

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 A PITRES

**LE 16 JUIN 2014**

La réunion a duré deux heures quarante et a accueilli **196** participants.

**29 interventions** de la salle ont eu lieu et **8 questions et avis écrits** remis.

### Documentation disponible

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

### Déroulement de la réunion

#### 1. Ouverture

- Mot d'accueil par **Jean CARRE**, maire de Pîtres
- **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. Clôture de la réunion

## 1 Ouverture

---

- **Mot d'accueil républicain par Jean CARRE, maire de Pîtres**

**Jean CARRE, maire de Pîtres**, indique en préambule qu'il souhaite que le viaduc au niveau de Pîtres / Le Manoir ne nuise pas à la qualité de vie.

Il se dit conscient de la nécessité du Contournement Est pour la région et pour améliorer la qualité de vie rouennaise, en déviant le trafic poids lourds, mais estime inutile le barreau eurois s'il est à péage, constatant déjà l'évitement du péage d'Incarville par les automobilistes qui sortent ainsi de l'autoroute à Criquebeuf.

De plus, il estime que le projet ne déléstera pas la vallée de l'Andelle, qu'il ne permettra pas aux citoyens de Seine-Eure d'effectuer des trajets depuis la rive gauche à la rive droite et que le projet profitera uniquement aux poids-lourds. Il souligne que l'autoroute permettra une liaison entre les plateformes multimodales de Seine Sud et d'Alizay, mais que les usagers continueront à emprunter la D321, actuellement très chargée et accidentogène. Il estime que la déviation de Pont de l'Arche sera de plus en plus empruntée, car les zones multimodales vont attirer davantage de trafic. Il s'interroge sur la faisabilité des mesures de restriction pour la circulation des poids lourds étant donné les difficultés actuelles à mettre en place l'écotaxe. Ainsi, il souligne que les maires se montrent inquiets pour le cadre de vie de leur commune, et demandent la réalisation d'une infrastructure routière de qualité. L'association ACCES, dont il fait partie, estime que réaliser une simple route entre Incarville et Les Authieux est envisageable, sans être plus onéreux, notamment grâce à l'existence de soultes pour les sociétés autoroutières qui souhaitent rentabiliser leur investissement. Il estime que dans quelques années le contournement sera saturé, et que les risques seront les mêmes qu'à Criquebeuf, avec des risques d'accidents comme sur le pont Mathilde. Il estime suffisant de réaliser un pont de deux fois une voie, sans péage. Il formule enfin le souhait que les débats se déroulent dans le calme.

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

**Michel GAILLARD** présente les raisons ayant 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 et film 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 par **Jean-Yves PEIGNE**, chef du Service Déplacements Transports Multimodaux et Infrastructures
- Projection du film
- Présentation de la variante préférentielle par **Jean-Yves PEIGNE**, chef du Service Déplacements Transports Multimodaux et Infrastructures

## 3 Temps d'échanges avec le public

---

**Michel GAILLARD, garant de la concertation**, précise que les personnes souhaitant s'exprimer par écrit peuvent utiliser les fiches distribuées à l'entrée.

### **Interventions du public**

**Rabah BOUDALI, habitant d'Incarville**, s'exprime au nom des habitants de la rue d'Epreville à Incarville. Il demande des précisions concernant l'impact du tracé sur son terrain, indiquant que sur les documents de concertation, le tracé passe à 25 mètres de sa maison, sur un talus de 10 mètres de hauteur. Il dit être désespéré par cette nouvelle, soulignant ne pouvoir ni profiter de son terrain ni vendre la maison, en conséquence d'un projet qu'il n'estime pas indispensable, et qui va selon lui être nuisible à la santé et entraîner des nuisances sonores.

**Jacqueline PONS, maire du Manoir**, rappelle que sa commune sait depuis 30 ans qu'elle sera concernée par le projet, quel que soit le tracé retenu, puisque c'est le seul endroit où la Seine peut être franchie. Elle a conscience des besoins de plus en plus criants en matière de circulation et pour cette raison, elle se déclare favorable au Contournement Est de Rouen et à son barreau vers l'Eure. En revanche, elle est opposée à la réalisation d'un viaduc de 25 m de haut à 4 voies, à une autoroute payante ne permettant aucune sortie de l'autre côté de la Seine avant le rond-point des Clouets, à ce qu'elle appelle un « couloir à camions » avec ses conséquences visuelles sur le paysage, le bruit, la pollution, la sécurité et la dépréciation immobilière.

Elle confirme le besoin en infrastructures adaptées au développement industriel. Mais elle souligne que la commune s'est engagée auprès de ses administrés à assurer une bonne qualité de vie. Elle estime avoir été tenue à l'écart des décisions, bien que la commune soit très impactée, et être dans l'obligation de faire admettre aux habitants que ce barreau et ce Contournement soient la seule option possible.

Elle est persuadée qu'un meilleur projet moins cher est possible, et que l'être humain doit être remis au centre du débat et des préoccupations. Elle poursuivra ainsi la lutte contre ce projet, avec les autres communes des deux départements, et les associations mobilisées.

**René HAMON, président d'honneur de *Non à l'autoroute***, estime que détourner seulement 2% à 4% du trafic intérieur de Rouen n'aura pratiquement aucun impact durable sur la pollution aux particules fines cancérigènes à Rouen. Il estime qu'à proximité d'un grand axe routier, la concentration en particules est toujours plus élevée qu'ailleurs. Il estime criminel de faire circuler des camions diesel générateurs de particules fines près des agglomérations. Il indique que les habitants situés à proximité de l'axe refusent une augmentation de ces particules. Ainsi, il perçoit le projet comme un simple déplacement du problème d'un endroit à un autre. Il indique que la France, où le parc automobile diesel est le plus important, a déjà été condamnée plusieurs fois par l'Europe au sujet de la pollution aux particules fines qui seraient responsables de 42 000 décès par an.

Il estime que personne ne connaît les conséquences qu'auront ces particules fines dans les années à venir et que cela pourra donner lieu à un scandale semblable à celui de l'amiante.

Au nom des riverains, il fait appel au principe de précaution instauré par la Charte de l'Environnement. Selon lui, la seule possibilité pour diminuer les effets de la pollution est de développer les transports collectifs, et le fret fluvial et ferroviaire. Il demande à l'Etat et aux élus de prendre leurs responsabilités en respectant la Charte de l'environnement.

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

- **La pollution aux particules fines**

**Patrick BERG** rappelle que le trafic attendu sur l'infrastructure est un trafic qui est déjà présent et que le projet de Contournement Est va permettre de le dévier du cœur d'agglomération. Il estime que la répartition actuelle entre les véhicules diesel et essence du parc automobile français n'est pas imputable au projet de Contournement. Il rappelle que dans le dossier d'enquête publique qui sera réalisé fin 2015, le maître d'ouvrage a l'obligation de produire des études sur ces enjeux (un bilan carbone, une étude d'impact environnemental, une étude santé, air, bruit ainsi qu'une étude socio-économique). Patrick BERG souligne que l'air de mauvaise qualité en Haute-Normandie a des origines multiples, parmi lesquelles le chauffage, certaines émissions industrielles, certains types d'engrais, et les transports.

- **La définition du tracé et le raccordement à Incarville**

**Patrick BERG** rappelle que l'objet de la concertation est de présenter la variante préférentielle issue du résultat des études conduites en application de la loi Grenelle suite au débat public de 2005. Celle-ci offre le meilleur compromis. L'avancement du projet ne permet pas de définir avec précision l'emprise nécessaire à la réalisation de l'infrastructure. Le dossier d'enquête publique indiquera la bande des 300 mètres soumise à la déclaration d'utilité publique. Une fois le décret de concession pris, le concessionnaire reviendra vers les propriétaires, les particuliers et les maires, pour préciser quels seront les 50 mètres nécessaires dans la bande des 300 mètres. Pour réaliser l'autoroute, le concessionnaire aura besoin seulement de 50 mètres, exceptés à l'emplacement des échangeurs et des barrières de péages. Actuellement, la DREAL n'est pas en mesure de préciser la largeur de l'infrastructure pour l'échangeur prévu à Incarville. Patrick BERG assure à M. BOUDALI que son interrogation est notée, et qu'il disposera de l'information dès qu'elle sera disponible.

- **Le viaduc au Manoir**

**Patrick BERG** confirme que le viaduc est déjà positionné car il s'agit de la seule possibilité de franchissement. Le viaduc se situe à 25 mètres de haut, afin de permettre la traversée de la Seine, de l'Eure, et de deux voies ferrées (Paris-Rouen-Le Havre et la voie menant à Etrepagny). Il assure à Jacqueline PONS, maire du Manoir, avoir noté ses prises de position sur le viaduc.

**Jean-Yves PEIGNE**, précise que les niveaux de trafics estimés sur le projet justifient pleinement la réalisation d'une infrastructure à deux fois deux voies. Si le viaduc comportait deux voies, une saturation rapide serait à craindre. Il précise que l'infrastructure est un investissement d'avenir, qui doit intégrer les préoccupations actuelles et futures.

- **La concertation**

**Patrick BERG** invite les personnes ayant des contributions écrites à les communiquer à la DREAL.

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

**Pierre LEFEBURE, président du Groupement des industriels de la vallée de l'Andelle et des plateaux Est de Rouen (GIVAPE)**, s'exprime au nom des 70 entreprises adhérentes au Groupement, qui représentent près de 5 000 emplois. Il estime le projet de liaison A28 A13 vital et demande qu'il ne soit pas retardé. Il permet selon lui le désenclavement de la vallée de l'Andelle, éloignée du réseau autoroutier, des bassins d'emplois et des villes majeures de Rouen et Évreux. Il estime qu'entreprises et habitants sont aujourd'hui écartés du développement de la métropole rouennaise et du plateau Est, bassin de vie et pôle économique important. Fortement industrielle, la vallée de l'Andelle a perdu en dix ans près de 600 emplois. Le nombre de demandeurs d'emplois a ainsi augmenté de plus de 30% sur les trois dernières années, dont 3 000 dans la vallée de l'Andelle. Le projet va permettre selon lui de maintenir des activités industrielles, et d'en développer de nouvelles. Actuellement, le territoire est pénalisé par une mauvaise desserte routière avec des temps et des coûts de transports importants, incitant les entreprises de l'est de la vallée à délocaliser leurs activités, comme Copirel qui a déménagé à Criquebeuf, au droit de l'autoroute A13. Il estime aussi que le projet permet d'améliorer l'attractivité du territoire et de faciliter le recrutement de talents dont les entreprises ont besoin, ainsi que de renforcer les liens avec les autres zones d'activités de la région. Enfin, le projet permet selon lui de diminuer le temps de trajet domicile / travail des salariés, de sécuriser les biens et les personnes dans certains centre-ville traversés par d'importants flux de poids-lourds. Il remet au garant la motion signée par 40 chefs d'entreprises en faveur du projet.

**Valérie DEMOGET, présidente de l'association *Non à l'autoroute***, demande la part du trafic de transit auquel le Contournement est en grande partie destiné. Elle estime que si ce pourcentage est insuffisant pour faire vivre l'autoroute, il faudra compter sur les usagers quotidiens, qui selon elle, n'empruntent pas les autoroutes. Elle demande si les collectivités locales devront payer une subvention d'équilibre à l'exploitation si l'autoroute est déficitaire.

**Francis BIA, Haute Normandie Nature Environnement**, souhaite rendre hommage à l'engagement des entreprises de logistique confrontées aux difficultés de la concurrence et

aux problèmes de rentabilité, connaissant leur abnégation et leur persévérance dans la recherche de nouvelles formes de service pour récupérer de la valeur ajoutée et permettre ainsi à leurs entreprises de vivre.

Il indique que la phrase « nous faisons rouler des camions à moitié vides », prononcée par un représentant des entreprises de logistiques à la réunion de Oissel, l'a interpellé : elle prouve selon lui que la gestion des transferts de marchandises est de plus en plus désordonnée. Il y a 20 ans, la livraison dite « en juste à temps » perturbait l'organisation traditionnelle, et actuellement s'y ajoute le mode d'approvisionnement des agglomérations avec des marchandises produites plus loin et des entreprises délocalisées. Il demande s'il est justifié de construire une autoroute pour faire circuler des camions à moitié vides, et si le maître d'ouvrage s'engage sur les trafics à terme. Il juge au contraire qu'il s'agit plutôt de faire payer la facture aux contribuables et de satisfaire le concessionnaire.

Il estime que le projet de 1994 était tout aussi discutable, et que HNNE avait alors fait remarquer qu'il n'était pas adapté aux potentialités de développement économique et démographique de l'agglomération. La Préfecture avait reconnu le bien fondé des remarques de l'association concernant le Mont Jarret, et ses avertissements sur les autres projets se sont vérifiés. Il évoque le centre multi marchandises de Saint-Etienne du Rouvray qui n'est pas trimodal, le fait que les zones de logistique accaparent des espaces sans apporter d'emplois, et que la zone de la Ronche et de la Vente Olivier sont uniquement des zones de transfert d'entreprises du centre de l'agglomération vers l'extérieur, qui obligent les salariés à complexifier leurs déplacements. Il s'interroge sur la nécessité de poursuivre l'aménagement de nouvelles zones d'activités, de produire de multiples projets et d'hypothéquer l'avenir pour des résultats qu'il juge incertains.

Il propose de fixer un nouveau cap avec des ambitions différentes et des moyens plus en phase avec les contraintes de l'époque, considérant que la transition énergétique exige de nouvelles formes de mobilité au service de l'environnement naturel et humain, et que le climat justifie la mise en place d'une conférence mondiale, sous le signe de l'exemplarité environnementale.

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

- **Le montage financier**

**Patrick BERG** indique que le financement du projet exclusivement sur fonds publics conduirait à une mise en œuvre trop longue pour atteindre les effets attendus du Contournement. Pour une construction en 4 à 5 ans, la DREAL estime que la meilleure méthode est la concession. Il confirme qu'un concessionnaire est une entité privée, mais qui a une délégation de service public, confiée par l'Etat.

Il rappelle la nécessité pour le concessionnaire de rendre le péage abordable pour attirer des usagers. Cela sera permis notamment par le recours à une subvention d'équilibre, qui pourrait s'élever à la moitié du coût du projet. Il indique que dans les autres concessions récentes en région Haute-Normandie, l'Etat a contribué à cette subvention d'équilibre à hauteur de 50%, l'autre moitié revenant aux collectivités locales. Il rappelle qu'actuellement, les études de trafic évoquent des hypothèses de péage 2014 de 10 centimes par kilomètre pour une voiture particulière, et trois fois plus pour un poids-lourd. Il précise qu'il s'agit des hypothèses des études de trafic, et non du montant à l'ouverture en 2024. Patrick BERG

indique qu'il est également possible que le concessionnaire pratique des réductions commerciales. De plus, il existe des exemples de collectivités haut-normandes qui ont déjà instauré un dispositif supplémentaire : une convention annuelle avec des concessionnaires pour que telle ou telle section à péage fasse l'objet d'une réduction supplémentaire pour leurs ressortissants. Il confirme qu'il est hors de question de voir les collectivités subventionner le concessionnaire pendant la durée de la concession : si l'infrastructure est déficitaire, le concessionnaire en assume tous les risques.

- **Le trafic de transit**

**Jean-Yves PEIGNE** précise que 59% des poids-lourds qui emprunteront l'itinéraire sont en transit, et 40% sont en échange (à destination ou en provenance de l'agglomération). 40 % des véhicules particuliers sont en transit, 20% environ en échange, et 37% en trafic interne. Il estime que ces chiffres montrent que le projet intéresse les usagers et les habitants du secteur.

A l'échelle de l'agglomération, on estime à 40 000 le nombre de déplacements de véhicules en transit, sur un total d'un million de déplacements, ce qui correspond à 4%. Ce chiffre ne prend pas en compte la longueur du déplacement. Si elle est prise en compte, on considère que la moyenne pour le trafic de transit est de 49 km (de 7,5 km pour le trafic local), ce qui correspond à 15% de trafic de transit dans l'agglomération rouennaise.

**Patrick BERG** précise que le particulier aura le choix d'emprunter l'infrastructure ou non, considérant le niveau de service proposé en termes de rapidité, de fluidité et de sécurité. Les poids lourds en transit, eux, seront contraints d'emprunter l'infrastructure.

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

**Francis BIA, Haute Normandie Nature Environnement**, estime qu'afficher 15% de trafic de transit sur l'agglomération revient à écarter le pourcentage du trafic de transit venant de l'A28, qui va des plateaux Est vers Val de Reuil. Il demande quel est le véritable pourcentage des camions des plateaux Est allant vers Val de Reuil, estimant qu'il est très inférieur à 15%.

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

**Patrick BERG** précise qu'une étude de trafic très détaillée est disponible sur le site Internet de la concertation.

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

**Guillaume BLAVETTE, association Effet de serre toi-même**, estime que la maîtrise d'ouvrage est juge et partie et estime dommageable que ce soit elle qui apporte les réponses aux questions. Il propose de faire appel à des responsables et spécialistes, au niveau du ministère de l'environnement, afin d'assurer la qualité de l'information.

**Alain BOURNON, habitant de Romilly-sur-Andelle**, estime que c'est le tracé le plus court, qui sera emprunté par davantage de camions. Car ceux-ci ne vont selon lui pas jusqu'à Boos, où est prévu un échangeur, mais passent par la vallée de l'Andelle. Il qualifie le projet

d' « aspirateur à camions », et évoque le projet de contournement de Romilly-sur-Andelle, qui déviara seulement 30% des circulations passant à Pont Saint Pierre et Romilly. Il précise que si l'entreprise Copirel a délocalisé ses activités au Vaudreuil c'est parce que la Communauté d'agglomération Seine-Eure n'a pas réussi à lui proposer des terrains, et non pas pour se rapprocher de l'A13.

**Gérard UNVOAS, habitant de Saint-Aubin Celloville et membre de l'association de Gouy,** évoque l'existence d'une voie rapide ne présentant aucune nuisance pour les habitants entre Pont l'Abbé et Quimper, en Bretagne. Il estime que depuis 2005, la section entre Gouy et Ymare a beaucoup évolué, car un autre passage était alors privilégié, qui n'empiétait pas sur les bois communaux de ce secteur. Il considère que le projet ne pourra pas contraindre les particuliers à emprunter une section à péage, que celle-ci sera empruntée par les personnes avec de haut revenus. Il note que depuis la fermeture du pont Mathilde, Saint-Aubin Celloville fait l'objet d'un afflux de camions venant de Cergy-Pontoise et de Beauvais, en direction de Franqueville Saint-Pierre. Ces camions tournent à Ymare pour reprendre l'A13. Il demande si le projet va éviter ce fait. Enfin, il s'interroge sur la route stratégique Défense passant par le centre-ville de Mesnil-Esnard.

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

- **La concertation**

**Patrick BERG** précise que la maîtrise d'ouvrage, en tant que service public, apporte des informations transparentes. Il ajoute que la Commission nationale du débat public (CNDP) et le garant ont comme rôle de vérifier la régularité de la concertation.

**Michel GAILLARD** rappelle qu'une réunion thématique à Gouy le 26 juin portera sur les enjeux environnementaux. Des intervenants et experts pouvant ne pas être favorables au projet seront présents en tribune pour apporter leur opinion.

- **La desserte de la vallée de l'Andelle**

**Patrick BERG** rappelle que l'un des objectifs du projet est d'améliorer la desserte de la vallée de l'Andelle et d'améliorer la liaison directe entre l'agglomération rouennaise et l'ensemble urbain Louviers - Val-de-Reuil. Il indique que Jean-Louis DESTANS, président du Conseil général de l'Eure, a confirmé l'importance de ces deux objectifs, et l'opportunité des deux échangeurs avec la RD 6015 et avec la RD 321.

Il indique que le projet de déviation de Romilly-sur-Andelle est conduit sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général de l'Eure, et confirme que la DREAL connaît les enjeux environnementaux de ce projet.

- **Le péage**

**Patrick BERG** estime que tout un chacun peut être amené à emprunter des autoroutes à péage, à condition que celui-ci soit abordable et que le service soit meilleur (en termes de fluidité, de temps d'accès et de sécurité). Seuls les poids-lourds seront dans l'obligation d'emprunter l'infrastructure, puisqu'ils seront soumis à des limitations de circulation, sauf desserte locale.



Patrick BERG estime que l'apparente gratuité d'une infrastructure sans péage recouvre en réalité un financement par le contribuable, et non par l'utilisateur. Pour le Contournement, la DREAL propose de combiner les moyens financiers du contribuable et de l'utilisateur, en s'organisant pour que l'autoroute soit accessible financièrement.

Il rappelle que la DREAL aura à cœur, pour les étapes suivantes, de travailler avec les services des collectivités afin de maîtriser les aménagements et perspectives de développement associées au projet, et d'optimiser le développement des transports collectifs, soulignant que ces éléments devront figurer dans le dossier d'enquête publique de fin 2015.

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

**Jean-Luc ROMET, maire de Romilly-sur-Andelle**, évoque l'existence d'axes où l'accès est payant pour les voitures et gratuit pour les camions. Il demande si cela pourrait être envisagé pour l'infrastructure, car cela permettrait de délester le trafic de camions (1 500 camions par jour) sur la RD 321, qui va probablement augmenter avec la mise en service du port fluvial d'Alizay.

**Nicolas ROGER, habitant de Pîtres**, estime qu'un concessionnaire est avant tout une entreprise privée devant faire des bénéfices. La DREAL évoque un péage à prix abordable, mais selon ses calculs, le péage reviendrait à 80€ par mois pour un usager l'empruntant quotidiennement. Il souhaite également savoir quel est l'intérêt du débat public à venir.

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

- **L'enquête publique**

**Patrick BERG** précise qu'une enquête publique est prévue fin 2015, et non un débat public. Il indique qu'après la concertation le garant en fera le bilan et la maîtrise d'ouvrage un compte rendu relevant les questions de fond. Ensuite, le Ministre décidera s'il souhaite que le projet se poursuive pour le conduire jusqu'à l'enquête publique fin 2015. Si c'est le cas, l'enquête sera instruite par une commission indépendante, dont le président est désigné par le Tribunal administratif. Elle portera sur la bande de 300 mètres qui a vocation à être déclarée d'utilité publique, c'est à dire qui permettra à la puissance publique d'acquérir des terrains sur cette bande. Ensuite, le Conseil d'Etat se prononcera pour décider s'il décrète le projet d'utilité publique, c'est à dire si le projet présente des avantages et bénéfices suffisants sur le plan de l'intérêt général pour justifier que la puissance publique se donne le droit d'acquérir des terrains privés. C'est l'équilibre entre l'intérêt général du projet et les intérêts des propriétaires, sachant que le droit de propriété est un droit de niveau constitutionnel. Ensuite le cahier des charges sera défini et l'appel d'offres lancé pour aboutir au choix du concessionnaire, qui disposera d'un décret de concession. Ce dernier reviendra vers les habitants et élus pour déterminer les terrains qu'il a besoin d'acquérir au sein de la bande des 300m.

- **Le péage**

**Patrick BERG** estime que 80€/mois est un montant qui correspond à un certain niveau de service. Les usagers pourront choisir de prendre une infrastructure plus rapide et plus sûre. Il rappelle que le péage ne sera pas gratuit pour les poids-lourds, qui payent généralement

trois fois plus que les particuliers. La DREAL propose que lorsqu'un poids-lourd arrive à l'intersection entre le projet et les radiales, il ait obligation de prendre l'infrastructure, sauf desserte locale. Pour assurer le respect de cette obligation, des restrictions de circulation seront mises en place. Il souligne que le système de péage permettra à l'infrastructure de se réaliser, à l'entreprise de rembourser ses emprunts et de réaliser des bénéfices, qu'elle pourra investir et utiliser afin de créer des emplois.

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

**Lætitia SANCHEZ, habitante de la Communauté d'agglomération Seine-Eure-Bord (CASE), membre de l'association *Non à l'autoroute* et d'Europe Ecologie - Les Verts,** souhaite que soit reconnue l'évolution du projet, qui n'est plus le simple Contournement de Rouen en rocade gratuite de 2005. Actuellement, le projet avec le barreau eurois, représente une liaison Calais Bayonne, comme l'a dit la directrice générale de la CCI à Évreux. Et plus tard, le projet est de le relier à un grand contournement francilien par l'A154. Ce dernier projet a pourtant été rejeté par un précédent débat public, car jugé trop onéreux. Elle s'interroge sur l'intérêt de la liaison Calais Bayonne, alors que l'A28 entre Rouen et Alençon n'est pas exploitée à son maximum (seulement 5 000 à 10 000 véhicules/j entre Rouen et Alençon). L'emploi est évoqué, mais elle estime que l'infrastructure bénéficiera surtout aux salariés espagnols. Les habitants de l'agglomération paieront trois fois : la destruction de l'environnement, la pollution et la défiguration du territoire.

Le projet affiche l'objectif de désenclaver la vallée de l'Andelle, mais elle estime que les autoroutes n'amènent pas des emplois là où elles passent. Elle estime qu'il faudrait plutôt travailler à inventer d'autres modèles de déplacements, de productions, à relocaliser l'emploi, et non pas fournir de cette façon un triple cadeau aux CCI, entreprises de logistique et de péage, aux frais des contribuables et des usagers.

**Jean-Luc LEGER, vice-président de l'association *Non à l'autoroute*, et vice-président délégué du CESER,** indique qu'il met 30 mn pour effectuer son trajet entre Val de Reuil et le Conseil régional à Rouen, ce qu'il estime correct. Il demande ce que lui apporterait le Contournement en termes de gains de temps. En effet, il ne croit pas à l'amélioration des temps de transport prôné par le projet, estimant que le problème de la circulation dans Rouen est structurel et que, même avec le Contournement, des obstacles existent dans la ville.

Sur le plan économique, il estime qu'il y a chantage à l'emploi, considérant que l'A28 n'a apporté aucune entreprise. Il demande s'il faudra construire une autoroute à chaque fois que l'on voudra désenclaver une vallée. Il estime qu'une entreprise décide de son implantation non seulement en fonction des infrastructures (pas uniquement routières), mais également des équipements propres à attirer des cadres : les loisirs, l'éducation, la culture, ainsi que l'accès à la santé.

Il estime en conséquence que le projet est inutile, puisque l'objectif essentiel selon lui est de réaliser une liaison Nord-Sud, il faut relier l'A28 au nord de Rouen à l'A28-Sud à Bourg-Achard. Il estime étonnant de faire un contournement Est pour aller vers l'ouest, car cela allonge le tronçon de 37 km entre Val de Reuil et Bourg-Achard. Enfin, il juge que les camions mettent toujours tout en œuvre pour éviter les péages.

**Daniel MEYER, vice-président de l'association Contournement de la vallée de l'Andelle par la RD19**, demande si le projet a intégré une approche globale en termes de flux de véhicules vers des ouvrages vétustes que sont la RD321, et la RD6014. Il précise qu'actuellement, les véhicules traversent la Vallée de l'Andelle sur des routes inappropriées et détériorées. Il demande si le projet intègre un accompagnement du Conseil général de l'Eure et du Conseil général de Seine maritime pour que les routes soient remises en état et en capacité de recevoir le nouveau flot de véhicules qui desserviront la vallée.

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

**Patrick BERG** confirme que la DREAL estime le projet utile, car les infrastructures desservant la Haute-Normandie convergent vers le centre-ville de Rouen, ce qui aboutit à les engorger chaque jour, puisqu'aucun itinéraire n'offre d'alternative. Pour cette raison, le Ministre a décidé que l'infrastructure était indispensable, afin d'en finir avec cette situation qui pénalise l'activité économique et dégrade le cadre de vie de l'ensemble des habitants des communes traversées. Le Contournement permettra aux propriétaires de ces voies de mettre en place des aménagements pour apaiser la circulation, les traversées des centre-bourgs, mettre en place des voies de bus en sites propres, développer les transports urbains. Aujourd'hui, la situation ne le permet pas.

La DREAL n'a pas pour objectif de proposer une liaison Calais – Bayonne. Les objectifs du projet sont le désenclavement de la vallée de l'Andelle, l'accès à Louviers / Val de Reuil, l'amélioration du cadre de vie et le développement économique.

- **Les mesures d'accompagnement**

**Patrick BERG** indique que le dossier d'enquête publique qui sera constitué au printemps 2015 contiendra des éléments d'accompagnement du projet, sur des sujets relevant des collectivités dans le domaine du développement économique associé au projet et des perspectives de développement des transports collectifs. La concertation est un point de départ, si le Ministre donne son feu vert à la rentrée 2014, la DREAL travaillera avec les élus pour élaborer les mesures d'accompagnement.

### **Interventions du public**

**Alain BOURDON, Romilly-sur-Andelle**, estime que le contournement est un luxe que veulent s'offrir des élus voulant faire gagner de l'argent à des entreprises de travaux publics. Il estime que la DREAL a présenté l'axe Calais – Bayonne lors d'une réunion précédente et qu'il s'agit en réalité de l'unique intérêt du projet, considérant que les habitants vont payer les impôts, supporter les nuisances, pour que des camions descendant de Calais à Bayonne créent de l'emploi ailleurs en Europe. Il estime donc que le projet n'est pas dans l'intérêt des habitants de la région.

**François PANEL, habitant des Damps**, estime que Rouen a besoin d'un Contournement, mais pas de celui-là, qui à son avis est un non-sens uniquement voulu par les élus. Il considère que le projet répond aux intérêts de la ville de Rouen, en exportant les inconvénients vers les communes environnantes. Il convient que le projet répond à certains besoins, mais qu'il ne s'inscrit pas dans une vision supra-régionale du type Grand Paris / Estuaire de la Seine. Il

estime qu'une autoroute parallèle à l'A13 est partiellement réalisée : il s'agit de la RD6014, qui est autoroutière jusqu'à Magny en Vexin. Elle pourrait être poursuivie jusqu'à l'A28, en implantant un viaduc à Fleury-sur-Andelle de seulement 700 mètres. Il estime qu'une liaison de cette autoroute vers l'A13 serait nécessaire pour désenclaver notamment les Andelys et traverser la vallée de la Seine à hauteur de Gaillon, avec un viaduc de 1 200 mètres seulement. Ainsi, les deux viaducs qu'il propose compteraient 1 900 mètres, et non pas 3 300 mètres comme le propose la DREAL. Le viaduc de la DREAL passe à travers la zone de confluence de l'Andelle, de l'Eure et de la Seine, détruisant à la fois l'environnement visuel de la Seine aval et celui vers la côte des Deux Amants. Le projet prévoit de masquer l'ouvrage, mais il estime que quarante années seraient nécessaires pour que des peupliers montent à la hauteur de l'ouvrage.

Selon lui, le projet ne bénéficiera pas pour sa réalisation de la solidarité financière des autres grandes métropoles françaises. Par ailleurs, il est à prévoir selon lui que le projet coûtera au moins 1,4 milliard, dont la moitié pour construire deux viaducs.

Il regrette que le projet prévoie un ouvrage en béton de 3 300 mètres de long et de 25 mètres hauteur

Il estime le projet incohérent au niveau national, régional, et sur le plan du financement. Il regrette également qu'il n'y ait eu aucune concertation depuis 2005, et que celle-ci ne dure que 40 jours avec neuf réunions, dans des salles qu'il juge trop petites, ce qui montre selon lui la volonté de limiter les effets de la concertation.

**Michel GAILLARD, garant**, souligne que tous les participants ont pu entrer dans la salle ce soir, ainsi qu'à la réunion de Saint-Jacques-sur-Darnétal.

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

- **La liaison Calais Bayonne**

**Patrick BERG** précise que l'axe Calais-Bayonne a été évoqué par la Chambre régionale d'industrie de Normandie, mais qu'il n'apparaît pas dans les arguments de la DREAL, même si le résultat peut être constaté lorsque l'on observe les autres réalisations autoroutières. Il invite le participant à s'adresser à la CCI de Normandie.

- **Le viaduc**

**Patrick BERG** précise que le viaduc sera un ouvrage d'art, et fait allusion aux ouvrages réalisés sur l'A28-Sud au-dessus de la vallée du Bec, et au pont de Tancarville, qui participent de l'identité de la région.

**Jean-Yves PEIGNE** précise que le viaduc mesure environ 1 600 mètres de long, et non pas 3 300 mètres. Sa hauteur atteint un maximum de 25 mètres au sud, et descend progressivement à 13 mètres au nord. Il souligne qu'il est nécessaire de dégager le gabarit nécessaire pour permettre la circulation des péniches sur la Seine, et le passage au-dessus des caténaires de la voie ferrée Paris-Rouen.

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

**François PANEL, habitant des Damps**, indique avoir réalisé une coupe transversale de la vallée, qui lui permet de confirmer la nécessité de passer au-dessus de quatre routes, deux voies ferrées, deux cours d'eau, et sous une ligne électrique à haute tension. Ce faisant, la coupe transversale donne selon lui 3 300 mètres.

**Alain ROUSSEL, maire des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen, président d'ACCES**, demande si les études menées par la DREAL, qui ont débuté en 2006, sont actuellement terminées. Si c'est le cas, il souhaite que la DREAL précise le passage envisagé sur sa commune.

Il conseille à M. LEFEBURE, président du Groupement des industriels de la vallée de l'Andelle et des plateaux Est de Rouen (GIVAPE), d'intégrer dans ses prévisions de déplacement des entreprises le coût du péage. Il estime que pour les entreprises, il ne serait pas rentable d'emprunter l'autoroute payante, et qu'il existe d'ailleurs une route plus rapide pour aller à Boos. Ces entreprises n'ont pas attendu l'arrivée de l'autoroute pour développer l'emploi.

Alain ROUSSEL estime que le viaduc est dangereux, faisant allusion à l'accident du pont Mathilde et à celui de Pont de l'Arche, soulignant que l'autoroute passera au-dessus d'une ligne de chemin de fer, où circulent des trains de matières dangereuses venant de La Hague, et pouvant avoir des conséquences très graves, notamment sur les captages d'eau. Faisant allusion à la réunion de Gouy où il interviendra en table ronde, il réfute le terme d'expert employé par Michel GAILLARD pour le désigner. Il estime que les réunions organisées par la DREAL avec les maires n'ont pas permis d'échanger sur des hypothèses de travail différentes, que la DREAL présentait toujours son tracé. Il estime intéressant que les maires et la DREAL travaillent ensemble pour arriver à un compromis. Enfin, il convient que le territoire a besoin d'infrastructures routières, mais pas de celle proposée par la DREAL, qui va selon lui hypothéquer l'avenir financier et le développement économique

Il qualifie le Contournement de « contournement de prestige », soulignant que certains pays suppriment actuellement leurs grandes infrastructures et rappelle que la concession durera entre 50 et 60 ans, ce qui correspond à trois générations.

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

- **La concertation**

**Patrick BERG** rappelle que les études sur les différentes variantes ont été conduites après la Loi Grenelle, et qu'à chaque étape du déroulement des études, le préfet de Région a organisé un Comité de pilotage réunissant les présidents de la Région, des deux Conseils généraux, d'agglomérations, les parlementaires et les conseillers généraux. Une réunion était ensuite organisée avec les 40 maires des communes concernées par l'ensemble des variantes. Des réunions ont également été organisées avec les partenaires économiques et les associations environnementales. La variante préférentielle a donc déjà été présentée dans ces cadres-là. Patrick BERG rappelle que la concertation actuelle est un point de départ. Il indique à M. ROUSSEL qu'un courrier de confirmation de la réunion du 3 juillet avec ACCES vient de lui être envoyé, afin qu'un travail soit notamment mené sur le passage aux Authieux.

- **Caractéristiques du viaduc franchissant la Seine aux Authieux**

**Jean-Yves PEIGNE** précise que le viaduc sur la Seine entre les Authieux et Oissel mesure environ 1 900 mètres de long. Sa hauteur, par rapport au terrain naturel, est de 36 m en rive droite de la Seine, et de 10 mètres en rive gauche.

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

**René DUFOUR, maire des Damps**, confirme que lors de la réunion d'Evreux, il a été dit que le projet serait un couloir Calais-Bayonne, et que personne n'a contredit cette affirmation. Il rappelle la position d'élus du secteur autour du barreau (Pont de l'Arche, Alizay, Léry, Poses, Pîtres...), qui sont opposés au tracé autoroutier à péage avec un viaduc. Ces élus proposent depuis des années une voie qui traverserait ce secteur, emprunterait les voies existantes, avec un pont classique à deux voies, qui désengorgerait Pont de l'Arche et irriguerait le territoire. Il estime que pour irriguer la vallée de l'Andelle, il faut y accéder par une route classique, et que de l'autre côté de la Seine, il faut pouvoir prendre la déviation de Pont de l'Arche / Les Damps. Il estime nécessaire d'améliorer les voies existantes, de faire un pont classique et gratuit. Il rappelle que cette solution est proposée depuis dix ans, mais que rien n'est ressorti du débat public et des conclusions émises sur le barreau eurois. Il estime que les réunions organisées par le Préfet sont des « grands messes », dont l'objet est de présenter ce qui est arrêté par les services de l'Etat, sans qu'il soit possible de discuter. Il regrette qu'il n'y ait jamais de réunions de travail avec les maires.

**Francis BIA, Haute Normandie Nature Environnement**, confirme qu'en décembre 2013 une réunion a été organisée, avec le garant, pour que soit présenté le projet de Contournement, sans qu'il soit possible d'en discuter. Il indique qu'alors, son association avait demandé que lui soient communiquées les délibérations du Comité de pilotage, la lettre intégrale de Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET, les études environnementales et les études d'impact air, eau, bruit sur l'ensemble du tracé, comme le soulignait la Commission particulière du débat public dans ses conclusions du débat public de 2005. Il demande si la décision du ministre pourra être remise en cause si les études d'impact donnent un avis négatif sur le tracé.

**Alexis FRAYSSE, habitant de Louviers**, s'étonne de la justification des autoroutes alors que le CO<sub>2</sub> se répartit dans le monde entier. Il estime que si l'on veut réellement défendre l'intérêt général, l'autoroute ne doit pas être réalisée.

**Francis BIA, Haute-Normandie Nature Environnement**, indique que les études hydrographiques sur le site concernent uniquement le passage sur La Chapelle, et demande que l'ensemble des études d'impact air, eau, bruit sur les 41km du Contournement soient mises en ligne.

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

- **Amélioration de l'existant**

**Patrick BERG** estime qu'une route à deux fois une voie n'est pas suffisante pour répondre aux besoins de trafics considérés.

**Jean-Yves PEIGNE** précise que, même avec un pont à deux fois une voie, le problème du gabarit demeure pour passer au-dessus de la Seine, où circulent les barges. La DREAL ne pense pas que le réseau existant puisse accueillir des flux supplémentaires. La déviation de Pont de l'Arche - les Damps, qui a amélioré la circulation pour la traversée de ces communes, ne répond pas à des besoins de déplacements nord-sud, mais est-ouest, permettant à des usagers venant de la Vallée de l'Andelle de rejoindre l'A13. Depuis dix ans, l'Etat et les conseils généraux, autorités responsables des infrastructures routières, ont étudié les possibilités d'amélioration de l'existant. La DREAL pense qu'améliorer l'existant n'est pas la solution.

- **Les études**

**Patrick BERG** rappelle que les études sont disponibles sur le site Internet de la concertation, pour justifier des évolutions du tracé historique présenté en 2005. Il indique que les Comités de pilotage ne font pas l'objet de compte-rendu, mais invite ceux qui le souhaitent à interroger les élus membres, qui ont déjà exprimé clairement leurs points de vue sur le projet.

**Patrick BERG** rappelle que le dossier d'enquête publique présentera l'ensemble des études à jour : une étude socio-économique, l'étude d'impact, l'avis de l'Autorité Environnementale, le bilan carbone de l'infrastructure et une étude air, santé, bruit de la variante préférentielle.

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

**Jean CARRE, maire de Pîtres**, souligne que le bilan de la CNDP de novembre 2005 indiquait que « les collectivités soulignent que la liaison A28-A13 figure dans l'actuel contrat de plan Etat / Région et qu'elle aurait dû aussi être soumise au débat public ». Ce à quoi la DREAL aurait répondu que le contrat de plan prévoyait des crédits pour étudier les diverses variantes, mais que celles-ci n'étaient pas assez avancées pour que le projet soit soumis au débat public. Il estime que cela revient à dire que le barreau eurois n'a pas été étudié. Il évoque le vote favorable de la CASE, et ne le comprend pas, étant donné que le débat public n'avait pas porté sur le barreau eurois.

Il propose de réaliser le viaduc en deux fois une voie, soulignant que lorsqu'elle traverse deux vallées, l'A28-Sud passe de deux fois deux voies à deux fois une voie. Il estime possible de faire de même pour le viaduc du Manoir, complété de ralentissements pour réduire les risques. Cela permettrait d'éviter un viaduc de 25 mètres de haut, et de desservir la vallée de l'Andelle et l'agglomération Seine-Eure de chaque côté, ce qui améliorerait la liaison.

Il demande pourquoi l'infrastructure ne passe pas dans la forêt de Bord, puisqu'il y a déjà trois voies. Ajouter une voie permettrait de prolonger l'A154 avec la RD 6015. Il s'interroge sur les raisons justifiant que certains Eurois aient accès à une autoroute gratuite (de Nonancourt à Incarville), et d'autres doivent payer (d'Incarville à Ymare)

Il confirme que Rouen a besoin d'une déviation, mais qu'elle ne doit pas se faire au détriment des autres.

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

- **L'A154**

**Patrick BERG** estime inexact de dire que l'A154 est gratuite lorsque l'on vient du sud, soulignant qu'une partie de cette liaison est à péage. A cause de celui-ci, certains usagers quittent l'autoroute et traversent la forêt de Bord. C'est une possibilité qui a été demandée en son temps par les collectivités. A l'époque, cela aboutissant à des recettes moindres pour la SAPN, les collectivités ont mis en place des moyens financiers pour la dédommager.

- **Le passage dans la forêt de Bord**

**Jean-Yves PEIGNE** précise que l'étude de la variante traversant la forêt de Bord-Louviers a montré que le tracé de la RD 6015 en traversée du massif forestier ne permet pas d'assurer la sécurité d'une infrastructure de deux fois deux voies. Il souligne l'intérêt sylvicole et de loisir de ce massif pour les populations. Des bureaux d'études spécialisés et des responsables de l'Office National des Forêts estiment que passer au cœur du massif rendrait la césure irrémédiable, faisant perdre à la partie Est ses fonctionnalités sylvicoles et de biodiversité. La richesse de la biodiversité en lisière de massif a été intégrée à la réflexion, mais l'ensemble des éléments a conduit à privilégier un passage en lisière.

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

**Guillaume BLAVETTE**, association *Effet de serre toi-même*, estime que le débat sur la Ligne Nouvelle Paris Normandie de 2012 a permis une authentique concertation, car à son issue, le maître d'ouvrage a proposé un phasage et des priorisations. Il estime possible de concevoir que le tracé proposé présente des tronçons nécessaires, sous réserve que la protection environnementale soit assurée. Il propose de résorber des points particuliers rendant service en termes de mobilité, plutôt que d'alimenter le Grand Port Maritime de Rouen, qu'il qualifie d'« aspirateur à camions ».

**Un intervenant** demande ce qu'auraient comme conséquences des résultats négatifs de l'enquête publique, si le maître d'ouvrage doit en tenir compte.

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

- **L'enquête publique**

**Patrick BERG** indique que les commissions d'enquête peuvent émettre des avis défavorables. Le maître d'ouvrage en prend connaissance, et y donne suite de la manière qu'il souhaite. Il rappelle qu'aujourd'hui un certain nombre de partenaires sont en faveur du projet et que toutes les prises de position ne sont pas hostiles.

- **La priorisation des projets**

**Patrick BERG** évoque la commission Mobilité 21, qui a sélectionné en 2013 plusieurs projets prioritaires pour la Normandie, parmi lesquels le Contournement, la LNPN, et le projet de contournement fret ferroviaire de Rouen qu'est la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors. Il souligne que pour remplir les objectifs assignés au projet, celui-ci doit être réalisé en totalité et d'une seule traite, ce qui explique le recours à la concession.

- **La capacité de l'infrastructure**



**Jean-Yves PEIGNE** précise que les viaducs du Bec et de la Risle comptent deux fois une voie jusqu'à ce que le niveau de trafic nécessite le doublement, mais que le projet prévoit bien à terme deux fois deux voies. Dans le cas du projet A28 A13, le niveau de trafic justifie dès à présent une deux fois deux voies.

**Patrick BERG** précise que le niveau de trafic présenté tient compte du péage.

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

**Claire JARRIER, habitante de Val de Reuil et membre de *Non à l'autoroute***, salue l'objectif de désengorger Rouen pour réduire la pollution, mais indique avoir emménagé à Val de Reuil pour ses qualités environnementales. Aussi regrette-t-elle que le projet rende difficile l'accès à la forêt, où sa fille pratique l'équitation, et que l'autoroute soit payante. Elle souligne que Val de Reuil accueille beaucoup de sportifs, qui vont avoir des difficultés pour être performants en respirant des microparticules.

**Michel LEPRINCE, Grand Port Maritime de Rouen**, rappelle que le Port de Rouen en tant que 5<sup>e</sup> port de France, génère 20 000 emplois dans la région, et constitue donc un atout majeur. Il indique que le Port présente également des atouts sur le plan environnemental, car il est un port de fond d'estuaire, qui permet de faire circuler un seul navire entre Rouen et la façade maritime, plutôt que 1 000 poids-lourds. Il rappelle que le GPMR a pour objectif d'améliorer les parts multimodales concernant ses accès en post et pré-acheminement. Enfin, il souligne que le Contournement Est de Rouen participe à l'amélioration de la desserte routière du Port, en améliorant la fluidité des accès.

**M. LEFEVRE, élu de Pîtres**, demande si, pour être entendu, il faut bloquer Rouen comme cela a été fait à Pont de l'Arche. Il estime que le péage va rapporter 2,6 millions d'euros par mois, qui vont entrer dans les caisses des sociétés espagnoles.

**Jean-Pierre COUSIN, habitant de Pîtres**, estime qu'à la vue du plan projeté, il est impossible de déboucher sur la D77 de l'autre côté de la Seine, après le viaduc au Manoir. Il estime que le tracé préférentiel, plus long et donc plus polluant, ne va pas désengorger Pont de l'Arche, et que le projet va servir à créer des recettes pour l'Etat grâce au péage, et peut-être aussi grâce aux radars.

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

- **L'environnement**

**Patrick BERG** confirme que l'infrastructure respectera l'environnement dans le cadre des principes légaux et réglementaires en vigueur (protections phoniques, paysagères, rétablissement d'accès).

- **Les échangeurs**

**Patrick BERG** rappelle que neuf points d'échanges sont déjà prévus, qui permettront à l'infrastructure de capter une partie importante des trafics locaux. Il convient que

l'infrastructure ne sera pas nécessairement une réponse pour l'ensemble des itinéraires, mais que les études montrent qu'une partie importante du trafic escompté est du trafic local. Il rappelle qu'auparavant, le projet comportait un échangeur à Val de Reuil, avant la liaison avec la RD 6015, mais que le maire de Val de Reuil a demandé son retrait. Ainsi il est nécessaire de rejoindre la RD 6015 pour emprunter l'infrastructure. Néanmoins, il estime qu'en fonction des heures de la journée et de la fréquentation des infrastructures gratuites, il peut être intéressant d'aller jusqu'à cet échangeur pour ensuite revenir sur Val de Reuil.

## 4 Clôture de la réunion

---

**Michel GAILLARD** clôt la réunion et remercie les participants. Il donne rendez-vous à la prochaine réunion de concertation le mardi 24 juin à Val de Reuil.