal de mettre en péril la tranchée couverte de la rive gauche au risque de desservir la zone Seine Sud et de voir des camions dégrader les routes. Il dénonce également le fait que les collectivités et l'Etat n'étudient pas la possibilité de mettre en place un drainage ferroviaire de l'agglomération rouennaise pour désengorger les routes.

Pour conclure, il invite à sortir du tout routier, à mettre en place l'écotaxe pour réhabiliter les infrastructures ferroviaire comme la gare de triage de Sotteville, les lignes de Bréauté-Fécamp et de Dieppe – Le Tréport. Il invite à la réactivité, sans attendre que le Pont Flaubert ne suive le même exemple que le Pont Mathilde.

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

- **Le mode ferroviaire**

**Patrick BERG, DREAL Haute Normandie**, souligne que la politique du Ministère des transports est intermodale. Il confirme que le ferroviaire est en grande difficulté, notamment le fret ferroviaire, qui

décroit depuis des années pour diverses raisons. Cependant, il note que dans les décisions du Gouvernement et de la Commission Mobilité 21, ont été classés prioritaires d'autres projets tels que la Liaison Nouvelle Paris Normandie, qui prévoit d'améliorer la desserte pour les voyageurs, ce qui permettra de libérer de la capacité pour la circulation fret. Il cite également la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, qui permettra de constituer un contournement ferroviaire de l'agglomération rouennaise. Il estime ainsi que l'opportunité de développement des infrastructures ferroviaires est reconnue par les institutions, au même titre que le Contournement Est.

Concernant la tranchée couverte, il indique que des discussions ont lieu entre l'Etat, les collectivités locales, RFF et la SNCF pour savoir à qui appartient cet ouvrage vieillissant. Aujourd'hui, les services de l'Etat prennent le dossier en charge et ont notamment missionné RFF pour qu'il étudie le coût d'une rénovation, d'un confortement, en faisant le lien avec l'arrivée de la LNPN. Il conçoit que la part de trafic ferroviaire ne soit pas à la hauteur des espérances, mais souligne que des investissements importants sont faits dans le domaine ferroviaire.

- **L'impact sur les terres agricoles**

Patrick BERG indique que le projet d'autoroute, avec l'ensemble de ses équipements, échangeurs et barrières de péage, consommera environ 600 ha. Près de la moitié de cette surface concerne des terres agricoles. Le reste est constitué de surfaces boisées, de terrains naturels ou en eau, de zones urbaines, de routes ou délaissés routiers...

- **L'écotaxe**

Patrick BERG confirme l'intérêt de l'écotaxe qu'il estime nécessaire pour financer les infrastructures. Il s'engage à faire remonter cette observation auprès du Ministère.

- **L'insertion du projet sur la zone Seine Sud**

Concernant l'impact sur la zone Seine Sud, il précise que le projet ne va pas passer sur la papèterie, mais devant elle. Il n'est pas question de démolir l'usine. Il souligne qu'il y a des terrains pollués dans ce secteur, et considère que l'infrastructure va constituer un atout pour cette zone. Un échangeur sera réalisé et permettra de desservir le secteur. Il rappelle que le projet s'inscrit dans un dispositif d'ensemble et que la CREA travaille actuellement sur les perspectives de redéploiement, notamment pour affirmer la vocation industrielle et portuaire du site. Il signale par ailleurs que la DREAL travaille également sur le repositionnement portuaire et industriel du site de Petit Couronne et il insiste sur le fait qu'il ne s'agit pas uniquement de développer la logistique. Pour conclure, il souligne que l'infrastructure sera utile à l'industrie de Oissel.

### **Interventions du public**

**Catherine ANGOT, habitante des Authieux sur le port Saint-Ouen**, décrit le nouveau tracé envisagé par l'Etat, en pente et en courbe avec un viaduc qui franchit la Seine en surplombant les îles et berges de la Seine classées zones Natura 2000. Elle évoque l'accident du pont Mathilde et le risque encouru par le passage de camions transportant des matières dangereuses, que l'infrastructure fera peser sur les habitants du Port Saint Ouen. Elle demande si la Violette de Rouen est plus importante que l'humain.

**Francis BIA, Haute Normandie Nature Environnement**, s'interroge sur la place du Port de Rouen comme premier port européen, évoquant le port de la Rochelle qui a augmenté sa capacité de trafic grâce à l'implantation d'un terminal ferroviaire lui permettant de recevoir le blé des plaines de la Beauce. Il souligne l'intérêt de diminuer le trafic routier et rappelle que Rouen n'est pas uniquement un port d'estuaire, mais qu'il est desservi par les péniches et longé par des voies ferrées qui le relie à

Paris. Il invite dans ce sens à s'interroger sur le projet de plateforme trimodale à Achères, qui fait partie du complexe HAROPA, pour lequel il note que Michel GAILLARD sera président de la Commission Particulière du Débat Public. Il pose la question de l'utilité de ce terminal qui va participer à augmenter les trafics à l'est de l'agglomération rouennaise. Or, il remarque que les poids lourds pourront éviter la plateforme de Pîtres grâce à la déviation de Romilly-sur-Andelle et au Contournement Est de Rouen.

Il rappelle que la CCI estimait dans son cahier d'acteurs de 2005 nécessaire que le Contournement Est voit le jour avant l'épuisement des réserves pétrolières, que certains annoncent d'ici 40 ans. La mise en service du Contournement étant envisagée pour 2025, il s'interroge sur l'opportunité du projet au regard de cet enjeu.

**Michèle ERNIS, conseillère municipale de Saint-Etienne du Rouvray et conseillère régionale de Haute Normandie**, invite à faire le lien entre l'industrie et le Contournement. Elle évoque les usines MREAL, Pétroplus, qui ont été fortement fragilisées, et qui vont perdre des emplois. Elle note que la part du trafic fret, qui s'élève à 5% aujourd'hui, continue de diminuer. Ainsi, elle estime que le lien entre Contournement Est et développement économique n'a pas lieu d'être.

Elle évoque les nuisances pour les habitants liées au passage des camions, faisant référence à la situation du Rond-point aux Vaches, qui sera encore dégradée selon elle avec le projet. Elle enjoint de développer le fret ferroviaire pour limiter la circulation routière, et affirme son soutien aux syndicalistes. Elle estime qu'il s'agit d'un choix politique et financier et demande ainsi un service public des voyageurs et du fret.

Elle invite les porteurs de projet à recueillir les idées qui émergent de la population, du terrain, de ceux qui connaissent l'industrie et les transports et ont des propositions à faire, notamment sur l'emplacement des parkings. Elle estime que ces modalités ne correspondent pas à la façon de faire de la DREAL.

### **Réponses des intervenants aux tables rondes**

- **La part du mode ferroviaire et le Port de Rouen**

**Philippe DEISS, Grand Port Maritime de Rouen**, précise que le Port entend rester à un niveau de 5% de trafic ferroviaire, que cela représente le quart de ce qui se fait actuellement. Il souligne que le Port n'a pas les moyens d'agir sur le développement du fret, à la différence du mode fluvial. Pour autant, il indique avoir participé à l'ensemble des réunions de concertation sur la LNPN, afin de militer en faveur du dégagement des sillons ferroviaires, car il estime que le fret demeure une nécessité pour le Port.

Il souligne que conserver sa position de premier port européen dans l'export de céréales constitue une bataille quotidienne, et n'estime pas être en concurrence avec le Port de la Rochelle, car la Région Haute Normandie est très bien dotée pour la production céréalière. La crainte du Port est plutôt que les trafics se réorientent vers le nord de l'Europe.

- **Le projet du Port d'Achères**

**Philippe DEISS** note que le projet du Port d'Achères est un projet logistique pour la desserte de l'agglomération.

### **Intervention du garant**

**Michel GAILLARD** précise que le débat public conduit par la CNDP concerne uniquement le projet de port BTP lié en partie à la construction du Grand Paris, et non pas un projet de port conteneurs.

**Philippe DEISS, Grand Port Maritime de Rouen** confirme que le projet soumis au débat public ne comporte pas de port de céréales ou vrac liquides, mais que cela n'exclut pas qu'à plus long terme le Port d'Achères, ait un projet logistique. Il y aura également un terminal BTP qui sera l'un des vecteurs de croissance du Port de Rouen avec l'importation des granulats acheminés par mode fluvial jusqu'à Achères.

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

- **Le choix de la variante préférentielle**

**Patrick BERG, DREAL Haute Normandie**, confirme avoir entendu les inquiétudes des habitants au sujet de la variante du barreau de raccordement à Rouen. Il reconnaît que le projet proposé a des impacts sur son linéaire, mais qu'il convient de ne pas négliger par ailleurs ses effets positifs du projet sur l'ensemble de l'agglomération, tels que la décongestion routière et l'amélioration du cadre de vie. Par ailleurs, il souligne qu'il reviendra au Conseil d'Etat, en tant que garant du droit de propriété, de juger si les désagréments causés par l'infrastructure sont équilibrés par ses effets positifs. Il ajoute que les préjudices subis seront compensés par des indemnités de manière juste.

Il souligne que, quelle que soit la variante, deux sites Natura 2000 sont concernés par le projet (Iles et Berges de la Seine d'une part, coteau Saint Adrien d'autre part). Néanmoins, la variante sud (Port-Saint-Ouen), ne génère pas d'incidence notable sur ces sites, à la différence de la variante nord (Nord Saint Adrien), qui entraînerait une fragmentation complète du coteau. Il signale que les études d'incidence correspondantes sont disponibles sur le site Internet de la concertation : <http://www.liaisona28a13.com/>.

Il souligne que le site est protégé par des textes européens et fait état de la rencontre entre la DREAL et la Commission européenne. Celle-ci a souligné l'impact Natura 2000 mais également celui du captage de la Chapelle. La DREAL a proposé une variante au sud qui traverse la rue du Clos Mouchel mais s'est engagée à prendre en considération les habitants des Authieux.

Il note que cette variante est issue d'études poussées et qu'elle permet le meilleur équilibre entre les différentes dimensions, humaines, naturelles, économiques et paysagères. Il s'agit donc d'un compromis qui se fait au nom de l'intérêt général.

### **Réponse du garant**

**Michel GAILLARD** souligne que l'ensemble des réserves exprimées par les citoyens seront retranscrites dans le compte rendu du maître d'ouvrage et dans le bilan de la concertation rédigé par le garant. Le maître d'ouvrage devra par ailleurs répondre à toutes les interventions dans le cadre de la décision prise à l'issue de la concertation.

### **Interventions du public**

**Thierry FOUCAULT, sénateur et adjoint au maire d'Oissel**, souligne que des élus de diverses tendances politiques sont opposés au tracé proposé et invite à écouter leurs avis, qui reflète différentes opinions politiques. Il indique qu'en 2005, le tracé proposé avait été validé par la majorité des conseils municipaux, et compare la situation actuelle au référendum européen, dans le cadre duquel la France a dit « non » mais les décideurs ont voté pour.

Il affirme que c'est l'association ACCES et les élus qui la composent qui ont obtenu la tenue de cette concertation et l'organisation de cette réunion à Oissel.

Il estime que la définition du tracé ne doit pas se résumer à tracer des traits sur une carte. Il souligne qu'un des tracés étudiés envisageait de passer au-dessus du cimetière de Oissel. Pour éviter ce type de situation, il invite à écouter les avis de la population, qui connaît le terrain.

Concernant l'enjeu économique, il rappelle que 10 000 emplois industriels manquent sur le secteur, et ne croit pas au fait que le tracé proposé va permettre de créer de l'emploi. Il estime que les projets doivent se développer sur les axes existants : le fleuve et le rail. Il ne conçoit pas la possibilité

d'acquérir 600 ha de terrains. Il juge la situation délicate car il s'agit d'un secteur menacé pour l'emploi. Il note qu'à Lille ou Dunkerque, des plates-formes multimodales ont été rouvertes, et que si le projet de Canal Seine Nord Europe se réalise, Le Havre risque d'être délaissé pour Anvers. Il souligne qu'un entrepôt représente très peu d'emplois.

Il juge que le projet est une erreur économique et politique, ce qui est selon lui reconnu par plusieurs personnalités politiques de rang national.

### **Réponse du garant**

**Michel GAILLARD** souligne que la concertation est organisée dans le respect des lois. Ainsi, le Ministre, maître d'ouvrage du projet, a eu obligation de saisir la CNDP, qui elle-même lui a recommandé d'engager cette concertation.

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

- **La concertation**

**Patrick BERG, DREAL Haute Normandie**, signale que tous les intervenants en tribune sont des organismes de service public (la DREAL, le GPMR et la CCI) et qu'ils ont bien conscience des réalités locales. Il ajoute que la DREAL est à l'écoute des avis, et que c'est elle qui a proposé la tenue de réunions publiques à Oissel, à Alizay, à Gouy etc. pour être au plus près du terrain. L'ensemble des avis recueillis seront transmis au Ministre afin qu'il prenne une décision éclairée. Il note par ailleurs que tous les élus ne sont pas opposés au projet, faisant référence à la réunion publique d'ouverture de Rouen où des avis favorables se sont exprimés.

### **Interventions du public**

**Georges VINCENT, président de l'association pour le Contournement Est de Rouen**, signale que 2800 chefs d'entreprises ont apporté leur soutien à l'association, représentant le quart des emplois de l'agglomération. Il estime que les milieux économiques souhaitent la réalisation rapide du Contournement, qui constituerait un atout essentiel pour l'emploi. Il note que le projet a fait l'objet d'études ayant démontré les enjeux relatifs à l'attractivité, la dynamique industrialo-portuaire, et l'amélioration des accès à l'agglomération. Celles-ci ont pris en compte le développement de l'axe Seine avec le projet de Canal Seine Nord Europe et le fait que le Port de Rouen, qui a inscrit le Contournement Est dans son projet stratégique, souhaite disposer d'accès rapides à ses installations, à la fois pour l'activité céréalière, pour les échanges avec la Haute-Normandie (66% des trafics courte distance s'effectuent par la route) et pour la plateforme multimodale Seine Sud et Pîtres Le Manoir desservie par le Contournement.

Il estime que le redéploiement des activités portuaires, liées à Port 2000 et HAROPA, est un défi pour capter les trafics nationaux dévoyés par les ports d'Europe du Nord. Selon lui, le Contournement Est de Rouen est la clé du succès de ce redéploiement économique. Il souligne que le CESER et la CREA l'ont intégré dans leur politique de développement à horizon 2020, et note que le Gouvernement a jugé que le projet était prioritaire avec la nécessité que le calendrier proposé soit plus court.

Par ailleurs, il juge que ce tracé a été approfondi suite au débat public de 2005 et qu'il permettra de relier les bassins d'emploi de la vallée de l'Andelle, d'assurer une desserte rapide du GPMR, et enfin, que ce projet représente un chaînon essentiel de la métropole.

Il souligne que ce projet a été classé en première priorité par la Commission Mobilité 21 et juge qu'il serait navrant qu'il soit donné un avis défavorable au terme de la concertation. Selon lui, cette variante préférentielle constitue le dernier contournement possible.

**Hubert WULFRANC, maire de Saint-Étienne-du-Rouvray**, informe de la publication d'un avis de sa commune sur le projet. Il estime que l'objectif du Gouvernement est d'intégrer le monde capitaliste et ses réseaux, qui sont les outils stratégiques du profit et qui amènent à un maximum de

compétitivité entre les territoires. Il souligne que les chefs d'entreprise ont à cœur de soutenir cette compétitivité, et qu'ils soutiennent aussi la réforme territoriale, synonyme selon lui d'un affaiblissement de la démocratie locale, et d'une perte de contrôle des élus locaux et de la population sur tout projet d'intérêt général. Il souligne que la concertation n'est pas terminée, et que la clôture, fixée au 12 juillet, est en deçà des enjeux économiques et humains posés.

Avec les élus de la rive gauche, il milite pour un développement équilibré du territoire qui a beaucoup à apporter aux entreprises. Il souhaite l'émergence d'un vrai projet de territoire. Il constate qu'aujourd'hui Rouen et les villes de la première couronne concentrent les projets d'écoquartier, l'implantation de sièges sociaux et le développement du tertiaire supérieur. Il demande de consolider la périphérie et la rive gauche de Rouen, de ne pas en faire un territoire morcelé. Il estime que la filière logistique représente très peu d'emplois en comparaison avec une unité productive, et regrette au vu de ce projet que l'on continue à faire de la rive gauche un territoire de déclasserment. Avec Thierry FOUCAULT et Stéphane BARRE, ils souhaitent ce qu'il y a de mieux, et estiment que le mieux peut être compatible avec l'intérêt général. Il demande ainsi que toutes les conditions soient réunies pour préserver intégralement les zones économiques, avec par exemple l'enfouissement de l'autoroute sur les tronçons les plus exposés. Ces tronçons vont selon lui amener des nuisances, dans le domaine de la santé et de la sécurité. Il estime que les moyens sont disponibles pour cela auprès des entreprises. Il demande l'enfouissement de l'infrastructure dans les zones sensibles.

En revanche, il se déclare opposé à payer deux fois le prix de l'infrastructure, comme usager et comme collectivité. Il estime que pour obtenir de la qualité, il suffit de mettre les moyens.

**Fatima EL KHILI, adjointe au maire de Rouen, porte-parole EELV,** souligne que les élus écologistes rouennais sont opposés au projet, pas seulement au tracé. Elle indique que le débat public de 2005 ne prévoyait pas un Contournement payant, alors qu'aujourd'hui, elle découvre qu'il s'agira d'un Partenariat Public Privé, pour ce projet dont le coût s'élève à 1 milliard ou 1,5 milliard et que les collectivités vont devoir le financer à hauteur de 25%, alors que la Dotation Globale de Fonctionnement va diminuer dans le même temps de 11 milliards. Avec la mise en place de ce péage, elle estime que les contribuables vont payer deux fois. Elle ne croit pas au fait que les camions emprunteront cette autoroute à péage et estime qu'en réalité ce sont les collectivités qui vont payer. Si l'Etat est favorable à ce type de financement public/privé, c'est que les actionnaires vont recevoir des dividendes, faisant référence à l'intervention du groupe ELAN en réunion publique d'ouverture qui a indiqué que les entreprises étaient prêtes à payer mais qu'elles souhaitaient que le délai soit réduit de trois ans. Elle estime que ce soutien est naturel car ces entreprises vont être gagnantes, alors même qu'il s'agit d'un projet très impactant, avec 240 ha de terres agricoles détruites, des riverains expropriés et des autoroutes de 100 m de large. Elle estime inconcevable d'opposer environnement humain et environnement naturel. Elle demande enfin quel sera le niveau du coût du péage.

Au nom d'EELV, elle soumet l'alternative qu'elle appelle contournement ouest, soulignant que les activités économiques se situent à l'ouest de Rouen (le Port), et qu'une partie des infrastructures pour réaliser ce contournement ouest existe déjà ; elle estime qu'il suffirait de terminer la jonction du pont Flaubert et d'aménager le sud de l'autoroute A150 et Sud III.

Faisant notamment référence à son expérience d'habitante de Saint Etienne du Rouvray où l'implantation de la rocade a eu de forts impacts et dégradé la qualité de vie, elle se déclare opposée à ce projet. Elle indique que le groupe a voté une motion d'urgence au Conseil municipal de Rouen avec les élus communistes pour s'opposer au projet.

**Pierre STERLIN, gérant de société,** estime que la somme des intérêts particuliers forme l'intérêt général. Il souligne que 40 ans après l'émergence du projet, les camions circulent toujours dans l'agglomération et que lors de la présentation du projet en 2005, il s'agissait simplement d'une voie rapide. Or, depuis, l'A29 a été construite et connaît une très faible fréquentation, ce qu'il estime être

dû au coût du péage, alors que cette section était autrefois une route nationale. Il note également que depuis quarante ans les Ponts Flaubert et Mathilde ont été construits. Depuis la fermeture du Pont Mathilde, son trajet entre Louviers/Rouen et Amiens n'est plus gêné par les camions – précisant qu'il circule hors des heures de pointe. Ainsi, il ne perçoit pas l'utilité du projet de Contournement Est. A l'inverse, il souligne l'existence d'un contournement en phase d'être terminé à l'ouest. Selon lui, cet axe serait plus logique qu'un Contournement Est destiné à drainer les trafics nord sud pour terminer l'axe Calais Bayonne, alors que les déplacements liés à l'axe Seine Paris – Rouen – Le Havre sont majoritaires. Il estime que le poids lourd n'aura aucun intérêt à passer par l'est pour remonter sur Bourg Achard afin de rejoindre l'A28 ; au contraire, il estime qu'il empruntera l'A29, lui permettant d'aller au plus direct vers Bourg Achard.

Il estime que le projet de Contournement Est fait doublon avec l'autoroute A13 et impacte fortement l'environnement. Il n'en voit pas l'utilité. Il estime par ailleurs que l'enjeu principal concerne l'emploi et qu'il faut se concentrer là-dessus plutôt que sur le Contournement Est.

**Christian BOULOCHER, président du comité normand des professionnels de transport**, souligne que l'économie des transports est très complexe, et qu'elle nécessite d'être prudents dans les déclarations à son sujet. Ainsi, il s'étonne d'entendre les participants dire que les poids lourds ne paieront pas le péage. Il relate son expérience de transporteur, qui le fait arriver depuis la Picardie sur des routes nationales traversant des villages et descendre la cote dite « des poids lourds ». Il indique diriger une entreprise qui compte 250 chauffeurs, et qu'il espère vivement ne plus gêner la population avoisinant ces routes nationales. Il estime que la contrainte imposée aux poids lourds de contourner Yvetot par l'A29 était un bon choix et ne voit pas pourquoi cela ne serait pas appliqué à Rouen. Selon lui, le tracé constitue le bon choix et permettra d'alimenter le Port. Enfin, il souligne qu'il n'est pas opposé au développement des autres modes de transport étant donné que son métier consiste à déplacer des marchandises, mais qu'il s'agit de revoir l'ensemble de l'organisation des transports. Le mode routier reste selon lui le mode le plus efficace, quelle que soit la taille de l'entreprise. Il insiste sur l'évolutivité rapide du monde du transport, expliquant que la profession se sent très visée par ces évolutions. Par ailleurs, si les quais bas de Rouen se trouvent fermés à la circulation des poids lourds, il en déduit que le passage se fera nécessairement par la RD18E. Il souligne enfin que les responsables ne sont pas les usagers mais le retard pris dans les infrastructures.

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

- **La circulation des poids lourds**

**Patrick BERG, DREAL Haute Normandie**, invite les participants à transmettre des documents écrits à la DREAL pour présenter leurs propositions.

Il note l'intervention de Christian BOULOCHER qui défend l'utilité du projet et confirme que les choix politiques des années 1960/1970 ont conduit à la réalisation d'un réseau routier faisant que les voies traversent l'agglomération. Il note qu'aujourd'hui, cette organisation des transports est périmée. L'Etat préconise, par la réalisation du Contournement Est, la mise en place de mesures d'accompagnement pour pacifier ces radiales, tandis que les camions desservant le Port emprunteront le contournement sans gêner la circulation sur ces radiales.

Il indique que les automobilistes auront le choix d'emprunter ou pas le Contournement. En revanche, les poids lourds en transit (pas de desserte locale), auront obligation d'emprunter l'infrastructure, grâce à la mise en place de mesures de restriction de circulation pour les poids lourds.

- **Les itinéraires Ouest**

Patrick BERG indique que la DREAL estime que l'itinéraire ouest évoqué par des participants ne constitue pas un contournement, car Sud III et le Pont Flaubert se trouvent dans un secteur

densément urbanisé et qui va continuer de l'être avec la réalisation de l'écoquartier Flaubert. Il souligne également que ce secteur est fragile en termes de circulation. Pour ces raisons, la DREAL estime que ces itinéraires ne constituent pas un contournement, et qu'il n'y a pas lieu de reporter sur le Pont Flaubert des trafics passant à l'est de l'agglomération. Il note qu'une grande partie des échanges s'effectuent entre le nord, le sud-est, et le sud-ouest, et qu'ils seront récupérés par le Contournement Est.

- **Le tarif du péage**

Patrick BERG indique que le niveau de péage ne sera pas fixé par la DREAL, mais que les hypothèses de trafic conduisant à une estimation de 20 à 30 000 véh/j, portent sur un tarif de 10 centimes d'euros le km pour les voitures particulières, et trente centimes d'euros pour les poids lourds. Il souligne qu'il s'agit de chiffres estimés en 2014 et que cela ne détermine pas le niveau de péage à terme qui dépendra du montant financier et du taux d'intérêt. Il rappelle néanmoins que le concessionnaire aura besoin de rendre le contournement attractif pour rembourser son opération, et devra donc proposer un tarif acceptable.

- **La sécurité routière**

Patrick BERG souligne qu'une autoroute à deux fois deux voies est très sûre pour le transport de matières dangereuses.

### ***Interventions du public***

**Arnaud BINARD, habitant de Saint Etienne du Rouvray**, estime que sa commune sera très impactée. Il considère que le projet est nettement différent de celui de 2005 car il n'est plus question d'un Contournement Est mais d'un axe nord-sud qui intégrera complètement le barreau eurois, et rejoindra l'A154 qui n'existe pas, puisqu'il s'agit aujourd'hui d'une route nationale. L'axe Calais Bayonne évoqué par la CCI consiste plutôt selon lui en un axe Rotterdam/Anvers-Madrid. Or, en tant qu'habitant et contribuable, il va lui être demandé de payer cette liaison. Il signale que 60 000 habitants de l'Eure viennent travailler sur le territoire de la CREA, et évoque le problème de la sortie de Criquebeuf et du péage d'Incarville. Il estime que si les routes nationales subventionnées par les contribuables sont transformées en autoroutes, les usagers emprunteront les petites routes de campagne, et cela sera encore plus dangereux pour les habitants. Ainsi, le projet présenté selon lui ne correspond pas du tout au projet de 2005, et consiste à tracer une autoroute nord-sud pour desservir le Port de Rouen. Enfin, il note que si l'on refuse de faire ce qu'il appelle un contournement à l'ouest en raison de l'existence de projets, on n'hésite pas à démolir des constructions existantes pour réaliser le contournement Est.

**Pascal LANGLOIS, élu à Saint Etienne du Rouvray**, souhaite revenir sur le montage financier de l'opération, sur le rôle de l'Etat maître d'ouvrage et celui de la collectivité. Il s'interroge sur le risque pris en cas de difficultés de financement, et note que les Partenariat Public Privé (PPP) coûtent très chers.

**Jacques LECOQ, habitant de Oissel**, indique avoir travaillé dans le domaine des explosifs, où il a constaté que les permis de conduire étaient octroyés de façon laxiste aux chauffeurs routiers, qui sont sous la pression des transporteurs. Il estime qu'il y a des risques de pollution liés aux camions transportant des matières dangereuses.

**Alain ROUSSEL, maire des Authieux, président de l'association ACCES**, souligne que le tracé du Contournement Est est aujourd'hui contesté. Il indique que son association n'est pas opposée au principe même d'un contournement, mais que l'infrastructure ne doit pas mettre en péril la santé et

la vie quotidienne des habitants. Le projet prévoit un viaduc de 25 m de haut. Il s'interroge sur les risques d'accident accrus pour les camions qui tomberaient sur un train en provenance de la Hague et transportant des matières dangereuses. Il rappelle que les GPS permettent de connaître l'emplacement des péages, ce qui permettra aux poids lourds d'emprunter à terme les petites routes de campagne, et non le Contournement payant, comme c'est le cas à la sortie de Criquebeuf, qui permet d'éviter le péage d'Incarville. Il s'interroge sur l'entretien du Pont Flaubert, notamment dans le contexte de diminution des ressources des collectivités, qui empêcheront de financer de tels ouvrages. Il souligne que le coût de l'infrastructure a diminué de 1,2 milliard il y a quelques mois à 1,05 milliard, bien que depuis, neuf échangeurs aient été placés. Il s'interroge également sur le coût en termes de pollution au dioxyde de carbone, et note que de grands pays revoient leur politique de grands axes en raison de la pollution. Il note que les projets parisiens n'avancent pas et que l'A14, construite récemment, n'est absolument pas empruntée. Il indique demander des précisions sur le tracé et des cartes depuis huit ans, sans obtenir de réponse. Il propose la construction d'un tunnel, comme cela était envisagé à Saint Adrien.

Il évoque par ailleurs le contournement de Strasbourg qui a été mis en suspens parce que le prestataire retenu n'avait pas trouvé les financements. Il cite l'exemple de Barentin où le péage est supérieur à 10 centimes d'euros par km et le fait que cette concession est conclue pour une durée de 55 ans, soit un peu moins longtemps que ce qui est envisagé pour l'A28 A13. Il estime que cela est pénalisant pour les générations futures, et que les contribuables vont être amenés à payer trois fois (Etat, collectivités puis péage). Il cite enfin l'exemple de l'autoroute entre Pau et Bordeaux qui est déficitaire, et les collectivités doivent compenser les pertes. Ainsi, il perçoit un risque pour la future infrastructure d'autant qu'il juge que l'A28 Sud est toujours vide.

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

- **La sécurité routière**

**Patrick BERG** indique avoir été en charge des problématiques de transport dans des fonctions antérieures, et affirme que les règles d'octroi et des permis et autorisation de conduire pour les transporteurs routiers sont parfaitement claires. Il souligne que la situation n'est pas celle d'une conduite libéralisée où chacun transporterait ce qu'il voudrait.

- **La mise en concession**

Patrick BERG souligne que les infrastructures ne sont en réalité jamais gratuites, et que les investissements sont toujours payés d'une façon ou d'une autre, soit par le contribuable, soit par l'utilisateur. De plus, il indique que le choix se résume en un Contournement payant, ou pas de Contournement. Il explique que les modalités de financement sont une combinaison de financements publics et privés, le montant de la subvention publique devant être équivalent à 50% du coût de l'infrastructure. Il note que les autoroutes à péage sont nombreuses en France et qu'il ne s'agit pas d'un choix spécifique pour la Région. Il souligne que la concession est une délégation de service public, comme c'est par exemple également le cas pour les TCAR, pour lesquels la CREA a conclu une convention avec une entreprise privée.

Concernant le risque de voir l'infrastructure être non rentabilisée, il souligne que ce risque financier sera supporté par le concessionnaire. Les collectivités locales ne seront pas sollicitées financièrement en cas de pertes d'exploitation.

Il indique que les services de l'Etat vont prendre contact avec la SAPN sur la question de l'autoroute A13.

**Jean-Yves PEIGNE** souligne que le projet ne consiste pas à transformer une autoroute nationale en autoroute concédée.

- **L'A154**

**Jean-Yves PEIGNE** indique qu'il y a bien une autoroute A154 concédée en Haute-Normandie. Il s'agit du linéaire permettant de contourner Louviers, qui fonde d'ailleurs le péage d'Incarville. Ainsi, les gens contournent le péage à Criquebeuf en empruntant la RD 6015.

- **Le Pont Flaubert**

Jean-Yves PEIGNE précise que l'amélioration des accès du pont Flaubert coûte 200 millions d'euros.

### **Interventions du public**

**Sylvain BRIERE, cheminot**, indique que sa profession lutte contre la réforme ferroviaire, en particulier le volet fret. Il souligne que ces journées de lutte correspondent à des journées de salaire perdues, et rappelle que la casse du fret ferroviaire a commencé avec la fermeture de la gare de triage à Sotteville.

**Jean FAYOLLE, Président du club des entreprises des Bords de Seine**, estime que la circulation est difficile entre Sotteville et Saint Etienne du Rouvray et que cela nuit à l'attractivité du territoire. Il indique que les entreprises ont beaucoup souffert de la fermeture du Pont Mathilde, et que le Contournement Est va fluidifier la circulation à l'est de Rouen, favoriser le développement des entreprises, améliorer l'attractivité de la ville de Rouen - seule métropole française à ne pas avoir de périphérique. Selon lui, le projet est meilleur qu'en 2005, et permet une liaison efficace entre le Nord et le Sud de la France. Il souligne que son association est favorable au projet et demande sa réalisation rapide.

**Gladys LEROY, habitante et conseillère municipale de Quincampoix**, s'interroge sur le positionnement des échangeurs. Elle estime que ceux-ci sont placés pour répondre à des désengorgements de routes nationales et départementales et ne comprend pas pourquoi l'infrastructure s'arrête à Isneauville, car cela ne résoudra pas la situation d'engorgement quotidien de la RD928.

**Alexis FRAYSSE, écocitoyen**, s'interroge sur les avantages du projet en termes économiques. Il estime que l'autoroute va simplement encourager la fuite des emplois vers les bassins étrangers, et que cela signifie la mort de la production locale et du commerce de proximité.

**Stéphane BARRE, maire d'Oissel**, indique ressortir plus inquiet de cette réunion qu'il n'y est entré. Il estime que les lobbys routiers pour une desserte de qualité du nord au sud ne servent pas l'emploi de l'agglomération. Il doute de la faisabilité des mesures d'interdiction pour les poids lourds, estimant qu'il faudrait placer des policiers à de nombreux endroits pour la faire respecter.

Il s'inquiète du passage de l'infrastructure au-dessus des usines et souligne les risques de pollution aux matières dangereuses. Il dénonce le manque d'information délivrée par les pouvoirs publics lors de l'incident Lubrizol. Par ailleurs, il estime que l'axe Paris Rouen Le Havre sera placé à l'écart de l'économie mondiale et du triangle Paris Londres Amsterdam. Selon lui, on cherche à développer un axe Nord-Sud vers Rotterdam et c'est un non-sens alors qu'il faudrait s'attacher à récupérer 10 ou 20 000 emplois. Il estime que l'Est de l'agglomération est délaissé et ne connaît que pollution et nuisances

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

- **Le risque de pollution**

**Patrick BERG** souligne que l'information sur l'incident Lubrizol a été largement assurée avec deux conférences de presse par jour pour sensibiliser les élus, les associations et les commerçants.

- **Le tracé**

Patrick BERG précise que l'infrastructure passera devant l'usine Europac mais que pour connaître plus précisément la bande qui sera déclarée d'utilité publique, il faut attendre la remise du dossier d'enquête publique en 2015 où des réponses seront apportées également sur le bilan carbone, la santé, l'air, le bruit grâce à l'étude d'impact, l'avis de l'Autorité environnementale, l'analyse du bilan socio-économique du projet.

Le Conseil d'Etat jugera ensuite si les impacts positifs et négatifs sur l'infrastructure s'équilibrent, avant de déclarer le projet d'utilité publique.

**Jean-Yves PEIGNE** souligne que lors la prochaine réunion à Pîtres permettra de présenter le projet localement.

- **Le positionnement des échangeurs**

**Jean-Yves PEIGNE** précise que, du nord au sud, le projet démarre sur l'A28 et que la RD928 se situe légèrement au nord. Il rappelle que le projet assure la liaison entre deux axes nationaux, l'A28 et l'A13, elle-même reliée à l'A154.

## **5. Conclusion**

---

Le garant remercie le public pour sa participation et donne rendez-vous à la prochaine réunion de concertation le 17 juin à Pîtres.