

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

REUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE A ROUEN LE 2 JUIN 2014

La réunion a duré **2h50** et a accueilli **318 participants**.

23 interventions de la salle ont eu lieu et **54 questions et avis écrits** remis.

1

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 ¹
- 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 **Yvon ROBERT**, maire de Rouen ;
- Ouverture de la réunion par **Sylvie HOUSPIC**, Secrétaire général pour les affaires régionales (SGAR) de Haute-Normandie ;
- **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. Temps d'échanges avec le public

4. Interventions des collectivités

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

5. Temps d'échanges avec le public

6. Conclusion

¹ (275 dossiers de concertation diffusés)

1. Ouverture

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

Yvon ROBERT, maire de Rouen, salue les participants, et se réjouit d'accueillir la première réunion d'un cycle de neuf réunions d'information et de débat sur le projet de liaison A28A13.

Il rappelle que la décision du Premier ministre inscrivant l'infrastructure comme prioritaire dans le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) constitue un acte majeur obligeant à réaliser ce projet avant 2030.

Il juge lui-même cette infrastructure importante pour dévier de la commune de Rouen le trafic de grand transit mais aussi les déplacements internes à l'agglomération allant du nord et de l'est vers le sud. Cette infrastructure sera donc un des axes essentiels du fonctionnement économique de l'agglomération. Elle va également jouer un rôle environnemental à travers la diminution de la circulation automobile. Il note que si sa commune n'a pas attendu pour engager une politique en faveur du développement des déplacements doux comme TEOR ou la ligne 7, l'infrastructure va permettre de poursuivre ce meilleur partage de la voirie et la création de nouvelles voies pour les transports en commun. C'est ainsi dans la poursuite des objectifs de protection de l'environnement de l'agglomération qu'il affirme son soutien à cette nouvelle liaison.

- **Ouverture de la réunion par Sylvie HOUSPIC, Secrétaire Général pour les Affaires Régionales**

Sylvie HOUSPIC, SGAR de Région Haute Normandie, prie les participants d'excuser le Préfet de Région totalement empêché et remercie le maire pour son accueil ainsi que les participants venus nombreux à cette réunion publique dont l'objectif est d'informer et de discuter le plus largement possible sur ce projet essentiel pour l'aménagement du territoire régional. Projet qui s'inscrit dans les réflexions stratégiques conduites à l'échelle de la vallée de la Seine et qui vise à améliorer le quotidien des collectivités et des habitants et à renforcer l'attractivité économique de la région.

Le Gouvernement, sur les recommandations de la Commission Mobilité 21, a retenu en 2013 le Contournement Est de Rouen parmi les projets prioritaires au plan national. L'État affirme donc par là son ambition de réaliser au plus vite cette infrastructure avec l'appui des collectivités territoriales concernées. Elle remercie à ce titre les trois présidents de la Région, du Département, et de la CREA qui interviendront au cours de cette réunion.

Elle signale que ce n'est pas de l'opportunité du projet dont il sera question car celle-ci a été entérinée à l'issue du débat public de 2005. C'est pourquoi la Commission nationale du débat public a décidé l'organisation d'une concertation sur la variante préférentielle.

Cette variante préférentielle constitue la solution de passage qui assure le meilleur équilibre entre les objectifs de désaturation routière et le respect de l'environnement humain et naturel. Elle est l'aboutissement d'un travail d'études et d'échanges, conduit depuis plusieurs années par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement – la DREAL – qui tout au long de ce processus a assuré une concertation continue avec les partenaires institutionnels, socio-économiques et associatifs du projet.

Ce soir et jusqu'au 12 juillet prochain, l'Etat en tant que porteur du projet, souhaite apporter les réponses et toute l'information utile sur les enjeux et les caractéristiques du Contournement Est. Pour cela, ce sont neuf réunions publiques qui seront organisées sur les six semaines à venir. Plusieurs outils et documents d'information sont proposés et chaque habitant dispose de divers supports pour s'exprimer. Afin de veiller au bon déroulement de la concertation, Michel GAILLARD a été désigné garant de la concertation par la Commission nationale du débat public. Elle le remercie

pour les recommandations formulées depuis sa nomination en décembre dernier dans la préparation de ce moment de dialogue. Dialogue qu'elle souhaite fructueux et respectueux des positions de chacun.

- **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/>

3

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 préférée par **Jean-Yves PEIGNE**, chef du Service Déplacements Transports Multimodaux et Infrastructures (19h50)

3. 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

Lydie ROUSSEAU, habitante sur le tracé, remet au garant la série de magazines publicitaires qui ont été déposés dans sa boîte aux lettres en même temps que le dépliant d'information sur le projet, signifiant par-là que l'information n'est pas correctement diffusée auprès des citoyens.

Philippe AZEMA, habitant des Authieux, s'interroge sur la continuité avec le débat public de 2005 sur le projet, qui à l'époque ne présentait pas la variante des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen. Il souhaite ainsi savoir si le tracé est définitif ou s'il peut évoluer. Il signale que, dans sa commune, s'est constituée l'association APACHE, qui a proposé plusieurs tracés et n'a pas été écoutée. Il se dit favorable au Contournement mais juge inacceptable que depuis 2006 les travaux d'embellissement de sa propriété soient interdits. Il souhaite ainsi connaître dans quel délai le concessionnaire passera à la bande des 50 mètres.

Daniel STEPHANE évoque le coût du projet, qui s'élève à 1 milliard d'euros. Il évalue l'emprise du projet à 1200 ha dont des terres agricoles, dont il estime qu'elles sont sources de richesses. Alors que l'épuisement des ressources est annoncé, il remet en cause l'opportunité de ce projet.

Réponses des porteurs de projet

- **L'évolution du projet depuis le débat public de 2005**



Patrick BERG, DREAL Haute-Normandie, souligne que le tracé en 2005 n'avait pas recueilli de consensus. Il a alors beaucoup été question de la Violette de Rouen, mais en réalité, les enjeux allaient au-delà : la traversée du coteau de Saint-Adrien et des terrasses Îles et Berges de la Seine, protégés par la législation européenne, a nécessité la réalisation d'études d'incidence Natura 2000. Ainsi, c'est l'impact sur plusieurs habitats naturels et le risque de fragmentation écologique du coteau qui ont été pointés à travers ces études, disponibles sur le site Internet dédié à la concertation. La législation européenne, à travers les Directives Natura 2000, Habitat et Oiseau, stipule qu'en cas d'incidence notable, une autre variante doit être envisagée si cela est possible. C'est pourquoi la DREAL a proposé un passage par les Authieux. Ce changement de tracé a été perçu comme une préférence accordée à la préservation des enjeux naturels au détriment des enjeux humains. Or, l'impact sur les exploitations agricoles, sylvicoles, et sur les habitations est présent sur l'ensemble du tracé, et pas davantage au niveau des Authieux. Les habitants de la rue du Clos Mouchel sont opposés au tracé et il estime cela tout à fait compréhensible étant donné l'impact potentiel de l'infrastructure sur leurs habitations. Mais il souligne que la concertation va se poursuivre, et que des réunions de travail avec élus et habitants vont être organisées. Par ailleurs, il précise que chacun sera indemnisé au regard du préjudice subi. Il confirme que le périmètre d'étude porte sur une bande de 300 mètres et que c'est ce périmètre qui sera déclaré d'utilité publique.

Il affirme la confiance de la DREAL dans la pertinence de ce tracé mais souligne que la concertation est là pour permettre d'entendre les observations des uns et des autres. C'est justement dans le cahier des charges remis au concessionnaire que tous les points difficiles rencontrés par cette variante seront mis en avant, afin de minorer les impacts du projet.

- **Les sursis à statuer**

Jean-Yves PEIGNE, Chef du Service Déplacements Transports Multimodaux et Infrastructures, souligne que le périmètre d'étude est prescrit sur l'ensemble des variantes étudiées, sur plus de 100 km, afin de préserver la possibilité de réalisation de l'infrastructure. Il souligne qu'il serait peu pertinent de laisser les citoyens faire des investissements pour leur signifier ensuite qu'un aménagement va impacter leur habitation. Il s'agit donc de prendre en compte les intérêts des citoyens. La levée de cet arrêté interviendra lorsqu'une décision sera prise sur le tracé.

Patrick BERG ajoute que ces sursis ne peuvent être levés tant que le projet n'est pas déclaré d'utilité publique, car le Conseil d'Etat doit pouvoir être en mesure de signaler à la DREAL qu'elle a fait un mauvais arbitrage et qu'elle doit s'orienter vers une autre variante. C'est au moment de signer le décret de la Déclaration d'Utilité Publique, au printemps 2017 que les sursis à statuer sur les permis de construire pourront être levés.

Jean-Yves PEIGNE précise que l'emprise foncière totale du projet s'élève à environ 600 hectares et non 1200 hectares comme un participant l'a avancé.

- **La concertation**

Michel GAILLARD ajoute, en tant que garant, que la concertation n'est pas un mot vain. Celle-ci est organisée dans le but d'entendre, d'intégrer les propositions, les suggestions, les idées qui pourraient faire évoluer le projet.

Interventions du public

Jean-Michel BEREGOVOY, adjoint au maire à la ville de Rouen et conseiller communautaire de la CREA, estime que la protection de l'environnement signifie également protection de l'humain. Il se dit surpris du coût du projet, à l'heure où les collectivités voient leurs budgets amputés de 15 milliards d'euros et où des projets censés améliorer le quotidien vont être abandonnés et la masse

salariale réduite. Il se réjouit que la maîtrise d'ouvrage ait eu l'honnêteté d'évoquer le péage et l'existence d'un concessionnaire. Seulement, il doute de la capacité de la maîtrise d'ouvrage à en trouver un. Il craint à travers ce projet un gâchis de l'argent public et donc de l'argent des citoyens. Il propose un tracé alternatif qui, selon lui, coûterait moins cher : étant donné le développement du Port à l'ouest et l'existence d'emprises importantes dans ce secteur de l'agglomération, il propose la réalisation de ce qu'il appelle contournement Ouest, en reliant la voie Sud III au Pont Flaubert. Selon lui, ce projet fait l'objet d'un accord politique et coûterait moins cher. Il souligne qu'à travers l'événement du pont Mathilde, des solutions ont été trouvées pour contourner Rouen dans ce secteur. Il demande ainsi une étude plus fine de cette alternative.

Valérie DEMOGET, habitante de Val-de-Reuil, signale que dans le département de l'Eure, les usagers ne veulent pas emprunter le péage d'Incarville. Cela crée un fort engorgement de la sortie à Criquebeuf. Elle interroge ainsi la maîtrise d'ouvrage sur la capacité de la nouvelle liaison à résoudre les problèmes d'embouteillage à cet endroit.

Réponses des porteurs de projet

- **Les itinéraires Ouest**

Patrick BERG, DREAL Haute-Normandie, souligne qu'il ne faut pas opposer l'amélioration des accès du pont Flaubert et la réalisation d'une véritable liaison avec l'A150 et Sud 3 d'une part et le Contournement Est d'autre part, car ils n'ont pas les mêmes fonctions. Il estime en effet que la première solution ne constitue pas un contournement routier de Rouen car elle se situe dans un milieu urbanisé, très proche du centre-ville et destiné à s'urbaniser encore notamment à travers la réalisation de l'écoquartier Flaubert. Il constate par ailleurs les accidents qui se produisent sur l'A150 lorsque, par exemple, une voiture vient de l'avenue du Mont Riboudet et souhaite se déporter sur la file de gauche, tandis qu'un camion qui vient du Pont et veut se mettre sur la file de droite ; on constate au quotidien que ce secteur est fragile. Il ne serait donc pas raisonnable de reporter la circulation sur cet axe car cela engendrerait de graves difficultés.

- **Le coût du projet**

Concernant le coût du projet, évalué à 1,05 milliards d'euros, il reconnaît que cela représente une somme importante et conduisant à choisir une combinaison de financement provenant à la fois du concessionnaire, et d'une subvention publique. Il rappelle que la mise en concession est une délégation de service public, au même titre que la sécurité sociale par exemple.

- **Le péage d'Incarville**

Il précise qu'une réunion va être organisée à Val-de-Reuil. Il confirme que l'échangeur de Criquebeuf est gratuit et que cela génère un certain flux de circulation des usagers qui contournent le péage d'Incarville. Pour la liaison A28A13, la DREAL propose d'avoir un péage fermé, avec une tarification proportionnelle au parcours effectué.

Interventions du public

Valérie DEMOGET insiste sur le fait que le péage a un effet dissuasif sur les automobilistes. Ainsi, elle doute de l'efficacité de cette solution pour décongestionner l'agglomération.

Réponses des porteurs de projet

- **Le péage d'Incarville**

Patrick BERG, DREAL Haute-Normandie, précise que le péage sera d'un niveau modéré et que l'infrastructure permettra de relier de façon performante l'agglomération rouennaise au secteur de Louviers Val-de-Reuil.

Interventions du public

Yves KEROUEDAN, représentant du MEDEF, estime que le projet va dans le sens du développement urbain de la métropole rouennaise. Il ajoute que le transport de marchandises est à 85 % effectué par la route et que le transport ferré et fluvial continuera de rester marginal, malgré les efforts mis en place pour son développement. Il souligne que le monde économique est éminemment favorable à ce projet. Enfin, il constate que le coût du projet représente seulement 8 jours d'intérêt de la dette de la France.

Brigitte ROGER SENTENAC, conseillère de quartier de la ville de Rouen, signale que, malgré l'ancienneté du projet (30 ou 40 ans), l'urbanisation s'est poursuivie. Elle s'interroge ainsi sur le nombre d'expropriations qu'il va engendrer et invite à être attentive au caractère humain de la population touchée.

Jérôme BOURLET, conseiller régional et membre de l'association Non à l'autoroute, revient sur les flux de transit qui représentent selon lui moins de 2% à l'échelle de l'agglomération de Rouen.

Il ajoute que depuis le débat public de 2005, la loi Grenelle est intervenue pour souligner l'enjeu de report des flux. Or, il estime qu'aucune étude sérieuse n'a examiné la question du report de flux en faveur d'un contournement Ouest.

Concernant la concession et la notion de délégation de service public, il fait référence à l'A65 qu'il juge être une concession de rentabilité. Il estime que la clé de répartition entre l'Etat et les collectivités pour le projet de liaison A28A13 est incertaine étant donné le risque d'un effet dissuasif du péage auprès des usagers. Cette incertitude se traduit selon lui dans l'estimation donnée qui varie de 20 à 30 000 véhicules/jour.

Robert BEAUDOIN, habitant de Mesnil-Esnard, regrette que le contournement soit à péage en raison de son caractère dissuasif. Il demande si les poids lourds en revanche seront contraints de l'emprunter.

Réponses des porteurs de projet

- **Les estimations de trafic et le financement**

Patrick BERG, DREAL Haute-Normandie, explique que les estimations de trafic ne traduisent pas une approximation dans les chiffres ou une incertitude mais seulement des niveaux de trafic différents selon les sections de la liaison autoroutière. Il souligne que ce projet d'un milliard d'euros ne peut être financé sur crédits publics pour une réalisation d'une seule traite. C'est justement l'intérêt de la concession ; le concessionnaire étant en mesure de dégager des fonds suffisants (fonds propres et emprunt) en une seule fois. Aujourd'hui la subvention publique est estimée à la moitié du coût global du projet, mais cela doit faire l'objet d'échanges avec les partenaires. Le concessionnaire pourra décider de réaliser des tarifs préférentiels ou des abonnements pour les usagers fréquents.

Jean-Yves PEIGNE, Chef du Service Déplacements Transports Multimodaux et Infrastructures, précise que la section la plus chargée est la section commune du barreau de raccordement. Elle accueillera les usagers venant de la RN31 et la RD 6014. Le trafic progresse du nord vers le sud et comprend le trafic de transit et d'échange. L'ouvrage est conçu avec un niveau de service élevé et une capacité pour accueillir le trafic poids lourds (PL). Il ajoute que le projet devra être accompagné de mesures pour interdire ou restreindre la circulation dans Rouen des poids lourds en transit.

- **L'impact sur les habitations**

Patrick BERG, DREAL Haute-Normandie, revient sur le sujet des expropriations ; il précise que l'enquête publique qui suivra cette concertation va se dérouler sur le périmètre de la bande des 300 mètres. C'est seulement après que le concessionnaire reviendra présenter une emprise de 50 mètres aux élus et aux propriétaires, et qu'il pourra préciser quelles seront les maisons impactées. Il ne fera pas usage de ce droit de manière arbitraire mais tiendra compte du décret de concession que le ministère des transports aura rédigé et où seront intégrées les interrogations, les préoccupations, les suggestions de la population et des élus qui apparaissent dans la bande des 300 mètres, afin qu'il passe au plus juste. Aujourd'hui, à ce stade d'avancement du projet, on ne peut préciser quelle maison est impactée.

4. Interventions des collectivités

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

Frédéric SANCHEZ, Président de la Communauté d'agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe, souligne que la métropole de Rouen soutient ce projet et souhaite sa réalisation depuis de nombreuses années. Ainsi, les communes qui ont statué sur le Plan de Déplacements Urbains (PDU) ou le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) ont toujours considéré qu'il manquait une infrastructure routière décisive pour les déplacements et pour l'aménagement de ce territoire : le Contournement Est.

Il constate, à travers les premiers échanges, un malentendu, chez de nombreux participants, sur la justification même du contournement. Il perçoit ainsi une difficulté au moment où le maître d'ouvrage souhaite améliorer le choix d'un tracé, qui apparaît à ce stade comme le meilleur compromis possible dans un ensemble de solutions.

Il souhaite que les élus locaux soient entendus, écoutés car l'infrastructure rencontre des enjeux majeurs qui ne tiennent pas seulement aux expropriations. La métropole de Rouen contribue à cette réflexion sur les parkings relais, les transports en commun, mais aussi les enjeux d'aménagement qui viendront atténuer les impacts négatifs éventuels. Ainsi, la CREA sera attentive à ce que des mesures ambitieuses soient prises.

Son attente principale est que la maîtrise d'ouvrage dispose, à l'issue de la concertation, d'éléments suffisants pour prendre une décision. Il note qu'il reste encore trois ans pendant lesquels les personnes ne pourront pas disposer de leur patrimoine librement. Il souhaite donc vivement que tous les éléments qui permettront d'améliorer la variante préférentielle soient recueillis pour qu'une décision sur le tracé soit prise le plus tôt possible, c'est-à-dire à l'automne 2014, afin qu'au printemps 2017, les collectivités puissent enfin travailler. Il salue Alain Roussel, maire des Authieux, qui aborde le sujet avec beaucoup de sérieux et note que, pour l'ensemble des territoires concernés, l'absence de choix d'un tracé serait préjudiciable.

- **Intervention de Nicolas ROULY, Président du Conseil général de Seine-Maritime**

Nicolas ROULY, Président du Conseil général de Seine-Maritime, souligne que le Département s'associe également aux réflexions et aux décisions prises autour du contournement Est et confirme ainsi l'opportunité du projet. Il demande que cette concertation soit utile à l'amélioration du projet et aboutisse dans un délai raisonnable. Il insiste sur le fait que depuis les années 70, le Département a constamment réaffirmé son engagement sur ce projet. Il souhaite témoigner de l'opportunité du projet au titre de plusieurs enjeux départementaux : la question de la fluidité des trafics mais aussi

de la sécurité routière. Il fait ainsi référence à l'accident du pont Mathilde et ses effets pour le territoire. Le Département a pris ses responsabilités pour tenir les délais afin de rétablir la situation. Il invite à ce que chacun se remémore les effets négatifs qui ont été évités.

Le deuxième grand enjeu de ce projet porte selon lui sur l'attractivité du territoire car l'absence d'une infrastructure de contournement fragilise la capitale départementale et régionale. Le Département partage ainsi la conviction que ce Contournement permettra le détournement des flux. Enfin, il perçoit également un enjeu pour la population : la petite enfance, les personnes âgées, toutes celles qui sont davantage touchées par les effets de la pollution. Tous ces sujets concernent la collectivité.

Il souligne que le Conseil général a accompagné l'Etat dans le financement de la Sud III, et dans le financement du pont Flaubert. Ces efforts particuliers ont été utiles mais cela n'est pas suffisant. Ces projets sont complémentaires et non contradictoires. Il est ainsi de la responsabilité du Département de poursuivre cet effort.

Il souhaite que la concertation apporte les éléments nécessaires et aboutisse à des finalités concrètes afin d'identifier tous les aspects qui font encore débat et cibler les réponses qui peuvent être apportées en faisant que chacun prenne autant que possible ses responsabilités. Il souligne l'enjeu terrible qui pèse sur les habitations à travers ce gel des permis de construire.

Le Département a une volonté d'implication et de partenariat selon des formes qui restent à préciser : il y a donc un fort enjeu de concertation.

- **Intervention de Nicolas MAYER ROSSIGNOL, Président du Conseil régional de Haute-Normandie**

Nicolas MAYER ROSSIGNOL, Président du Conseil régional de Haute-Normandie salue l'assistance nombreuse venue assister à un débat sur un projet important pour le Département et pour toute la Région. Il souligne qu'il ne s'agit pas d'un débat facile étant donné la longueur du linéaire : 41 km d'autoroute, et la difficulté à trouver un passage. Une très grande majorité de questions posées par les élus et les habitants portent sur le tracé. Il salue le rôle de l'Etat dans la mise en place cette concertation avec neuf réunions publiques, territorialisées afin que toutes les opinions puissent s'exprimer.

Le débat comporte ainsi des avantages et des inconvénients. Il revient aux élus de donner leur point de vue et d'apporter des réponses. Il signale que c'est la première fois, le 9 juillet 2013, que ce projet a été acté par écrit comme une priorité nationale. La Région a toujours affirmé son soutien et son avis favorable sur la nécessité de cette infrastructure auprès des instances nationales. De la même manière que la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) ou la modernisation de l'axe Serqueux-Gisors, ce sont des infrastructures nécessaires pour le bien être des usagers quotidiens et pour le développement durable du territoire et pour l'ensemble de la région, région industrielle, portuaire mais déficitaire en infrastructures.

Celle-ci, la liaison A28A13, devrait capter une partie importante des flux de transit, de façon à améliorer la qualité de vie d'un nombre important de personnes qui vivent au sein de l'agglomération. Il note que si la fermeture du pont Mathilde a reporté la circulation sur le Pont Flaubert ou l'A150, il ne s'agit pas d'une situation optimale pour des milliers de personnes tant sur le plan professionnel que personnel.

Il juge ainsi nécessaire d'avancer rapidement et se montrera exigeant sur les délais qui lui paraissent trop longs, surtout vis-à-vis des personnes qui voient leur patrimoine foncier gelé par ces périodes d'attente. Il invite à ne pas opposer le soutien régional au projet avec les autres politiques menées en faveur des modes doux de déplacements et rappelle l'engagement de la collectivité pour développer la multimodalité, éviter l'étalement urbain, faciliter les transports en commun,...

Enfin, il souligne l'importance de cette concertation pour examiner les enjeux spécifiques de chaque territoire, les demandes et attentes. L'objet de ce débat sera d'améliorer les modalités de constitution et de création de ce Contournement. En conclusion, il souhaite que ce projet se réalise

dans les délais les plus efficaces possibles en tenant compte des exigences et des demandes légitimes de la population et des élus locaux.

5. Temps d'échanges avec le public

Interventions du public

Jean-Pierre GIROD indique avoir suivi toutes les réunions en 2005 et proposé un tracé alternatif afin de rechercher une meilleure efficacité écologique et financière. Il souligne que le coût du projet en était alors de 450 millions d'euros et ne comprend pas comment l'on atteint le chiffre présenté aujourd'hui. Les estimations de trafic prévoient les mêmes niveaux de fréquentation qu'en 2005 alors qu'à l'époque, le projet n'incluait pas de péage. Il estime au contraire que le péage aura un effet dissuasif sur la fréquentation.

Il s'interroge également sur le caractère définitif du tracé et sur la possibilité de mener des études complémentaires de certaines variantes. En outre, il s'étonne que ne soit pas présentée la variante entre Sotteville-sous-le-Val et Tourville-la-Rivière qui permettait de réduire fortement le coût. D'autant que sur le plan de l'intérêt national, elle rejoindrait l'A13, l'A28 et l'A154. Avec un avantage car les usagers de l'A154 devront payer le péage et ainsi éviter la formation d'embouteillages au niveau de la sortie de Criquebeuf. Il avait été reproché à cette variante que les sorties étaient trop proches l'une de l'autre alors que, sur l'A13, deux sorties se trouvent à 15 mètres de distance. Il signale que la vitesse autorisée a également évolué, passant de 130 km/h à 110 km/h. Enfin, il note que l'argument pour ne pas retenir certaines variantes, porte souvent sur le fait que le linéaire serait plus long, mais il souhaite savoir si cette longueur s'applique au trafic de transit ou bien au trafic local.

Véronique BEREGOVY, conseillère régionale, revient sur le terme de malentendu et lui préfère celui de désaccord. Elle souligne que ce projet est aujourd'hui remis en cause étant donné son incohérence avec les enjeux auxquels les habitants sont confrontés. Elle estime que ce projet qui date des années 70 ne répond plus aux problématiques actuelles dans le département le plus artificialisé de France. Elle souligne l'enjeu de préservation de la biodiversité et à ce titre la réalisation du Schéma de cohérence écologique qui, selon elle, est mis à mal par ce projet. Concernant la liaison Ouest et sa soi-disant irrecevabilité, elle souligne que cette variante n'a, selon elle, jamais été étudiée de manière sérieuse. Elle souligne que le trafic de camions s'opère surtout à l'ouest de la ville où se situent les sites SEVESO. Le fait de les faire passer par l'est rajouterait 20 minutes de trajet supplémentaire. Enfin, elle signale le problème financier.

Françoise GUEGOT, Députée de la deuxième circonscription de Seine Maritime, souligne que de nombreuses personnes, élus, ont participé aux réflexions sur ce projet depuis plusieurs années. Elle souligne un consensus autour de la nécessité à réaliser ce Contournement Est, d'abord, pour un enjeu économique, et aussi pour que les habitants de ce territoire vivent et travaillent dans de bonnes conditions.

Elle souligne que le tracé comporte deux fonctions un peu différentes. La liaison A28A13 inscrite au SNIT et d'autre part, le raccordement à Rouen. Elle se félicite que des études aient été conduites sur l'ensemble du tracé pour que les deux parties du projet se réalisent ensemble. Elle rappelle les enjeux de développement économique, d'environnement et de sécurité. Elle témoigne avoir rencontré beaucoup de maires et d'habitants préoccupés par l'impact du projet sur leur commune. Elle constate qu'il va falloir encore attendre trois ans. Néanmoins, elle se félicite qu'il y ait ce temps de concertation, absolument nécessaire pour que le projet se réalise et souhaite l'écoute la plus large possible. Elle souligne que si quatre années d'études ont été nécessaires pour l'analyse de 34

variantes, en envisager d'autres ne ferait que rallonger le délai alors même qu'il est temps de prendre des décisions.

Réponses des porteurs de projet

Patrick BERG, DREAL Haute-Normandie, remercie les présidents des collectivités à double titre. Il estime en effet important d'optimiser les effets positifs escomptés du projet en termes de développement des transports en commun, d'aménagement économique. Par ailleurs, il juge que l'Etat seul sans le concours des élus ne peut pas travailler finement sur la minoration des impacts.

- **La complémentarité des différents modes de transport**

Il s'inscrit en faux contre l'idée qui consiste à croire que faire le Contournement revient à promouvoir l'usage du camion et de la voiture. Au contraire, le transport routier représente une part considérable des déplacements. Le port de Rouen a adopté un projet stratégique avec pour objectif de restreindre la part des poids lourds à 75% des trafics. Si cela est une minoration importante, cela représente toutefois les trois-quarts des déplacements liés à l'activité portuaire. Ainsi, il estime que l'agglomération ne pourra continuer de se développer sans infrastructure pour le trafic de transit. La liaison autoroutière sera destinée à accueillir le transport de matières dangereuses. Ainsi, l'accident du Pont Mathilde serait évité à l'avenir. Des mesures d'interdiction seront par ailleurs mises en place entre les radiales et le Contournement pour autoriser seulement le trafic local.

- **La variante Sotteville-sous-le-Val**

Au sujet de la variante Sotteville-sous-le-Val, il précise qu'elle constituait un compromis peu satisfaisant. La liaison se raccorderait sur l'autoroute A13 entre deux échangeurs là où le trafic est le plus important. Cela nécessiterait de réaliser un élargissement considérable qui aurait nécessairement des impacts sur le territoire. Et sur une section qui est déjà saturée, des travaux s'avèreraient encore nécessaires rapidement.

Jean-Yves PEIGNE, Chef du Service Déplacements Transports Multimodaux et Infrastructures, souligne que toutes les propositions émises lors du débat public de 2005 ont fait l'objet d'études. Sotteville-sous-le-Val est l'une des 34 variantes. Contrairement à ce qui pouvait être envisagé originellement, elle présente, comme d'autres variantes, de forts enjeux de biodiversité. En termes de réponse aux objectifs poursuivis, elle est moins attractive, en l'absence d'un barreau de raccordement sur Rouen. Enfin, éloignée de l'agglomération, elle attire moins de trafic. Ce sont tous ces éléments qui sont intervenus pour conduire à écarter cette variante. Il précise que les résultats de ces études sont à la disposition de chacun. Il s'inscrit dans l'objectif d'efficacité souligné par le participant, vis-à-vis des enjeux économiques, environnementaux, et humains. Il rappelle enfin que l'objectif de la concertation, retenu par la Commission nationale du débat public, est bien de proposer à la population une seule variante préférentielle.

Interventions du public

Francis BIA, Haute Normandie Nature Environnement, signale que les associations opposées au projet et la fédération qu'il représente s'interrogent sur la portée de cette concertation recommandée par la CNDP. Il questionne la mise en place d'une nouvelle procédure alors que le projet est relativement différent de celui présenté en 2005. Il estime que la décision de la commission Mobilité 21, contestée en son sein, n'est en fait que l'aboutissement de propositions des services préfectoraux et de la pression d'une partie des élus de l'agglomération.

Depuis le débat public de 2005, son association a participé aux débats mais n'a jamais obtenu de réponse sur les enjeux identifiés par l'étude d'opportunité et la réponse aux objectifs. Il souhaitait ainsi disposer de réponses dans un dossier de concertation étoffé. Or, il juge que celui-ci ne valorise que la forme et aucunement les éléments techniques. Il s'agit selon lui d'un dossier de communication où les impacts du projet et les alternatives efficaces sont cachées. L'emploi du conditionnel et les hypothèses avancées suscitent un doute sur les affirmations qui en sont issues. Ces hypothèses selon lui ne peuvent servir de base à cette concertation ; il demande au garant que les éléments non explicités soient retirés du dossier, et souhaite disposer des décisions ministérielles et des délibérations du Comité de pilotage du projet.

Il souligne que son association est mobilisée sur les trois volets environnementaux qui sont selon lui mis de côté dans le dossier : la biodiversité, la trame verte et bleue, et la cohérence avec le schéma régional. Il s'attache à ce que le projet soit compatible avec les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques. Il demande à recevoir l'ensemble des études préliminaires qui ont amené le comité de pilotage à rendre ses conclusions.

Concernant la préservation des champs captants et des ressources aquifères, il fait référence au cahier d'acteur de l'Agence de l'Eau Seine Aval dans le cadre du débat public de 2005, cahier d'acteur qui rappelait la nécessité de définir les mesures de protection et d'en évaluer le coût et la faisabilité. Le débat public de 2005 a soulevé la nécessité de la compatibilité du projet avec la loi sur l'eau. Or, il constate que le document ne précise pas les moyens mis en œuvre pour une imperméabilisation totale de l'infrastructure et son coût. Du reste, il remarque que le budget global n'est pas décliné suivant les différentes mesures.

Il fait par ailleurs référence à l'enjeu de qualité de l'air et ses conséquences sur la santé, notamment par les particules fines. Il note que les pics d'ozone sont recensés en priorité sur les plateaux est et dans la vallée de l'Andelle, que l'ADEME, dans son cahier d'acteurs en 2005, rappelait l'incapacité d'une telle infrastructure à diminuer la pollution en centre-ville.

Il souligne enfin l'enjeu de mobilité présent à travers le compte rendu du débat public de 2005 ainsi que dans le PDU de l'agglomération soumis récemment à l'enquête. Il note que 73% des déplacements partant du centre de Rouen parcourent 5 à 6 km et que 60% s'effectuent en voiture.

Il évoque les mesures d'urgence prises par le Préfet au lendemain de l'accident du Pont Mathilde, qui ont produit rapidement leurs impacts mais ont ensuite été abandonnées. Ainsi, il émet des doutes sur la capacité à contraindre les transporteurs routiers à emprunter l'infrastructure payante.

Il interpelle l'ensemble des médias pour qu'ils mènent un important travail d'investigation et signale par ailleurs que la Fédération est disponible pour expliciter sa prise de parole.

Alain ROUSSEL, maire des Authieux et président de l'association ACCES, note que les échangeurs ne figurent pas sur la carte. Il souhaite que soit précisée la part du trafic de transit. Il souligne que son association est favorable à un Contournement pour dévier les véhicules du centre-ville. Mais il estime que le trafic de transit paraît dérisoire si l'on observe le trafic sur l'A28.

Pour cette phase de concertation, il souhaite que la DREAL vienne sur le terrain rencontrer les maires du secteur. Il constate que des habitations vont être rasées et qu'il n'y a eu jusqu'à maintenant aucun débat sur le sujet ou sur la solution proposée ; rien de précis n'a été avancé. Il évoque la bande des 300 mètres où six tracés étaient évoqués sur la commune de Oissel et qui n'apparaissent pas aujourd'hui. Il note que ce projet a plus de quarante ans et que depuis 2006, rien de précis n'a été présenté, à travers aucune réunion de travail. La seule réunion qui a eu lieu a porté sur la nécessité de réviser les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).

Il revient sur l'accident du Pont Mathilde où le travail collectif entre les élus a porté ses fruits pour avancer des solutions en termes de déplacements et de transports.

Concernant les enjeux de préservation des sites naturels et humains évoqués par la DREAL, il constate que l'humain est remis en cause, notamment à travers l'impact sur la santé ; 600 hectares impactés, cela lui paraît insensé.

Il s'inquiète par ailleurs de la circulation envisagée dans la forêt de Bord qui sera à terme traversée/contournée par trois routes, et subira l'impact du CO₂.

Il juge les estimations de trafic imprécises entre 20 et 30 000 véhicules/jour. Selon lui, le péage va constituer un frein à la fréquentation, surtout pour les déplacements quotidiens domicile/travail.

Il revient sur la solution de la concession, qui sera d'une durée de 55 ans et ne fera que reporter le problème sur les générations futures alors que le trafic aura certainement évolué.

Il évoque que le coût avancé il y a deux ans portait sur 1,2 milliards, et qu'aujourd'hui on parle de 1 milliard alors que, depuis, neuf échangeurs ont été envisagés. Les collectivités doivent prévoir un financement selon lui plutôt à hauteur de 500 millions d'euros, et non 250 millions d'euros.

Il conclut que ce projet met en cause l'avenir, l'humain, la santé mais aussi l'économie car des centaines d'emplois vont disparaître avec ce tracé. Il invite à réaliser des infrastructures plus simples, différentes du mode autoroutier et qui bénéficieraient à l'ensemble des habitants. Il précise que tous ses arguments vont être consignés et diffusés dans le cadre de la concertation.

Georges VINCENT, Président de l'Association pour le contournement Est, souligne que depuis 2005, son association et l'ensemble du monde économique soutiennent ce projet essentiel. Il estime que si cette variante préférentielle n'est pas retenue, c'est le projet lui-même qui est remis en cause. Or, il jugerait cela désespérant pour la métropole, et son attractivité économique, pour HAROPA, premier port céréalier d'Europe qui s'est lancé dans de grands travaux d'amélioration, pour les habitants de cette capitale régionale et des plateaux Nord et Est et pour toutes les structures privées et publiques. Il invite à profiter de cette nouvelle étape pour convaincre tous ceux qui doutent encore du projet. Il souligne que de nombreuses études ont eu lieu et que le projet a acquis une légitime reconnaissance de son utilité. Il note qu'il est conforme au Grenelle 1 et qu'il est classé prioritaire par la commission Mobilité 21. Il souligne le consensus de ce projet au sein des acteurs économiques, des Chambres de Commerce et d'Industrie, des collectivités. Il note que ce soutien a été constant car en 2005, 88% de la population se disait favorable au projet, et 5000 pétitionnaires. En 2009, 2980 chefs d'entreprises ont répondu favorablement à cette infrastructure qui va fluidifier le trafic de transit, améliorer la qualité de l'air, desservir des bassins d'emploi comme la vallée de l'Andelle et de l'Eure. Il souhaite que ce soutien permette que l'infrastructure voie enfin le jour en 2024.

Claude DAUVILLE, citoyen de la CREA, note que les trois Présidents qui se sont exprimés sont favorables au projet. Il regrette que l'Etat se dise en incapacité de financer le coût du projet et fasse appel pour cela à la concession. Il est, comme de nombreuses personnes, opposé à la concession. Il propose de prendre contact avec la région bretonne où les voies express sont gratuites. Selon lui, le péage ne changera rien, un ballet de camions circulera devant Criquebeuf. Il estime qu'aucun argument valable ne justifie ce mode de financement. Il prend l'exemple du Département qui a financé des ouvrages qui ne sont pas de sa compétence, et juge ainsi que les collectivités peuvent trouver des solutions. Il espère qu'un collectif se constitue en opposition à la concession.

Philippe LEROY, conseiller général du canton de Boos, souligne que, Rouen se situant à l'ouest de la France, il lui paraît logique de protéger l'agglomération par l'Est plutôt que par l'Ouest. Concernant le tracé, il note que l'argument de la violette de Rouen a été maintes fois avancé pendant des années jusqu'à ce que l'on dise qu'elle n'existe plus.

Il demande que, si aucune solution alternative n'est possible, le tracé soit au moins mis en tranchée couverte ou en tunnel pour éviter l'impact considérable sur la population des Authieux.

Concernant le calendrier, il se dit surpris que l'enquête publique et le choix de la déclaration d'utilité publique se réalisent sur quatre ans. Il fait référence à des éléments délivrés en Comité de pilotage où le délai était réduit à deux ans : il demande des explications.

Enfin, il souligne que ce projet selon lui est indispensable à l'agglomération tant sur le plan écologique qu'économique.

Stéphane MARTOT, conseiller municipal EELV à la Ville de Rouen, estime que les porteurs du projet abîment la parole publique, car ils défendent un projet qu'ils ne sont pas capables de réaliser depuis quarante ans. Cela met en cause selon lui la crédibilité du politique. Il souligne que cela fait quarante ans que le contournement est évoqué sans péage et que celui-ci dissuadera les usagers d'emprunter l'infrastructure. Il s'inscrit en faux face à la comparaison entre concessionnaire et organisme de sécurité sociale. Ainsi, il fait référence aux bénéfiques dégagés par les concessionnaires et aux dégâts que cela engendre, tout cela au détriment des citoyens.

Hervé REAUX, citoyen de Darnétal et candidat aux municipales, se dit surpris par le gâchis financier et de temps de ce projet. Selon lui, le débat se résume à la mise en place du péage, car si l'autoroute n'est pas empruntée, le projet ne vaut plus rien. Il ne croit pas en la capacité financière des ménages à payer matin et soir pour aller et revenir de leur travail. Il interpelle les Présidents de l'agglomération et de la Région pour évoquer la gare de Darnétal qui a fermé. Il regrette ainsi qu'on diminue le service public de proximité et déplore qu'on ait perdu quarante ans d'études et d'argent à travers ce projet.

Réponses des porteurs de projet

- **La concertation**

Patrick BERG, DREAL Haute-Normandie, rappelle qu'une table ronde thématique va être consacrée aux enjeux environnementaux humains et naturels à Gouy et que Haute-Normandie Nature Environnement sera invitée à intervenir. Il souligne que trois études ont été mises en ligne afin de mieux illustrer les raisons pour lesquelles le gouvernement et la CNDP ont estimé qu'un débat sur l'opportunité avait été tranché : l'étude sur les trafics, les deux études d'incidence Natura 2000 sur les variantes Nord Saint Adrien et Port Saint-Ouen, et enfin les études hydrogéologiques sur l'impact du projet sur le captage de la Chapelle qui a conduit la DREAL à opter pour la solution Port Saint-Ouen. Il ajoute que le dossier d'enquête publique à venir comportera des études complémentaires sur le bilan carbone du projet, une étude d'impact, l'avis de l'Autorité environnementale ainsi que les enjeux de santé, air et bruit. Il insiste donc sur le fait que les études se poursuivent.

Il répond au maire des Authieux pour souligner qu'il est venu le rencontrer en 2012 avec le préfet BOUSQUET et que plus récemment tous les maires concernés ont été réunis, en 2012 puis en 2013. Il note que la concertation qui s'engage aujourd'hui est un point de départ d'un dialogue continu jusqu'à l'enquête publique. Les discussions vont être poursuivies avec la Métropole, la Communauté d'agglomération Seine Eure (CASE) et avec chaque mairie, notamment pour préparer la rédaction du décret de concession.

- **La mise en concession**

Il se réjouit des interventions concernant l'intérêt du projet pour le développement économique de la Région et note que ces éléments ont décidé le Gouvernement à placer le projet au rang des priorités nationales ; ce qui montre qu'un certain nombre d'arbitrages politiques ont déjà été rendus. Il comprend que le modèle de la concession suscite des craintes mais note que le péage se situera à un niveau raisonnable. Il cite ainsi l'exemple du barreau autoroutier entre Barentin et Yvetot sur l'A150. Le concessionnaire et les collectivités peuvent également décider de réductions pour les usagers réguliers.

- **Les sursis à statuer**

L'enquête publique aura lieu fin 2015 ; en 2017 les emprises seront libérées. Mais il précise que la DREAL se montre déjà ouverte à certaines solutions, en frange du périmètre d'études. Ainsi, des permis de construire ont été autorisés à certains endroits.

- **La complémentarité du projet avec le développement des transports collectifs**

Enfin, il note que le projet n'est pas antinomique avec le développement des transports collectifs : la liaison croisera des radiales (RN28, RN31) où des aménagements seront réalisés pour maîtriser la vitesse. Ainsi, il souligne que des initiatives sont déjà mises en œuvre pour le développement des transports collectifs, sans attendre 2024, mais que le projet favorisera leur mise en place. Le projet va également entraîner la création d'emplois.

Interventions du public

Alexis FRAISSE, habitant de Louviers, souligne que l'augmentation du trafic routier va diminuer la capacité de la collectivité à lutter contre l'effet de serre.

Michel RUAUDEL, Association APACHE, regrette l'intervention du maire des Authieux qui défend un ensemble de communes alors qu'aux Authieux, le tracé passe à 200 ou 300 m de l'école communale seulement. Il juge ce point inacceptable. Il note que son association a donc étudié une variante consistant à réaliser un tunnel qui passerait en partie sous les Authieux et donc sous les habitations. Il dit son association prête à défendre les habitants des Authieux pour la création d'un tunnel.

Daniel CORNET, président du Club ELAN, souligne que les services de l'Etat ont travaillé sur un projet qui convient à son association. Il invite ainsi à reconnaître l'intérêt général du projet et à ce que les intérêts particuliers s'y soumettent. Son association est favorable à la concession car cela permet de gagner deux à trois ans sur le calendrier du projet. En revanche, il note qu'il faut plutôt 4 ans que 7 ans pour construire 40 km d'autoroute. Il note que ce projet ne va rien coûter au contribuable puisque le risque est supporté par le privé. Concernant les études de trafic, il note que les concessionnaires réalisent des études de sensibilité, essentielles pour juger de l'équilibre du projet. Il souligne par ailleurs que les concessionnaires peuvent mettre en place des abonnements au profit de la population locale. Il est favorable à ce que les poids lourds payent la plus grosse part du péage, en particulier venant de l'étranger, afin de soulager le contribuable local. Il s'oppose à l'idée qu'on pourrait continuer de bénéficier d'infrastructures ferroviaires et routières gratuites ; il rappelle que l'argent doit bien provenir de quelque part. Ainsi, il lui semble justifié que ce soit l'utilisateur de l'infrastructure qui paye et qui renforce ainsi l'attractivité économique de la région.

Nicolas HUE, commercial et candidat sur la liste J'aime Sotteville, soutient le projet mais relève quelques points sensibles : le premier concerne les expropriations. Selon lui, on a laissé construire là où l'on va finalement passer. Le deuxième concerne le péage : lui-même estime que si le tarif est de 2 euros, il n'empruntera pas l'infrastructure. Enfin, il interpelle le Président de la CREA pour demander si la circulation des bus et des métros 24h/24h est conditionnée par la réalisation du Contournement Est.

Réponses des porteurs de projet

- **La lutte contre l'effet de serre**

Patrick BERG, DREAL Haute Normandie, rappelle qu'une étude sur le bilan carbone du projet sera réalisée. Il souligne que si toute infrastructure nouvelle génère un effet d'appel d'air, ce n'est pas un nouveau trafic qui va apparaître soudainement ; ce sera surtout un report de trafic de voiries vers une autre. Il souligne que les études d'estimation de trafic ont pris des hypothèses très prudentes et

envisagent une fréquentation proche réaliste. Il juge qu'il est inexact d'affirmer que le bilan carbone va exploser. Il souligne que des discussions ont eu lieu avec l'association APACHE, et que des discussions avec le maire des Authieux, vont par ailleurs être poursuivies.

- **Le calendrier**

Il note l'impatience du Président de l'agglomération vis-à-vis du calendrier, mais il souligne que la France permet le respect d'un certain nombre de règles administratives protectrices de la concertation et des échanges. Il ajoute que cinq ans de travaux, cela paraît assez compact pour la réalisation d'une telle infrastructure qui comporte plusieurs ouvrages d'art.

Il juge que ce projet est porteur d'intérêt général et qu'il faut examiner si les intérêts particuliers, ou plutôt privés, sur lesquels le projet doit empiéter peuvent être minorés. Il note que si le décret est signé c'est que cet équilibre sera respecté. Il souligne par ailleurs que tout particulier ou entreprise impacté sera justement indemnisé.

15

6. Conclusion

Le garant a noté un discours très fort et clair sur la nécessité du projet, mais aussi de nombreuses attentes sur son évolution. Il invite les participants à la prochaine réunion à Evreux le 3 juin.

Sylvie HOUSPIC, Secrétaire Général aux Affaires Régionales, remercie les intervenants qui ont permis de lancer les débats et qui seront présents aux différentes réunions pour répondre à l'ensemble des questions.