

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 SAINT-JACQUES SUR DARNÉTAL

LE 10 JUIN 2014

La réunion a duré deux heures dix et a accueilli **320** participants.

28 interventions de la salle ont eu lieu et **33 questions et avis écrits** remis, ainsi que **3 cartes T**.

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 **Danielle PIGNAT**, maire de Saint-Jacques sur Darnétal
- **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

- **Accueil républicain par Danielle PIGNAT, maire de Saint-Jacques-sur-Darnétal**

Danielle PIGNAT, maire de Saint-Jacques-sur-Darnétal souhaite la bienvenue aux participants, venus nombreux à cette réunion de concertation. Celle-ci permettra à chacun de s'informer et d'obtenir des réponses concernant le projet de Contournement Est de Rouen dont il est question depuis des décennies.

Concertation du 2 juin au 12 juillet 2014

- **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

Sylvain LEMARIE, habitant de Saint-Jacques-sur-Darnétal, estime que le dossier présenté par la DREAL manque de neutralité : selon lui, la déviation de Pont-de-l'Arche a été réalisée parce que les automobilistes refusaient de prendre le péage à Incarville, il en sera donc de même pour le péage installé sur la nouvelle infrastructure qui contraindra les automobilistes à emprunter des itinéraires alternatifs. Il souligne que la déviation de Pont-de-l'Arche passe à 4 mètres d'un captage d'eau potable, et que le Contournement Est de Rouen va passer à proximité du captage de Fontaine-sous-Préaux, qui fournit 20% de l'eau potable de la Communauté d'agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe (CREA). Il estime que le passage d'une autoroute dans ce secteur est risqué, car celle-ci présente des risques de pollution, d'autant que les réceptacles des eaux pluviales sont situés dans les points bas, là où les sols sont les plus poreux.

En écho aux propos tenus par Frédéric SANCHEZ lors de la réunion d'ouverture à Rouen, souhaitant accompagner les collectivités dans la mise en place de mesures pour permettre le meilleur passage de l'autoroute, il suggère aux maires d'acquérir une zone du Bois d'Ennebourg pour réaliser une promenade, et améliorer la qualité de vie des habitants.

Claude GENOVA, habitant du Plateau Est, s'interroge sur la prise en compte des avis formulés pendant la concertation. Il estime le Contournement nécessaire pour améliorer la qualité de vie, mais que, pour autant, le contexte impose de réaliser des économies budgétaires. Il s'interroge ainsi sur l'opportunité du barreau de raccordement à Rouen, estimant qu'il ne revêt pas un intérêt pour la majorité de la population, et que son abandon permettrait de diminuer le coût de l'infrastructure. De plus, cela permettrait de prendre en compte les préoccupations des habitants sur l'impact pour le patrimoine, le déplacement d'entreprises, l'emprise sur les terres agricoles, et les nuisances sur la santé, le cadre de vie et sur les captages d'eau potable.

Jean-Jacques BIROT, habitant de Saint Jacques-Bois Tison, estime que la topographie de l'espace autour de Saint Jacques sur Darnétal pourrait être mise à profit pour améliorer la protection acoustique.

Réponses des porteurs de projet

- **La concertation**

Patrick BERG confirme que l'objectif de la concertation est autant de recueillir les avis des habitants que d'expliquer le projet. L'ensemble des avis seront synthétisés dans un bilan, permettant au Ministre de juger s'il y a lieu d'organiser une enquête publique fin 2015.

- **L'échangeur de Criquebeuf et le péage d'Incarville**

Patrick BERG souligne que le projet de Contournement Est n'a pas pour objet de régler les difficultés de l'échangeur de Criquebeuf et du péage d'Incarville, qui relèvent de la concession de l'autoroute A13, fonctionnant avec un péage ouvert. Le Contournement Est de Rouen fonctionnera avec un péage fermé, où l'utilisateur paye pour les kilomètres effectivement parcourus.

Patrick BERG indique que la mobilisation des crédits publics sur le long terme obligerait à réaliser le projet de façon morcelée, ce qui ne permettrait pas d'atteindre l'objectif du projet. Il estime donc que la mise en concession est la meilleure solution, et que sans cela, le projet ne pourrait être réalisé.

Il précise que pour rendre le péage abordable, des subventions publiques devront être apportées au concessionnaire, à hauteur d'environ 50% du coût, c'est-à-dire 500 millions d'euros sur un coût total de 1 milliard d'euros.

- **Le barreau de raccordement à Rouen**

Patrick BERG souligne que le barreau de raccordement à Rouen est essentiel au projet.

Jean-Yves PEIGNE, chef du Service Déplacements Transports Multimodaux et Infrastructures, précise que le barreau permettra d'améliorer l'accessibilité des installations du Grand Port Maritime de Rouen, qui est le premier port céréalier d'Europe, soulignant que le trafic poids lourds qui circule sur la RN 31 est en grande partie à destination du Port. Ainsi, le barreau de raccordement permettra aux usagers de rejoindre la boucle sud de Rouen sans passer par les itinéraires encombrés du cœur d'agglomération.

- **La ressource en eau potable**

Jean-Yves PEIGNE indique que toutes les dispositions seront mises en œuvre pour assurer la protection de la ressource en eau potable.

- **Les nuisances sonores**

Jean-Yves PEIGNE indique que les obligations légales et réglementaires conduisent la maîtrise d'ouvrage à respecter des seuils de nuisances sonores, et que les points sensibles seront inscrits dans le cahier des charges de la concession. L'Etat veillera à ce que ses obligations et engagements soient respectés par le concessionnaire.

Interventions du public

Rémi BOUFLET, habitant de Saint-Jacques-sur-Darnétal, demande où seront situés les péages.

Guillaume BLAVETTE, militant écologiste, association Effet de serre toi-même et Réseau Action Climat, s'interroge sur l'objectif du projet, soulignant que des personnes craignent son impact sonore ainsi que sur les habitations. Il estime qu'une liaison nord-sud existe déjà via le pont de Normandie, et demande quelle est l'utilité de dépenser l'argent dont l'Etat ne dispose pas pour construire une liaison supplémentaire.

Il se dit surpris par l'existence du barreau sud, jugeant plus raisonnable de concentrer les activités logistiques au Havre, présenté depuis des années comme l'interface maritime du Grand Paris. Il estime que le barreau a pour objectif de rejoindre la zone multimodale Seine-Sud, qui n'a pas été présentée sur le diaporama. Cet objectif selon lui ne devrait pas être partagé par le Ministère de l'environnement ; il regrette que le tracé traverse de nombreux captages d'eau potable et qu'il empiète sur les exploitations agricoles, toutes importantes au regard de l'emploi. Selon lui, la priorité devrait porter sur le développement du fret ferroviaire.

Francis BIA, Haute-Normandie Nature Environnement, souligne que son association est opposée à tout projet de Contournement, et juge le tracé inadmissible. Il réfute les propos de la DREAL indiquant que les déplacements améliorent le cadre de vie, puisqu'une voiture

reste immobile 95% du temps. Il souligne que la réflexion concernant les nuisances sonores doit intégrer le bruit de fond. Selon lui, le tracé suit les couloirs de ruissellement dans ce secteur, avec un impact sur la nappe phréatique. Il reproche à la DREAL de présenter sur le diaporama un « satellite » comme un point de captage, dans le but de valoriser la variante préférentielle. Il précise que le « satellite » de Bois l'Évêque alimente le captage se trouvant sous le contournement. Au total, le Contournement traverse cinq des captages principaux de l'agglomération, et il estime qu'en cas d'accident, le risque de pollution est majeur. Il évoque enfin les travaux en cours sur l'A150, estimant que les contraintes et inondations subies par les habitants de Barentin sont dues à ces travaux.

Réponses des porteurs de projet

- **Le positionnement des péages**

Patrick BERG indique que, s'agissant d'un péage fermé, une barrière de péage sera située à chaque entrée et sortie, réparties le long du tracé.

- **La logistique**

Patrick BERG, rappelle que la région Haute-Normandie compte deux Grands Ports Maritimes : Le Havre, dont le trafic s'élève à 75 millions de tonnes de trafic maritime par an, et Rouen, dont le trafic maritime s'élève à 25 millions. Il estime que le trafic maritime de Rouen est écologique, car c'est autant de tonnes qui ne quittent pas Le Havre en camions et que ce trafic alimente de nombreuses activités économiques de la région.

- **Le cadre de vie**

Patrick BERG confirme que le projet de Contournement Est de Rouen vise l'amélioration du cadre de vie de l'ensemble des habitants de l'agglomération, y compris des communes traversées par les voies radiales, où se concentre l'ensemble du trafic. Il estime nécessaire de proposer des infrastructures alternatives pour améliorer le cadre de vie de ces habitants. L'objectif est donc d'accompagner le projet d'une interdiction de circulation pour le trafic poids-lourds de transit pour les empêcher de dépasser les points d'échange avec l'infrastructure s'ils ne font pas de la desserte locale. L'infrastructure permettra ainsi de décharger le trafic de transit des radiales, offrant ainsi la possibilité de les aménager et d'y développer les transports collectifs.

- **Les captages d'eau potable**

Patrick BERG confirme que le projet protégera les captages.

Jean-Yves PEIGNE précise que la protection des captages est une exigence qui s'imposera au constructeur. Concernant l'incident survenu sur l'A150 évoqué par M. BIA, il indique qu'il y a eu à Barentin en 1999-2000 des décès, bien avant le chantier de l'autoroute. Il estime par

ailleurs nécessaire de tirer un enseignement des incidents survenus récemment pour éviter qu'ils ne se reproduisent.

Interventions du public

Jean-Claude LEFEZ, habitant de Montmain, demande des précisions sur la localisation des points d'entrée sur l'autoroute et la distance qu'il y aura à parcourir pour rejoindre Rouen depuis Montmain, doutant qu'il y ait un réel gain de temps. Il souligne que pourtant, la rapidité de la circulation est fondamentale, et que sans cela, le passage d'un tracé proche des villages n'est plus justifié. La présence d'un péage lui semble par ailleurs difficile à accepter. Il souhaite avoir des précisions à la prochaine réunion de concertation sur la part des habitants des villages de l'est allant travailler à Rouen, et sur les bénéfices qu'ils peuvent en attendre. Enfin, il met en doute la volonté du président de la CREA de développer les transports en commun sur les plateaux Est.

Pascal ARDICHE, agriculteur, se dit opposé au projet. Il estime impossible pour la DREAL d'acquérir autant de foncier – dont il évalue la surface totale à 800 ha. Il s'interroge enfin sur la localisation des compensations environnementales.

Séverine GANACHAUD, présidente de l'association Sauvegarde du Cadre de vie de Belbeuf Saint-Adrien et Plateau Est, estime que la DREAL fait passer le projet en force, considérant que le débat public de 2005 portait sur une voie rapide et que la concertation actuelle porte sur un projet différent, avec un péage. Elle demande que soient précisées les raisons justifiant du choix d'une concertation et non d'un débat public, choix qu'elle estime illégal au regard de la loi Grenelle et de la convention d'Aarhus. Elle se dit sceptique enfin sur le trafic qui empruntera le Contournement.

Réponse du garant

Michel GAILLARD, garant de la concertation, rappelle que la Commission nationale du Débat public est une instance indépendante, et que sa décision concernant le projet s'est appuyée sur l'ensemble des textes légaux et réglementaires évoqués.

Réponses des porteurs de projet

- **La concertation**

Patrick BERG rappelle que le projet s'inscrit pleinement dans la légalité et que d'autres étapes de concertation auront lieu. Celle-ci a pour objet la présentation de la variante préférentielle et l'écoute des questions, objections et propositions du public. Fin 2015, à l'occasion de l'enquête publique, la DREAL reviendra vers les particuliers, propriétaires et maires, dans la perspective d'une déclaration d'utilité publique en 2017. Le dossier d'enquête publique comprendra une étude d'impact environnementale, le bilan carbone de l'infrastructure, une étude santé, air, bruit, une étude socio-économique. L'enquête publique

sera organisée par une commission d'enquête. En 2018-19, après le décret de déclaration d'utilité publique, le concessionnaire indiquera quel est, dans la bande des 300 mètres, l'emprise précise sur laquelle s'implantera le tracé. Le concessionnaire sera alors guidé par le cahier des charges rédigé par la DREAL, qui sera nourri des observations formulées au cours de la concertation.

- **La SAFER**

Patrick BERG précise que le projet prend en compte les dimensions humaines, y compris agricoles et sylvicoles. La DREAL a signé une convention avec la SAFER, pour qu'elle mène une veille foncière permettant d'identifier les terrains pouvant être acquis afin de faciliter la reconstitution d'exploitations agricoles viables, dès lors que certaines exploitations seraient impactées par le tracé. La DREAL fait confiance au professionnalisme de la SAFER.

- **Les transports collectifs**

Patrick BERG souligne que la perspective de développement des transports collectifs associée au projet de Contournement Est de Rouen a été soulignée par Frédéric SANCHEZ, président de la CREA. Patrick BERG rappelle que le projet offrira la possibilité de réaliser des aménagements sur les radiales, afin de renforcer l'offre de transport collectif. Il souligne que ces perspectives, en liaison avec le Plan des Déplacements Urbains de la CREA, apparaîtront dans le dossier d'enquête publique. Il précise que la DREAL aura besoin du concours des collectivités pour alimenter ce dossier, qui doit préciser les perspectives de développement des transports collectifs associés à l'infrastructure.

- **Les gains de temps**

Patrick BERG indique que les études de trafic ont été mises en ligne sur le site Internet du projet. Le projet présente des niveaux de trafic basés sur des hypothèses d'évolution de la mobilité et d'évolution de la démographie prudentes et réalistes.

Interventions du public

Hervé REAUX, citoyen de Darnétal, s'interroge sur la différence de pourcentage entre la part des poids-lourds dans le trafic actuel (10% à 14%) et le trafic projeté avec l'infrastructure (25%). Il demande si ce chiffre signifie que le trafic poids-lourds augmentera avec l'infrastructure, ou si c'est la part des voitures individuelles qui diminuera. Dans ce cas, cette diminution est-elle due à un effet dissuasif du péage ? Il souhaiterait que la DREAL donne un ordre de grandeur du coût du péage. L'argument consistant à dire que le Conseil d'Etat sera garant de l'équité ne le convainc pas, estimant que d'autres autoroutes dans la région conduisent à écarter les usagers. Il estime que le principe d'équité serait davantage respecté si l'autoroute était gratuite. Enfin, il considère que si la décision de réaliser l'autoroute avait été prise il y a dix ans, d'une part elle serait déjà réalisée, et d'autre part, elle serait gratuite.

Il estime impossible dans le contexte actuel de faire payer les citoyens pour aller travailler, et pense ainsi que les automobilistes continueront de passer par Rouen.

Jean-Jacques BIROT, habitant de Saint-Jacques Bois Tison, souhaite que la topographie soit mise à profit pour protéger les habitants du bruit de l'infrastructure.

Jean-Pierre COULETTE, habitant de Préaux, émet des doutes concernant le fait que les transporteurs venant de Picardie et du Nord-Est acceptent de réaliser 50 km supplémentaires par jour, en plus de s'acquitter d'un péage, soulignant que pour des camions effectuant plusieurs aller-retour par jour, le coût sera très important. Il cite plusieurs exemples d'infrastructures ayant été réalisées dans le but d'entraîner du trafic, qui sont actuellement très peu empruntées, en raison des tarifs trop élevés selon lui. Il alerte sur le risque que les transporteurs picards ne préfèrent utiliser les ports de Dunkerque ou d'Anvers plutôt que Rouen, à cause du coût du péage.

Réponses des porteurs de projet

- **Le trafic poids-lourds**

Patrick BERG indique que lorsque les radiales vont se connecter à l'infrastructure, des restrictions de circulation seront mises en place pour les poids-lourds, avec l'interdiction d'entrer dans Rouen pour d'autres objectifs que la desserte locale. Il rappelle que la CREA a dès à présent la volonté de dévier le trafic poids-lourds du centre-ville.

- **Le coût du péage**

Patrick BERG confirme que le péage a été pris en compte dans les études de trafic. Le niveau de péage qui a été pris en compte pour ces études est un niveau, en chiffres d'aujourd'hui, de 10 centimes le kilomètre pour une voiture particulière, et 30 centimes pour un poids lourd.

- **Les caractéristiques autoroutières**

Jean-Yves PEIGNE précise que lors du débat public de 2005, le projet proposait la réalisation d'une deux fois deux voies à caractéristiques autoroutières, ce qui est toujours le cas actuellement. Il estime que les études de trafics prévoient un niveau de trafic supérieur à 20 000 véhicules par jour en moyenne annuelle, ce qui rend nécessaire la réalisation d'une liaison autoroutière pour faire passer de tels flux.

Interventions du public

Georges VINCENT, président de l'association pour le Contournement Est de Rouen, habitant du Mesnil-Esnard, souligne que depuis 30 ans, l'urbanisation se développe et les routes s'encombrent. Il estime que les habitants des communes des Plateaux Est attendent le contournement depuis longtemps. Le Gouvernement a montré l'intérêt national de l'infrastructure, suite aux travaux de la Commission Mobilité 21. Il rappelle que l'Etat a pris

en charge la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble du projet seulement en 2011, et que la variante préférentielle est le résultat d'études poussées. Il souligne que le tracé présenté en 2005 n'était pas possible car traversait la zone Natura 2000. Si cette variante est refusée, il alerte sur le fait que le Contournement Est ne se réalisera pas.

Daniel GILLOT, maire adjoint d'Isneauville, estime que depuis des décennies la circulation s'intensifie, et qu'elle devient intolérable dans certaines zones de l'agglomération. Il est anormal selon lui de laisser perdurer cette situation, et considère que refuser la réalisation du Contournement Est serait manquer de responsabilité face au risque local, faisant allusion à des accidents. Il rappelle qu'avant la fermeture du pont Mathilde, le tunnel de la Grand'Mare fermait quasiment quotidiennement, et que l'itinéraire bis obligeait à passer par la ville. Il estime que le contournement Est est nécessaire et qu'il est impératif de le réaliser le plus tôt possible. Il considère tout autant nécessaire de porter la plus grande attention aux remarques formulées au cours de la concertation.

Jean-Claude MAUGE, habitant du Plateau, considère le Contournement Est totalement inutile et très onéreux. Il souligne que le coût a été multiplié par trois depuis le débat public, et qu'il va peut-être encore augmenter d'ici la réalisation. Cette perspective l'inquiète, car les usagers devront s'acquitter d'un péage, en plus de payer des impôts. Il affirme être en désaccord total avec le projet, d'autant que le Contournement Est aura des impacts sur la santé compte tenu de la mise en circulation de particules fines.

Réponses des porteurs de projet

- **Le péage**

Patrick BERG rappelle que le choix à faire porte sur un contournement payant ou pas de contournement. A ce stade, la DREAL estime avoir besoin des contributions publiques à hauteur de 500 millions d'euros pour que le péage reste raisonnable. Lorsque l'appel d'offre pour le concessionnaire sera lancé, les candidats proposeront un plan de financement (fonds propres, recours à l'emprunt). Un péage sera mis en place pour rembourser le recours à l'emprunt. Il est envisageable que le concessionnaire mette en place des réductions commerciales pour les usagers effectuant des déplacements domicile-travail. A cela s'ajoute l'exemple de collectivités haut-normandes qui accordent une subvention annuelle au concessionnaire pour que leurs ressortissants accèdent à un tarif préférentiel. L'objectif est d'avoir un péage abordable, attractif, tout en permettant au concessionnaire de rentrer dans ses frais.

- **Le droit de propriété**

Patrick BERG rappelle que le projet aura des effets bénéfiques sur l'ensemble de la région et de l'agglomération. Il rappelle que le droit de propriété est un droit constitutionnel et que ce sera par conséquent au Conseil d'Etat d'estimer si l'atteinte au droit de propriété est justifiée par l'intérêt général du projet. Il précise que toute propriété acquise ou expropriée fait

l'objet d'une indemnisation, calculée par le service des domaines de l'Etat, qui agit en tant qu'expert. Il n'y a pas d'acquisition publique sans expropriation préalable juste et convenable.

Interventions du public

Christian DEJOUR, chargé de mission à la Chambre d'agriculture, estime l'emprise de l'infrastructure à 205 hectares de terres agricoles. Il souhaite des précisions sur les compensations environnementales.

Didier MONFRAY, habitant de Darnétal, estime que rendre payant le contournement est une erreur. Soulignant que l'intérêt du contournement est de désengorger le centre-ville, il s'interroge sur les moyens qui seront mis en œuvre pour contraindre les véhicules particuliers à emprunter ce contournement payant.

Alain ROUSSEL, maire des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen, estime que le Contournement aura pour conséquence de détruire des centaines d'emplois et habitations. Il regrette que la DREAL n'ait pas répondu à sa proposition de réaliser un tunnel. Il évoque les sursis à statuer sur les zones d'activité et des propriétés, qui vont courir jusqu'en 2019. Il regrette que des centaines d'emplois soient supprimés et que Seine-Sud soit totalement isolée.

Gilbert BUSSEAU, habitant de Saint-Aubin-Epinay, estime inadmissible de réaliser des travaux à Saint-Aubin-Epinay, où se trouvent des secteurs boisés, véritables sanctuaires pour la faune. Le projet selon lui va massacrer la nature, et dénaturer l'agglomération.

Réponses des porteurs de projet

- **Les surfaces nécessaires au projet**

Patrick BERG indique que l'infrastructure va nécessiter 600 ha en tout. Ce chiffre correspond à une emprise, en « section courante », de 50 mètres pour l'infrastructure, auxquels s'ajoute une superficie plus importante au niveau des péages et des points d'échange.

- **Les sursis à statuer**

Patrick BERG indique que les sursis à statuer ont pour objectif de ne pas alourdir le coût pour la collectivité. Les maires doivent consulter le maître d'ouvrage pour accorder un permis de construire et la DREAL répond parfois positivement à ces demandes. Ce système, protecteur des deniers publics, doit perdurer jusqu'à la prise du décret de Déclaration d'Utilité Publique, donc au printemps 2017.

- **L'environnement**

Patrick BERG rappelle que la loi Grenelle fait obligation, pour tous les enjeux environnementaux et humains, de prendre des mesures pour éviter, réduire, compenser. Le concessionnaire devra minorer les effets de l'infrastructure sur l'ensemble du linéaire. Il souligne que la DREAL met en œuvre, en tant que service déconcentré du Ministère de

Concertation du 2 juin au 12 juillet 2014

l'écologie, des procédures environnementales très protectrices. Il précise qu'il existe également des protections de niveau départemental, comme la Loi sur l'eau.

- **Les transports collectifs**

Jean-Yves PEIGNE confirme la nécessité d'éviter que l'espace libéré par les poids-lourds soit reconquis par les voitures particulières, soulignant qu'attirer du trafic sur les radiales irait à l'encontre de l'objectif recherché par le projet. Il souligne que la libération de l'espace pourrait offrir la possibilité aux collectivités de favoriser le développement des transports collectifs. Cela ne signifie pas que des sites propres seront créés sur l'ensemble des radiales, mais que cette possibilité sera favorisée. Cela permettrait de supprimer l'effet de césure de ces infrastructures radiales, de reconstituer le tissu urbain autour de ces axes délestés d'un trafic qui n'a pas vocation à les emprunter.

- **L'accès à l'infrastructure**

Jean-Yves PEIGNE précise qu'aucune obligation ne sera faite aux particuliers d'emprunter l'infrastructure, que chacun pourra choisir en fonction des services offerts. Seuls les poids-lourds seront l'objet de mesures de restrictions de circulation.

Réponse du garant

Michel GAILLARD, garant de la concertation, rappelle que la réunion d'Alizay sera consacrée à la mobilité.

Interventions du public

Jean-Claude LEFEZ, habitant de Montmain, considère que le projet ne permettra pas des trajets plus rapides.

Damien DOUBLET, technicien, convient que le projet permettra de fluidifier la circulation entre l'A28 et l'A13, mais estime que rendre payant l'accès au barreau de raccordement va freiner l'attrait de ce projet.

Guillaume VEROUGSTRADE, agriculteur affirme que 600 ha sur 40 km, donnent 150 mètres de large. Il demande à la DREAL de préciser les données du calcul, espérant que cet écart ne s'explique pas uniquement par les péages.

Mathieu FOUTEZ, conducteur de travaux, Saint-Jacques-sur-Darnétal, rappelle que lorsque le pont Mathilde a été fermé à la circulation, les transports collectifs ont été davantage utilisés. Il pense qu'à la réouverture du pont Mathilde, les gens vont reprendre leur véhicule. Il se dit sceptique sur les capacités de la CREA à financer le Contournement, en même temps que le développement de transports collectifs.

Réponses des porteurs de projet

- **L'emprise de l'infrastructure**

Patrick BERG, DREAL Haute-Normandie, confirme qu'une autoroute compte 50 mètres de large, excepté aux points d'échange et de péage. Le décret de DUP portera sur une bande de 300 mètres, mais le concessionnaire aura besoin de 50 mètres.

- **Le barreau de raccordement à Rouen**

Patrick BERG confirme que l'accès au barreau de raccordement à Rouen sera payant comme l'ensemble de l'infrastructure. Il rappelle que par le passé, des débats ont eu lieu pour déterminer s'il devait être sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil général, mais qu'il a depuis été décidé que l'ensemble de l'infrastructure serait réalisée sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat.

- **Le Pont Mathilde**

Patrick BERG confirme que, dans la perspective de la réouverture du pont Mathilde, la CREA envisage dès à présent de desservir différemment la zone industrielle située rive gauche, entérinant les évolutions constatées après l'accident survenu sur le pont Mathilde.

Jean-Yves PEIGNE précise que la CREA, en tant qu'autorité organisatrice des transports, réalise actuellement un aménagement pour faciliter la circulation des transports collectifs sur les quais hauts rive droite.

Interventions du public

Eric HERBET, maire de Quincampoix, a bien noté que l'un des objectifs principaux du projet était de désengorger les pénétrantes. Il demande s'il est envisagé de connecter la liaison A28-A13 à la RD 928, pénétrante actuellement saturée, ce qui permettrait de la désengorger.

Michel LEPRINCE, Grand Port Maritime de Rouen, rappelle que le Port de Rouen, de niveau européen, est un port de fond d'estuaire qui présente des atouts au plan écologique. Il rappelle l'importance de réduire la part des transports terrestres au profit du transport maritime, et souligne que le Port de Rouen représente plus de 20 000 emplois dans l'agglomération, et qu'à ce titre, il convient de tout mettre en œuvre pour améliorer sa desserte routière. Pour ces raisons, il estime le projet A28 A13 essentiel pour le Port de Rouen.

Pierre LUCAS, habitant des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen, estime que l'unique point de consensus de 2005 était le refus du péage, quelle que soit la variante retenue. Il demande au garant s'il est normal que la concertation aborde cette question, alors qu'elle a été tranchée par le débat public.

Francis BIA, Haute Normandie Nature Environnement, rappelle que le coût du projet était évalué à 560 millions d'euros en 2005, et qu'il est actuellement évalué à 1 milliard d'euros. Il demande s'il s'agit d'un montant de 2014 ou de 2024, et souligne qu'à terme, le projet pourrait voir son coût encore augmenter.

Un participant demande où il peut se procurer le compte-rendu du débat public de 2005. Il indique que la CNDP avait promis de lui transmettre l'ensemble des documents, et estime que la concertation n'existe plus à partir du moment où les documents ne sont pas joints à la saisine.

Réponse du garant

Michel Gaillard, garant de la concertation, rappelle que le rôle de Commission nationale du Débat public n'est pas de se prononcer sur le fond des dossiers, mais de consigner les remarques du public. Il indique que le bilan du débat public de 2005 est téléchargeable sur le site Internet de la concertation sur le projet.

Réponses des porteurs de projet

- **Le coût du projet**

Patrick BERG indique que le montant d'1 milliard est un chiffrage de 2014.

- **La désaturation de la D928 par le projet**

Jean-Yves PEIGNE indique que la D928 est empruntée par les usagers se détournant de l'A28 et de la N28. Lorsque ces pénétrantes seront désengorgées grâce au Contournement, la D928 verra son trafic diminuer, et pourra être requalifiée.

Patrick BERG, DREAL Haute-Normandie, confirme que le projet A28A13 s'arrête à la confluence avec l'A28.

4 Clôture de la réunion

Patrick BERG, DREAL Haute Normandie, remercie les participants et souligne que le projet suscite quelques attentes positives, car il s'agit d'un projet destiné au territoire et à ses habitants, en tant que partenaires économiques et salariés. Il souligne l'importance de l'enjeu économique. Il indique que les questions précises seront toutes traitées, notamment sur les protections phoniques, paysagères ou les rétablissements d'accès. Il souligne que ces réunions sont un point de départ, que la concertation sera poursuivie avec les élus, et que les informations recueillies seront utilisées lors des étapes suivantes, notamment pour le Dossier d'enquête publique et le cahier des charges du concessionnaire.

Michel GAILLARD donne rendez-vous à la prochaine réunion de concertation : la table ronde de Oissel, le jeudi 12 juin, consacrée aux enjeux économiques du projet.