

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

TABLE RONDE D'ALIZAY

PERSPECTIVES D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET POLITIQUE DE DEPLACEMENT

LE 2 JUILLET 2014

La réunion a duré trois heures vingt et a accueilli **215 participants**.

29 interventions de la salle ont eu lieu et 20 questions et avis écrits remis, ainsi que **8 coupons T**.

Documentation disponible

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

Déroulement de la réunion

Ouverture

- Mot d'accueil par **Gaëtan LEVITRE**, maire d'Alizay
- **Michel GAILLARD**, garant de la concertation.

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 PEIGNÉ**, chef du Service Déplacements Transports Multimodaux et Infrastructures
- Présentation des principes d'une concession autoroutière par **Michel HERSEMUL**, Direction des infrastructures de transport

Temps d'échanges avec le public

Interventions en table ronde

- Intervention de **Françoise GUILLOTIN**, vice-présidente de la CREA chargée de l'urbanisme, du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal, de la politique foncière et de l'urbanisme commercial
- Intervention de **Bernard LEROY**, président de la CASE
- Intervention de **Gaëtan LEVITRE**, maire d'Alizay

Temps d'échanges avec le public

Conclusion

1. Ouverture

- **Accueil républicain par Gaëtan LEVITRE, maire d'Alizay**

Gaëtan LEVITRE, maire d'Alizay, remercie Mme la Sous-Préfète, M. Bernard LEROY, président de la CASE, et l'ensemble des élus présents d'être venus nombreux à cette réunion. Il remercie également Michel GAILLARD, garant nommé par la CNDP, ainsi que les services de l'Etat et les habitants des différentes communes présents à la réunion.

Ces derniers étant les premiers concernés par le projet de contournement Est de Rouen, il les invite très fortement à exprimer leurs attentes, leurs interrogations et leurs inquiétudes, notamment au sujet des conséquences du tracé sur leur santé, la valeur de leur patrimoine, ou encore leur cadre de vie.

Il affirme que la contestation autour du projet n'est pas portée par une poignée de personnes « irréductibles », mais bel et bien par le plus grand nombre des habitants concernés. De son côté, le conseil municipal d'Alizay a reconnu la nécessité du projet mais a refusé tout transfert des nuisances sur le village, qui ne pourrait se faire au nom de l'intérêt général et sans prendre en compte l'avis de la population. Le projet actuel s'avère être aux antipodes de celui de 2005 qui avait fait consensus. La commune d'Alizay, comme toutes celles qui seront bordées par la future autoroute, sera fortement impactée.

Il estime qu'il y a de meilleures alternatives, évoquant les propositions de l'association ACCES, dont les membres lutteront pour qu'elles soient étudiées et prises en compte. ACCES s'oppose notamment à l'argument qui conditionne le développement économique à l'aménagement d'une infrastructure routière payante, jugeant possible de concilier le développement économique avec des modes de transport plus doux et qui correspondent aux attentes des administrés.

En tout état de cause, il se dit persuadé que l'Etat, au lieu de chercher à passer en force, se grandirait en relançant un grand débat public.

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

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

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

2. Présentation du projet

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

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

3. Temps d'échanges avec le public

Interventions du public

Zahir MECHKOUR, adjoint au maire d'Alizay qui a participé à la réunion territoriale de Pîtres, rappelle que M. Patrick BERG avait précisé à cette occasion, en réponse à une intervention estimant que le coût mensuel du péage pour une utilisation bi-quotidienne serait de l'ordre de 80 euros environ, que le coût correspondrait à un niveau de service rendu par l'infrastructure. Il estime que cette assertion est choquante, affirmant qu'un smicard est dans l'impossibilité de dépenser 80 euros supplémentaires par mois.

Il ajoute qu'à ses yeux, la construction des routes doit revenir à l'Etat et non pas au secteur privé. Lui retirer ce rôle reviendrait selon lui à décrédibiliser l'action de l'Etat auprès des jeunes.

Christian DEFLINE, conseiller municipal au Manoir, se dit surpris par l'affirmation de la DREAL selon laquelle elle aurait mené une concertation avec les collectivités territoriales : élu depuis 1989, il indique qu'aucun représentant de l'Etat n'a consulté le conseil municipal sur ce projet.

Il ajoute que lors de la réunion d'ouverture à Rouen, M. Patrick BERG a indiqué que le trafic international de poids-lourds se reporterait sur le contournement Est, ce qui l'avait surpris. Il indique avoir observé le trafic sur le pont de Pont-de-l'Arche depuis lors, et ne pas avoir relevé de camions originaires du Bénélux ou de la péninsule ibérique.

S'agissant de la mise en concession, il considère que l'usage de cette pratique pour 80 % des autoroutes actuelles n'en fait pas pour autant le meilleur moyen d'exploitation.

Réponses de la maîtrise d'ouvrage

- **Le péage**

Patrick BERG souligne que la question du péage est évoqué, tout à fait légitimement, à toutes les réunions de cette concertation. Il avance qu'à ce jour, le projet paraît nécessaire, qu'il a fait l'objet de décisions gouvernementales, et qu'il va donc se faire : la question porte sur le tracé qui sera retenu. Or, dans l'hypothèse d'une déclaration d'utilité publique, il s'agira de rendre les services attendus, ceux-ci devant être supérieurs aux inconvénients qu'ils génèrent. Il faut pour cela que le projet soit réalisé d'une seule traite. Compte tenu de l'impossibilité de financer le projet, dont le coût s'élève à un milliard d'euros, uniquement par des fonds publics, l'appel au secteur privé s'impose, ce qui implique la création d'un péage. Il est estimé à ce jour que, pour proposer un tarif de péage raisonnable, la collectivité doit apporter 500 millions d'euros de subvention d'équilibre. L'usage pour des aménagements similaires consiste à partager ce financement public pour moitié entre l'Etat et les collectivités territoriales (Région, Départements, agglomérations). Il confirme que ce financement correspondra à un niveau de service de bonne qualité, ce qui comprend divers éléments tels que le service de maintenance ou la fluidité du trafic.

- **La concertation**

Patrick BERG indique que le processus de pilotage du projet repose depuis plusieurs années sur 4 séries de réunions :

- le comité de pilotage, qui comprend le préfet de Région, le président du Conseil régional de Haute-Normandie, les présidents des Conseils généraux de l'Eure et de la Seine-Maritime, le

président de la CRÉA, le président de la CASE, les députés, les sénateurs et les conseillers généraux du territoire ;

- des réunions avec les 40 maires concernés par le projet tel que présenté au débat public de 2005 : il précise que ceux-ci sont intervenus à de nombreuses reprises au cours de ces réunions ;
- des réunions avec les partenaires économiques ;
- des réunions avec les associations environnementales.

Il ajoute que la DREAL s'est rendue dans la plupart des communes concernées par la variante préférentielle pour étudier l'articulation du projet avec les documents d'urbanisme.

Interventions du public

Michel SCELLES, retraité résidant au 1, route de l'Eure aux Damps, signale que le contournement Est passera au maximum à 150 m de sa propriété, et précise qu'il ne reste aujourd'hui plus que 5 hectares de terres sur les 35 que son beau-père possédait en 1965. Il estime que la plaine de Val-de-Reuil s'est profondément détériorée au fil des années, et dit ne plus pouvoir tolérer de nouveaux aménagements. Il demande que la maîtrise d'ouvrage précise à quelle hauteur seront dédommagés les maisons et les hectares de terres expropriés.

David CHAUVIN, habitant de Saint-Aubin-Celloville, demande pourquoi son secteur résidentiel n'a pas été mentionné comme espace sensible au titre de l'habitat p. 35 du dossier de concertation, alors que l'autoroute est susceptible de passer à 300 m de sa propriété.

Gérard HERDUIN, habitant des Damps, indique que le contournement Est passera devant son domicile. Il demande de justifier l'estimation du passage quotidien de 20 000 à 30 000 véhicules sur cette future autoroute, estimant que le fret se fera de plus en plus par voie ferroviaire ou fluviale.

Au sujet de la sécurité, il souligne que le territoire du projet comprend une papeterie qui rejette toute l'année plusieurs millions de tonnes de vapeur d'eau susceptibles de geler l'hiver et de générer du verglas sur le tablier du viaduc envisagé à proximité. Il évoque le danger que courent les personnes situées sous le viaduc en cas d'accidents de poids-lourds, et questionne l'argument avancé par la maîtrise d'ouvrage, selon lequel l'infrastructure en projet se caractériserait par un bon niveau de sécurité.

Enfin, il considère que l'exposé de Michel HERSEMUL sur le financement n'a pas été clair. Il met en évidence le fait que la subvention publique indiquée sur la diapositive n° 18 de la présentation de Michel HERSEMUL, sera financée par le contribuable.

Réponses de la maîtrise d'ouvrage

- **Réponse à la congestion routière**

Patrick BERG souligne que le contournement Est aura pour fonction de dé-saturer le réseau routier actuel. Il précise que la nouvelle infrastructure sera optionnelle pour les particuliers, mais obligatoire pour les poids-lourds en transit. Il ajoute qu'il y a consensus quant à l'idée de développer le fret, notamment le fret fluvial qui est bien développé en Haute-Normandie. Quant au fret ferroviaire, il reste à un niveau assez faible. Même en cas de baisse de la part du fret routier – le Grand Port Maritime de Rouen a annoncé qu'il entendait restreindre la part du fret routier de 80 à 75 % –, la croissance globale de la mobilité peut conduire la circulation des poids-lourds à augmenter dans l'absolu.

- **Financement du projet**

Patrick BERG rappelle que le projet sera financé par le contribuable pour moitié, par le concessionnaire pour l'autre moitié.

- **Expropriations et impact sur les habitations**

Patrick BERG comprend l'émotion de M. Michel SCELLES, qui a apparemment dans le passé été fortement touché par des expropriations. Il précise que le passage précis de l'autoroute reste à déterminer, notamment lors de la constitution du dossier d'enquête publique en 2015, et que la carte du projet proposée aujourd'hui par la DREAL demeure schématique. Il reconnaît la frustration que génère l'incertitude autour du tracé, mais assure que chacun sera indemnisé de façon juste et préalable, dans le respect de la légalité.

Jean-Yves PEIGNÉ garantit que tous les secteurs résidentiels sont bien intégrés dans l'identification des enjeux. Il souligne que toutes les habitations ne sont pas nécessairement signalées sur la carte du projet présentée par la DREAL, qui n'est à ce stade qu'une représentation schématique.

- **Sécurité routière**

Patrick BERG indique que la DREAL connaît bien la papeterie d'Alizay pour avoir participé, avec le Conseil général de l'Eure et la Mairie, aux efforts déployés pour remettre en service ce pôle d'emploi important. Il précise que le contournement Est a vocation à la desservir.

Il assure que la DREAL fera en sorte de traiter le risque lié au verglas, mais indique qu'il n'est pas possible de dire à l'heure actuelle si ce risque est réel, les vapeurs d'eau se diffusant très rapidement.

Interventions du public

David CHAUVIN demande (sans micro) ce que l'appel d'offres en vue de la concession stipulera au sujet des habitations.

Éric POTEAUX, habitant de Pont-Saint-Pierre, juge que le schéma du projet ne prend pas en compte tous les véhicules venant de la D6014 : il existe selon lui un risque important pour que les poids-lourds, qui passent actuellement à Fleury-sur-Andelle pour se rendre à Pont-de-l'Arche, passent toujours dans la vallée. Il demande à la maîtrise d'ouvrage si elle prévoit de relier la petite déviation de Fleury-sur-Andelle à la D6014 pour éviter ce flux de poids-lourds.

Francis BIA, membre du conseil d'administration de Haute-Normandie Nature Environnement, souhaite savoir à quel moment l'Etat touchera l'indemnité du revenu du péage et à quel pourcentage elle correspondra. Il prend l'exemple de l'A150 sur laquelle, selon lui, l'Etat toucherait une rétribution de 30 %.

Réponses de la maîtrise d'ouvrage

- **Modalités de la concession**

Michel HERSEMUL explique que l'Etat perçoit d'abord des revenus de la part de la société concessionnaire *via* l'impôt sur les sociétés et la TVA. Il croit comprendre que les 30 % évoqués par Francis BIA correspondent à un mécanisme qu'on appelle le système de partage des fruits et qui est stipulé dans le cahier des charges passé avec le concessionnaire afin d'éviter « l'effet d'aubaine » : son explication mériterait un commentaire plus long mais des informations sont disponibles sur internet.

Il précise qu'en-dehors de ce mécanisme, le concessionnaire endosse les pertes si le trafic est inférieur aux prévisions.

- **Estimation du trafic**

Jean-Yves PEIGNÉ indique que la D6014 est propriété du Conseil général de l'Eure : la DREAL envisage effectivement d'évaluer avec lui les risques d'effet de report de trafic.

- **Impacts sur les habitations**

Jean-Yves PEIGNÉ précise qu'à proximité d'habitations privées, des obligations légales et réglementaires impliquent de mettre en œuvre des dispositifs de protection phonique pour respecter des seuils de nuisances. Ceux-ci seront précisés dans le cahier des charges. Il indique que les secteurs résidentiels seront considérés au cas par cas suivant la présence ou non de nuisances sonores avant l'aménagement de l'autoroute.

Patrick BERG ajoute que, d'une manière générale, les lois Grenelle et des textes plus anciens, ont imposé aux maîtres d'ouvrage des obligations plus vastes pour ce type d'infrastructures, notamment en termes de protections acoustiques, d'aménagements paysagers et de rétablissement des accès. Il illustre son propos par le fait que, si un exploitant agricole voit sa propriété traversée par le projet, le maître d'ouvrage doit lui proposer un remboursement permettant d'aboutir à une exploitation agricole au moins aussi fonctionnelle. Le rétablissement des accès utilisés à la forêt de Bord fait aussi partie du projet. Il comprend les préoccupations du public liées à la mémoire collective des opérations d'aménagement des années 1970-80 qui généraient de nombreuses nuisances, mais il souligne que les exigences se sont accrues depuis lors, pour préserver l'environnement naturel et humain par le biais du cahier des charges du concessionnaire qui sera appliqué de manière très précise sur le terrain.

Interventions du public

Gérard PERCHERANCIER, retraité des Authieux, dit ne pas comprendre comment la DREAL peut accompagner en termes phoniques et paysagers les habitants qui verront un viaduc se construire au-dessus de leurs propriétés.

Il affirme également que le passage de l'autoroute dans la cour de la papeterie de la Chapelle-Darblay conduira à exproprier le restaurant et à enjambrer la voie ferrée, et générera ainsi un danger accru vis-à-vis des trains.

Il ajoute que la circulation sera accrue au rond-point des vaches qui est déjà saturé quotidiennement.

Béatrice CLAIS, hôtesse de caisse, demande si la DREAL a étudié l'impact environnemental du péage à travers la pollution et les embouteillages qu'il engendrera. Elle fait remarquer qu'il sera imposé et payé à plusieurs reprises par la population locale *via* les impôts et les passages.

Christian BOULOCHER, habitant à Montmain et directeur général de Normandie Logistique, une entreprise de transport dont les bureaux se situent à l'est de Rouen, souligne que son temps de transport en tant qu'usager d'un véhicule particulier a été multiplié par 2 en l'espace de 20 ans.

Précisant qu'il a établi une agence à Charleval sur la D6014 (à proximité de Fleury-sur-Andelle), il se dit inquiet de la traversée de ses camions à Romilly-la-Puthenaye et Pont-Saint-Pierre, et impatient que ceux-ci se reportent sur le contournement Est pour accéder à l'A13. Il estime qu'aujourd'hui, le temps passé par ses poids-lourds dans les embouteillages lui revient plus cher que le temps de circulation. Il considère que les études prospectives ont le mérite de poser le débat et de nuancer

l'analyse, et mentionne un rapport du Conseil général des Ponts intitulé « Transport 2050 » : d'après ce dernier, si la part modale fluviale doit augmenter sur la Seine, le fret ferroviaire s'avère beaucoup plus coûteux et complexe compte tenu de la nécessaire continuité des tracés (il est impossible de s'arrêter en chemin). Il invite chacun à s'interroger sur l'économie du transport, nécessaire à ses yeux pour le maintien de l'emploi.

Réponses de la maîtrise d'ouvrage

- **Réponse à la congestion routière / Amélioration du réseau routier existant**

Patrick BERG dit qu'il faut élucider la relation entre les embouteillages et l'infrastructure en projet. La vocation de l'infrastructure en projet est bien de délester la voirie locale, donc il estime que le raisonnement consistant à dire que le trafic va se reporter sur la voirie locale n'est pas valable : le trafic devrait bel et bien se reporter, en partie, des voiries locales sur le contournement Est. Il signale que la DREAL a publié sur son site internet les modèles utilisés pour produire cette analyse. Il ajoute que les voiries locales, assez anciennes, pourront également être aménagées par l'Etat et les Conseils généraux qui en sont les propriétaires, une fois qu'elles auront été délestées, pour améliorer leur fluidité et les rendre plus agréables, ou encore pour les doter de transports collectifs de type BHNS (Bus à Haut Niveau Service).

Patrick BERG est d'accord avec le constat selon lequel le rond-point aux vaches est un point d'échange important et selon lequel il le restera.

- **Impact sur l'industrie locale**

Patrick BERG réaffirme l'attachement de la DREAL au développement économique, qui est d'ailleurs l'un des objectifs du projet à travers la desserte d'Oissel et de la zone d'activités Seine Sud. Il précise que le tracé passera devant la papeterie de la Chapelle-Darblay et qu'elle ne la supprimera pas.

Il ajoute qu'outre le raccordement au rond-point aux vaches, l'échangeur d'Oissel nécessitera que soient déplacées certaines entreprises : la DREAL a d'ores et déjà rencontré certaines de ces entreprises, comme Oissel Transport, qui se trouve sur le fuseau, et devra l'aider à trouver d'autres locaux. Il estime que la nouvelle autoroute permettra l'installation d'entreprises industrielles et logistiques sur la rive gauche.

- **Impact sur les habitations**

Patrick BERG souligne que le montant de l'investissement englobera l'ensemble des dépenses et financera si besoin les protections phoniques, le renforcement des huisseries et l'isolation phonique externe des habitations impactées.

Interventions du public

André FORCADEL, retraité résidant à Romilly-sur-Andelle, suggère la gratuité des transports en commun pour régler le problème de la décongestion, ce qui représenterait seulement 5 % du budget de la CREA d'après lui. Il relève que cette dernière est l'institution qui emploie le plus de vice-présidents.

Il ajoute que les poids-lourds représentent 2 % de la circulation totale et qu'ils sont impliqués dans 25 % des accidents.

Il estime par ailleurs que l'emploi n'est pas créé par des zones d'activités ni par les entreprises, mais par la conjoncture économique, et avance que dans une société en récession, aucun emploi ne pourra être créé.

Relevant que les projets et les variantes se situent exclusivement à l'est, il demande si le secteur ouest compte des élus que la DREAL souhaite ménager.

Richard JACQUET, maire de Pont-de-l'Arche, explique l'importance des hostilités que suscite le projet par l'impression que le maître d'ouvrage « avance masqué ». Il relève que s'il a longtemps été question d'une liaison A28-A13, on parle désormais clairement de liaison autoroutière.

Il rappelle également que M. Patrick BERG a affirmé en début de réunion que le projet allait se faire, ce qui s'avère contradictoire avec le dossier d'information dont il lit un extrait de la p. 44 : « *Après que la CNDP ait pris acte du compte rendu du maître d'ouvrage et du rapport du garant, le Ministre en charge des Transports prendra une décision sur les suites à donner au projet.* » Il en déduit que M. Patrick BERG a d'ores et déjà décidé à la place du Ministre. Il juge cette attitude dommageable et considère que la DREAL propose un semblant de concertation.

Il relève que la DREAL a affirmé ignorer où passera la bande des 300 m, mais qu'elle a ensuite indiqué où elle ne passerait pas au sujet de la papeterie ; il en déduit que la DREAL sait en réalité où passera la bande des 300 m.

Il revient sur les objectifs du projet et demande d'une part quel peut être le gain de sécurité eu égard à la situation actuelle de l'A13, et d'autre part quel peut être le gain pour les usagers au regard de l'évitement du péage de l'A13.

Il dit avoir été très attentif lors de l'exposé sur les concessions et les exigences de l'Etat, mais estime que ce dernier s'avère passif sur l'A13 et qu'il met quotidiennement en danger les automobilistes, mis en danger par les remontées de file dans l'échangeur de Criquebeuf.

Il déplore le manque de cohérence dans l'ensemble des projets menés sur le territoire, qui sont présentés successivement et isolément les uns des autres. En les considérant dans leur ensemble (contournement Est, projets fluviaux, Ligne Nouvelle Paris-Normandie), le territoire formé par Alizay et Pont-de-l'Arche lui apparaît comme une plateforme d'échangeurs. Il appelle à mettre tous ces projets sur la table et à mener une véritable concertation.

Il conclut en affirmant que le projet de contournement Est va sinistrer sa commune, et se dit également inquiet pour celle des Damps.

Intervention du garant

Michel GAILLARD, garant de la concertation, confirme que l'une des décisions que le maître d'ouvrage aura à prendre à l'issue de la concertation portera bien sur les suites à donner à ce projet. Répondant au public, il affirme que le propos de M. Patrick BERG relevait de la formule.

Interventions du public

Arnaud BINARD, habitant de Saint-Pierre-du-Vauvray, souhaite poser une question qu'il a déjà posée deux fois lors de réunions précédentes et à laquelle il n'a pas obtenu de réponse, au sujet de la carte

du trafic de transit figurant dans la synthèse de l'étude de trafic (p. 14), disponible sur le site de la concertation¹. Il relève que :

- le trafic en transit vers l'ouest représente 25 387 véhicules, soit 77 % du trafic de transit qui emprunte l'A13 pour aller à l'ouest ;
- le trafic en transit de l'A28 nord à l'A28 sud-ouest (vers Alençon) ou la D438 que l'on peut longer gratuitement, représente 2 460 véhicules, soit 7,5 % du trafic de transit ;
- le trafic en transit de l'A13 vers l'A150 (ou vice-versa) et l'A151 représente 1615 véhicules, soit moins de 5 % du trafic de transit (il s'agit des radiales);
- le trafic en transit de l'A13 et de la N154 vers l'A28 représente 1 983 véhicules, soit 6 % du trafic de transit : or il s'agit du trafic de transit vers l'est, où doit être aménagé le contournement qui est censé recueillir 85 % du trafic de transit.

Il avance que 85 % du trafic de transit se dirige aujourd'hui vers l'ouest, soit 27 847 véhicules sur les 33 000 comptabilisés dans cette étude. Or, la DREAL estime que 85 % de ce trafic devrait emprunter la liaison A28-A13, ce qu'il estime mathématiquement impossible. Il considère que le contournement Est ne peut en aucun cas accueillir le trafic de transit se dirigeant à l'ouest, et qu'il ne résout pas la question de la liaison A28-A13 vers l'ouest, à moins de doubler le kilométrage de trajet des poids-lourds en les amenant à reprendre l'A13 à l'est avant de retourner à l'ouest. Ceci conduirait à doubler la pollution émise, à congestionner encore un peu plus l'A13 entre Incarville et Rouen, à rendre encore plus dangereux les échangeurs de Criquebeuf et de Tourville-la-Rivière, et à fragiliser l'A13 qui constitue un axe essentiel sur le plan national.

Il demande si :

- l'on veut obliger les camions venant d'Abbeville par l'A28 à aller vers Val-de-Reuil, puis à rebrousser chemin sur l'A13 pour aller vers l'ouest, c'est-à-dire vers l'A13, ou vers l'A28 en direction d'Alençon ;
- en augmentant significativement le trafic sur l'A13 entre Val-de-Reuil et Rouen, on n'augmente pas la dangerosité de l'A13, notamment au niveau de Criquebeuf et de Tourville-la-Rivière.

Il rappelle le propos de la DREAL selon lequel la liaison A28-A13 n'a rien à voir avec la sécurité de Criquebeuf et de l'A13. Pour sa part, il estime avoir montré qu'il n'en est rien. Il demande si l'objectif n'est pas différent en réalité, à savoir de construire un nouvel axe Calais-Bayonne – pour lequel l'A28 est défaillant en termes de trafic – passant par Orléans, ce qui serait une erreur à ses yeux car ce rôle revient à l'A28. Cela reviendrait à rendre payante l'actuelle N154, ce que réclament, selon lui, les chambres de commerce.

Il mentionne également une analyse qui émanait de la Direction Départementale de l'Équipement mettant en évidence l'existence d'un effet de relocalisation plutôt qu'une création nette d'emploi sur les axes Abbeville-Rouen et Rouen-Alençon de l'A28, l'autoroute représentant un mur pour les entreprises vis-à-vis de leurs clients. Les prévisions économiques s'étant avérées fausses, il demande comment la DREAL peut parler de création nette d'emplois alors que les études socio-économiques

¹ <http://www.liaisona28a13.com/wp-content/plugins/downloads-manager/upload/A28A13-Synthese-etude-traffic.pdf>

n'ont pas encore été menées et que l'analyse de certaines infrastructures a prouvé qu'il n'en a rien été.

Réponses de la maîtrise d'ouvrage

- **Gratuité des transports collectifs**

Patrick BERG laisse aux élus le soin de répondre sur ce point, qui relève de leurs compétences.

- **Création d'emplois**

Patrick BERG précise que son propos ne revient pas à dire que construire une autoroute crée mécaniquement des emplois, ce qui serait un raisonnement simpliste. Il s'appuie en revanche sur plusieurs exemples tels que les entreprises de la vallée de l'Andelle, confrontées aujourd'hui à des difficultés de circulation ; ou tels que celui d'une entreprise, mentionnée à une précédente réunion, qui s'est délocalisée pour se rapprocher de l'A13. Il estime que l'infrastructure n'est pas sans effet sur l'économie et ajoute que les documents de l'enquête publique (à savoir l'analyse socio-économique, l'étude santé-air-bruit, le bilan carbone) livreront des éléments nouveaux. La DREAL aura aussi besoin de l'éclairage des élus sur les perspectives de développement économique et des transports collectifs associées au contournement, notamment sur les radiales délestées.

- **Opportunité de la concertation**

Patrick BERG revient sur son affirmation selon laquelle le projet se fera. Il concède qu'elle a pu être maladroite, mais il rappelle que plusieurs décisions ministérielles ont tranché l'utilité du projet en 2006, en 2011, puis en 2013 avec les conclusions de la Commission Mobilité 21, que le Premier Ministre a fait siennes le 9 juillet 2013. Il réaffirme que l'objet du débat est la variante qui est proposée. C'était le sens de son indication. Il confirme bien entendu le propos du dossier d'information selon lequel le préfet de région, sur la base de la proposition de la DREAL, transmettra le bilan de la concertation au Ministre, qui aura ensuite la responsabilité de dire la suite qu'il convient de réserver au projet. Il souligne que la DREAL demeure à l'écoute, comme elle l'a montré en allant à la rencontre d'un habitant d'Incarville qui l'a sollicitée, ou en s'engageant à revenir vers les élus à l'occasion de l'enquête publique. Toutes les interventions dans le cadre de la concertation sont utiles car elles aident la maîtrise d'ouvrage à progresser.

- **Amélioration du réseau routier existant**

Patrick BERG réaffirme que la situation d'Incarville et de Criquebeuf est étrangère au projet et concerne seulement l'A13. Il explique que celle-ci est concédée depuis de nombreuses années selon un système de péage ouvert qui s'avère peu lisible : au sud de Rouen, il est effectivement possible qu'on puisse utiliser l'autoroute sans payer, le prix du trajet étant répercuté sur l'utilisateur précédent ou suivant. Or, le péage proposé pour le contournement Est sera fermé, ce qui signifie que chaque usager paiera uniquement pour le trajet qu'il a emprunté. L'effet de contournement du péage d'Incarville et de retour sur Criquebeuf ou vice-versa, est dû à la décision ancienne de certains élus de dédommager la SAPN (Société des autoroutes Paris-Normandie) pour annuler le péage à Criquebeuf.

- **Réponse à la congestion routière**

Patrick BERG indique que lorsqu'on pondère les véhicules et les kilomètres, on obtient une part de trafic de transit de l'ordre de 15 %, ce qui montre que 85 % du trafic dessert le territoire. Il renvoie à la présentation de M. Jean-Yves PEIGNÉ et rappelle que pour aller vers l'ouest et passer d'une section

à l'autre de l'A28, les usagers vont plutôt passer par le barreau de raccordement à l'agglomération rouennaise et le rond-point aux vaches pour rejoindre l'A13.

4. Interventions en tables rondes

- **Intervention de Françoise GUILLOTIN, vice-présidente de la Métropole Rouen Normandie**

Françoise GUILLOTIN souligne que la question de l'aménagement urbain amène à évoquer le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) en cours d'élaboration à la CREA. Ce document affirme une vision prospective pour les 15 à 20 ans qui viennent, et cherche à assurer la cohérence entre les différents documents adoptés par les collectivités (par exemple : Plan Local d'Urbanisme, Plan de Déplacements Urbains).

En l'occurrence, le projet de SCoT a d'ores et déjà défini des enjeux importants tels qu'une volonté d'identité renforcée, la consolidation de l'attractivité du territoire, la solidarité, la cohérence des politiques publiques, ou encore la conciliation de l'aménagement et de l'environnement. Le SCoT a également accordé une place importante au projet de contournement parmi les grands projets routiers : il est en effet considéré comme un projet majeur pour le territoire et les territoires voisins. Sont en particulier développées : les conséquences en termes de circulation, la requalification des voies pénétrantes, les conséquences en termes d'usage pour les modes doux sur le plateau ouest, l'évolution vers des transports en commun à haut niveau de service (notamment sur la RD6014), et la préparation du report multimodal, qui est insuffisant aujourd'hui. Sont également inscrits tous les phasages de projets urbains sur le plateau ouest.

Parmi les conséquences du projet, de nombreuses personnes se sont montrées préoccupées en réunion par la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers en préconisant une gestion économe. Sur ce thème, le projet de SCoT fixe des chiffres précis quant au nombre d'hectares qui pourront ou non être consommés. Déjà, la consommation d'espace sur le territoire du SCOT fait l'objet d'une approche plus économe, dès à présent.

En outre, la priorité du projet de SCoT est de désengorger le centre-ville de Rouen et l'agglomération ; il prévoit également d'améliorer les liaisons entre l'agglomération et le département de l'Eure, ainsi que la qualité de vie sur le territoire, et de favoriser la dynamique économique. Le projet de contournement Est permet en effet de faciliter l'accès aux entreprises. C'est également une infrastructure très efficace pour l'organisation des circulations.

L'évolution de nos modes de transport reste un élément à projeter : alors que nous restons aujourd'hui attachés à l'usage de l'automobile, le contournement Est permettra le développement des transports en commun.

La CREA souhaite une mobilité durable au service de l'attractivité économique. L'objectif est d'améliorer le maillage routier sur l'ensemble du territoire, de renforcer l'intermodalité, de développer l'usage des modes doux, le transport des marchandises, ainsi que les parkings reliés de covoiturage.

Elle relève une intervention très intéressante de la SAFER (Société d'aménagement foncier et d'établissement rural) lors de la table ronde de Gouy, qui a évoqué la possibilité de constituer des réserves foncières agricoles et de proposer en conséquence des remboursements aux exploitations concernées par des expropriations.

La CREA cherche d'ores et déjà à anticiper les effets du contournement : elle s'engage sur la réalisation de couloirs bus spécifiques, le développement de l'axe nord-sud, l'amélioration de la ligne

7, la restriction de circulation des poids lourds, la promotion des véhicules électriques avec la création de bornes de recharge.

Elle assure que le projet facilitera les aménagements de zones économiques et permettra d'inscrire le territoire dans la durée.

- **Intervention de Bernard LEROY, président de la Communauté d'Agglomération Seine-Eure (CASE)**

Bernard LEROY rappelle que les élus de la CASE ont été élus il y a trois mois au suffrage universel, et souligne qu'ils disposent en ce sens d'une certaine légitimité. Pour l'agglomération, ce projet est à la fois une nécessité, un risque et une opportunité, Françoise GUILLOTIN ayant bien exposé ce dernier aspect. Le risque porte sur la qualité de vie et les ressources naturelles (paysages, eau, Natura 2000), que la CASE a toujours eu à cœur de préserver.

Il estime le projet se situera au cœur d'un certain nombre d'opportunités pour les déplacements. A partir du 1^{er} septembre 2014, la carte Atoumod² va permettre à la fois d'utiliser les bus de l'agglomération et d'utiliser le train. La CASE vient également de se doter de la compétence électromobilité pour développer les voitures électriques et réduire les émissions de particules fines.

Sur un territoire marqué par l'usage de l'automobile, l'emploi et la qualité de vie doivent être conciliés, ce que permet le projet de contournement Est.

Il souligne qu'il existe un consensus pour utiliser davantage la Seine et les voies ferrées pour les déplacements, ce qui permettrait de limiter la pollution. En 2009, avec les maires d'Alizay, de Pîtres et du Manoir, ainsi que la CCI, la CASE a lancé une étude sur la création d'une plateforme multimodale qui a conclu à l'opportunité d'une installation en ces lieux. Cette idée a aussi été lancée lors de la création du pôle métropolitain CREA-Seine-Eure. A partir de 2011, la complémentarité du projet Seine Sud et du contournement Est a été étudiée. En 2013 a débuté une étude de faisabilité économique pour identifier les aménagements les plus appropriés. Chaque réunion sur ce projet a conclu à la nécessité de la création d'un autre pont sur la Seine afin d'éviter un engorgement des ponts existants, l'Etat étant responsable de la définition des modalités.

S'agissant de l'opportunité du contournement Est, il relève que les entreprises s'installent en général à la sortie des autoroutes, et souligne le besoin d'une politique économique et d'attractivité, en particulier dans le bassin d'emploi situé entre la CASE et la vallée de l'Andelle où le taux de chômage a connu une forte augmentation.

Il signale que la CASE a recruté un bureau d'études pour lister l'ensemble des précautions à prendre d'Alizay à Incarville de manière très précise.

Michel GAILLARD, garant de la concertation, propose que l'intervention de M. Laurent MORENO, directeur général de l'agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure (AURBSE), soit reportée aux échanges avec le public compte tenu de l'impatience manifestée par l'assistance.

- **Intervention de Gaëtan LEVITRE, maire d'Alizay**

Gaëtan LEVITRE confie son incompréhension à l'égard des propos qu'il a pu entendre, notamment au sujet des perspectives économiques. Il déplore que les conditions de vie des habitants et que la détérioration de l'environnement n'aient jamais été évoquées. Il affirme que les villages concernés par le projet seront durablement impactés si les propositions d'ACCES ne sont pas prises en compte, et invite les habitants à être combatifs et solidaires pour imposer un autre tracé.

Il met en cause le coût trop important du projet et un risque de financement à 3 reprises pour les administrés, à savoir une première fois par le biais des collectivités, une deuxième par le biais du péage et une troisième pour pallier un éventuel déficit. Il avance que les poids-lourds comme les

² <http://www.atoumod.fr/>

usagers éviteront le nouveau péage comme ils le font à Incarville, et considère que la création d'un péage à Criquebeuf ne ferait que reporter le problème.

Il affirme que les opposants au projet sont favorables au maintien de l'emploi comme ils l'ont montré pour sauver la papeterie. Le territoire est également demandeur de l'industrialisation du port fluvial, qui devrait débiter en octobre 2015, et se félicite que son trafic emprunte des barges.

Il rappelle qu'ACCES rassemble 70 000 habitants et que les associations d'opposants sont diverses. Sur le barreau eurois, ACCES propose un pont franchissant la Seine au Manoir, qui serait gratuit et générerait moins de nuisances. Il appelle les gouvernements à prendre leurs responsabilités face à l'insuffisance prétendue des fonds publics pour cette solution, et met en avant les préconisations de sa famille politique consistant à taxer les grandes fortunes et le grand patronat. Il assure que la route à 2 voies proposée par ACCES allégerait le trafic, et confirme que la vallée de l'Andelle a besoin d'un nouveau souffle.

Il ajoute qu'une nouvelle desserte routière ne réglerait pas tout et devrait être accompagnée du développement d'autres modes de déplacement. Si le fret fluvial va être mis en œuvre pour desservir la papeterie, il s'inquiète de l'avenir du fret ferroviaire et rappelle que les élus locaux pétitionnent régulièrement pour la réouverture de la gare d'Alizay, dont la décision de fermeture a été prise en contradiction avec l'expansion escomptée du mode ferroviaire. Il juge également utile de remettre en état la voie qui dessert la vallée de l'Andelle et se dirige vers Etrépagny.

Dans cette perspective, il souligne le besoin d'organiser un véritable débat public : s'il indique avoir bien entendu qu'il serait du même type que la concertation proposée actuellement, et se dit satisfait de la parole accordée à de nombreux habitants ce soir, il affirme que la concertation est menée sur un tracé imposé et presque ficelé. Il propose de soumettre un nouveau projet à la concertation. Il tient en particulier à ce que l'avis émis par les habitants ce soir soit rapporté tel quel.

En l'état actuel, il réaffirme l'opposition du conseil municipal d'Alizay au projet.

5. Temps d'échanges avec le public

Interventions du public

Lætitia SANCHEZ, habitante de la CASE, membre de l'association « Non à l'autoroute » et d'Europe Ecologie Les Verts, cite le Réseau Action Climat, qui regroupe 18 associations nationales, dans un communiqué publié le 26 juin dernier au sujet du recul du Gouvernement sur l'écotaxe poids-lourds. Le contournement Est a été évoqué en ces termes : « *la transition énergétique dans les transports en période de restriction budgétaire exige aussi de la part des responsables politiques la priorisation des projets dans un sens cohérent avec la transition énergétique. À cet égard, les projets routiers (contournement de Rouen et de Strasbourg par exemple), autoroutiers et aéroportuaires (Notre-Dame-des-Landes) représentent un gâchis financier et environnemental qu'il est crucial d'éviter* ».

Elle rappelle que s'est tenue la semaine dernière une table ronde à Gouy sur l'environnement humain et naturel où l'on a entendu la colère des populations contre un projet qu'elle estime imposé. Elle souligne que 33 communes et plus de 100 000 habitants seront impactés, et interroge le bénéfice du projet étant donné que 77 % du trafic de l'agglomération rouennaise emprunte l'A13 à l'ouest. Elle considère que l'absence de réponse de la part de la DREAL à une question posée le 3 juin à Évreux sur le gain de transport, a laissé entendre qu'il sera nul, ou même que le temps de transport serait augmenté avec un détour par l'est pour aller à l'ouest. L'association « A13 sortie 20 » en a de nouveau produit la démonstration la semaine dernière à Val-de-Reuil, jugeant qu'entre une autoroute avec

péage à l'est et une route gratuite à l'ouest par l'A13, les poids-lourds choisiront l'ouest pour accéder au rond-point aux vaches.

Relevant la rareté de l'argent public, elle cite le rapport de la Cour des Comptes sur la situation des finances publiques paru le 17 juin dernier. Compte tenu de l'annulation de l'écotaxe, elle s'interroge sur la capacité d'investissement des pouvoirs publics, notamment dans les projets de transport propre alors que ceux-ci permettraient de désengorger les voies saturées et d'éviter la pollution.

En 2015, la France va accueillir la 21^e conférence sur le climat. Le dernier rapport du GIEC souligne l'urgence de l'action comme l'a affirmé le ministre des Affaires étrangères, M. Laurent FABIUS, le 31 mars en écrivant : « *le 2^e volume du rapport du GIEC confirme les risques graves qui pèsent sur l'humanité si rien n'est entrepris* ». Dans la perspective de cette conférence des Nations unies, elle attend que la France se montre exemplaire sur la réduction des gaz à effet de serre et la question des transports. Elle estime que l'Etat et les collectivités doivent inscrire la transition énergétique dans leurs politiques publiques et leurs budgets.

Si elle reconnaît que 250 millions d'euros représentent sans doute peu d'argent pour l'Etat malgré l'état de la dette publique, et considère que les collectivités y verront peut-être un moyen de lever l'impôt, elle met en avant le paiement de l'infrastructure par l'utilisateur *via* le péage et ses impôts, et surtout par l'ensemble des habitants *via* la destruction de leur environnement et de leur santé. Elle ajoute que 600 hectares de terres seront artificialisés et que l'autoroute engendrera de nombreuses nuisances visuelles, auditives et respiratoires sans créer d'emplois locaux. Elle appelle à écouter la contestation des habitants et déplore que leurs nombreux arguments s'avèrent exprimés sans être réellement pris en compte.

Alexis FRAISSE, habitant écologiste de Louviers, confie son incrédulité devant l'hypothèse d'une autoroute qui limiterait l'étalement urbain, préserverait les espaces agricoles et l'environnement, favoriserait les transports en commun et améliorerait la qualité de vie. Pour atteindre ces objectifs, il suggère d'aménager des pistes cyclables sur les bandes d'arrêt d'urgence, des voies de bus sur les pistes d'accélération, des forêts et des espaces naturels sensibles sur les terre-pleins centraux et des potagers biologiques sur les aires de repos ; sans quoi le maître d'ouvrage avance selon lui l'inverse de ce qu'une autoroute est censée créer.

Concernant le financement public, il relève que le financement pour moitié de l'Etat et des collectivités a été avancé lors des précédentes réunions, mais indique avoir compris dans la présentation de ce soir que le concessionnaire était le seul financer. Il demande également si la subvention d'équilibre est comprise dans le milliard d'euros d'investissement et, si ce n'est pas le cas, si la DREAL peut en donner une estimation.

Georges VINCENT, président de l'association pour le contournement Est de Rouen, déplore que la table ronde n'ait pas été écoutée. Il affirme qu'une majorité silencieuse existe en soutien de ce projet, rappelant que 88 % des Rouennais se sont déclarés favorables en 2005. Il précise qu'il bénéficie d'une expérience de 30 ans dans l'activité portuaire et qu'il réside sur le plateau Est.

Au sujet du tracé, il estime que l'Etat n'a pas avancé masqué, de nombreuses études ayant été menées depuis 2005 par la DREAL et par l'Etat. Considérant l'axe Calais-Bayonne, il indique que Rouen est situé sur le tracé le plus court et le moins polluant. Il ajoute qu'une démarche sur la Vallée de la Seine a été lancée et qu'il s'agit de la développer. L'Etat a aussi mené une étude sur les points multimodaux envisageables, qui a identifié Pîtres, le Manoir et Seine Sud comme les meilleurs emplacements, et affirmé la nécessité d'un nouvel accès routier. Il rappelle qu'il a fallu attendre de lever le problème lié à Natura 2000 pour débloquer le projet, et estime que les études menées ont confirmé l'intérêt national du projet. Le Grenelle de l'Environnement a considéré l'infrastructure comme indispensable, tandis que la Commission Mobilité 21 l'a classée comme une priorité.

En termes d'emplois, il souligne que 2 800 chefs d'entreprise représentant 80 000 emplois (soit le tiers des emplois de l'agglomération) ont fait confiance à son association en 2009. Il annonce qu'une pétition de soutien est en cours.

Réponses de la maîtrise d'ouvrage

- **Développement des alternatives modales**

Patrick BERG confirme que le fret fluvial se développe dans la région alors que le fret ferroviaire est davantage en difficulté. Il rappelle que la Commission Mobilité 21 a aussi identifié des priorités dans le domaine ferroviaire pour la région, avec le contournement de Rouen pour le fret grâce à la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, ainsi que la Ligne Nouvelle Paris-Normandie destinée notamment à développer le fret sur la ligne classique. Il estime qu'il ne faut pas opposer les modes de transport les uns aux autres, qu'ils sont plutôt complémentaires.

- **Gain de temps**

Patrick BERG indique qu'il n'a nullement affirmé à la réunion d'Evreux que le contournement ne générera pas de gain de temps : il a simplement souligné en réponse à une question, que cette indication n'a pas été calculée à ce stade, pour illustrer le projet, et ne figure donc pas dans les éléments actuellement disponibles. Mais bien entendu c'est un des résultats escomptés du projet que de permettre certains gains de temps.

- **Opportunité du projet**

Patrick BERG indique qu'il est tout à fait exact que le projet engendrera des nuisances et souligne la nécessité de les réduire à l'aide notamment des protections acoustiques, des aménagements paysagers et des rétablissements d'accès. Le dossier d'enquête publique fournira les indications nécessaires sur les perspectives positives associées au projet en matière de développement des transports collectifs, d'aménagement ou d'économie.

Interventions du public

Michel GAILLARD, garant de la concertation, autorise Michel SCelles à s'entretenir brièvement avec les membres de la tribune.

Jérôme BOURLET, conseiller régional EELV et membre de l'association « Non à l'autoroute », fait observer que le maître d'ouvrage de l'A65 avait également promis qu'aucune subvention de fonctionnement ne serait versée, et estime que selon ses informations ce point n'a finalement pas pu être tenu. Il souhaiterait avoir l'engagement de la DREAL sur ce point.

Il juge que l'estimation de 20 000 à 30 000 véhicules par jour est à revoir car elle comprend des véhicules comptés deux fois.

Relevant que les soutiens du projet conditionnent le développement des transports collectifs à sa mise en œuvre, il signale que la métropole lilloise a été en mesure de réaliser un site de bus en site propre sur une bande d'arrêt d'urgence. Il indique également que la Haute-Normandie est la région française où le nombre de kilomètres transportés collectivement est le plus faible, et déplore une mauvaise organisation de la CREA sur ce plan avec un déficit de parkings-relais, de bus en site propre et d'intermodalité. Il interpelle Françoise GUILLOTIN en avançant que le PDU devrait être achevé avant la mise en œuvre du contournement, qui n'a pas vocation à organiser les nouvelles mobilités.

Il affirme également, s'appuyant sur différentes études, que le transit n'existe pas sur le territoire.

Il met en doute le fait que le projet permette de diminuer la pollution à Rouen, avançant des chiffres d'Air Normand qui indiquent que, malgré l'évacuation de certains flux de transit à l'extérieur de Rouen suite à la fermeture du pont Mathilde, la concentration en Nox (oxydes d'azotes produits par les pots d'échappement), reste constante. Cela montre selon lui que la problématique de la congestion de Rouen ne porte pas sur le flux de transit, mais plutôt sur l'adaptation de l'offre à la mobilité des Rouennais. Il estime que le développement des transports collectifs est la meilleure réponse à donner à cette mobilité.

Christine BUQUET-COLLEN, habitante de Léry, demande comment protéger les populations des particules fines que l'on peut respirer jusqu'à 30 km du point d'émission. Elle relève que 33 communes représentant 110 000 habitants seront impactées, et que les particules fines sont reconnues comme cancérigènes par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Elle note que certains des membres de l'assistance se situent déjà à moins de 30 km d'infrastructures routières et déplore la proximité de seulement 150 à 250 m envisagée avec certaines habitations. Elle concède que la mobilité et l'emploi sont des enjeux importants, mais considère que la priorité devrait être d'assurer un air non pollué à tous.

Laurent LESIMPLE, directeur de l'aménagement à la CCI de l'Eure, souligne que les entreprises soutiennent ce projet. Évoquant les communes de Pîtres et du Manoir, il reconnaît l'importance de développement du fret, mais met en avant la limitation des fleuves et des gares dans la perspective d'une desserte optimum, pour laquelle des poids-lourds demeurent nécessaires en dernier recours. Il estime ainsi que du fait de la complémentarité entre les différents modes, le développement du fret fluvial et ferroviaire sur le territoire implique le développement du trafic de poids-lourds. C'est à ce titre qu'une nouvelle infrastructure routière semble importante aux yeux du monde économique car elle permettrait d'éviter que les poids-lourds ne circulent sur routes départementales.

Richard JACQUET, maire de Pont-de-l'Arche, reconnaît que les entreprises s'installent souvent à proximité des échangeurs autoroutiers, mais avance que cette règle est mise à mal lorsque ceux-ci sont saturés, ce qui est le cas aujourd'hui de l'échangeur de Criquebeuf où des entreprises renoncent à leur installation pour cette raison.

Il relève également qu'à Incarville, les usagers auront, une fois le contournement achevé, le choix entre une autoroute payante à droite et une autoroute gratuite à gauche, les deux menant à Rouen. Compte tenu de cette alternative, le contournement Est devrait être peu emprunté d'après lui, de même qu'après Mantes-la-Jolie où l'on observe un fort déséquilibre entre une A13 saturée et une A14 vide.

Enfin, il questionne Laurent MORENO, directeur de l'agence d'urbanisme, sur la question qu'il avait posée à la DREAL précédemment et qui n'a pas obtenu de réponse, au sujet de l'opportunité de lancer une étude commune à l'ensemble des projets envisagés sur le territoire dans les prochaines années.

Réponses de la table ronde

- **Les transports en commun**

Françoise GUILLOTIN souligne que la CREA, au-delà des objectifs qu'elle s'est fixée sur les transports en commun, produit d'ores et déjà des efforts très importants à ce sujet, qui se sont traduits par l'amélioration des cadences, la création de nouvelles lignes, le développement de l'axe nord-sud du territoire, la mise en place des premiers couloirs réservés pour les bus, et la desserte de nouveaux territoires par le transport à la demande.

Elle estime que la prospective se fait sur 10 à 15 ans, le développement des transports en commun pouvant entraîner d'autres développements. Comme Bernard LEROY l'a rappelé, la CREA est en interaction avec les territoires voisins dans le cadre du pôle métropolitain, au sein duquel sont menées des réflexions en commun. La métropole se concerta également avec les territoires voisins, ce qui a permis de produire un système de billetterie commun.

- **La prospective d'ensemble du territoire**

Laurent MORENO, directeur de l'agence d'urbanisme, suggère de mettre à disposition l'étude de l'AURBSE sur le site de la concertation ; elle est d'ores et déjà disponible sur le site de l'agence. Il indique que l'essentiel des éléments qu'il avait prévu de présenter ont été discutés en prenant en compte l'ensemble des paramètres et des projets envisagés sur le territoire, y compris la nouvelle gare, le développement du ferroviaire, ou encore la question du fret, et ce à l'échelle des 4 SCOT locaux. Il invite l'assistance à solliciter l'AURBSE si besoin.

Réponses de la maîtrise d'ouvrage

- **Financement du projet**

Patrick BERG réaffirme que le concessionnaire assumera les risques financiers, et qu'aucune subvention de fonctionnement n'est envisagée. Le mode de concession envisagé est ce qu'on appelle une concession aux risques du concessionnaire.

- **Trafic envisagé**

Patrick BERG indique que les véhicules ne sont bien entendu pas comptés en double dans les estimations de trafic, celles-ci étant divisées en segments. Si le trafic est composé à 15 % par du trafic de transit et à 85 % par du trafic local, ceci confirme bien l'intérêt du projet pour le territoire et ses habitants.

- **Pollution de l'air**

Patrick BERG signale que la DREAL est en charge du Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) et du plan de protection de l'atmosphère, et avance que la qualité de l'air en Haute-Normandie est mauvaise. Il existe quatre sources de pollution : le chauffage, qui produit de l'oxyde de carbone, un gaz particulièrement dangereux, et du dioxyde de carbone (CO₂), gaz qui contribue fortement à l'effet de serre ; l'activité industrielle, où de nombreux efforts ont été menés pour diminuer les émissions de dioxyde de soufre ; certaines pratiques agricoles comme l'épandage d'engrais secs par temps venteux, à la fin de l'hiver quand le chauffage est encore en marche ; et enfin, les transports et déplacements avec la question du diesel, dont l'usage a été privilégié par rapport à l'essence dans le cadre d'un choix de société qui est sans rapport direct avec le projet lui-même. Il confirme que le dossier d'enquête publique d'une telle infrastructure doit comporter une étude santé-air-bruit.

Interventions du public

Alain ROUSSEL, maire des Authieux et président de l'association ACCES, aborde également la pollution de l'air à travers l'exemple de la société Lubrizol, implantée à Rouen et dont les rejets de gaz ont été ressentis jusqu'à Paris. Il demande également comment est évaluée la pollution sous les nouveaux ponts.

Il relève par ailleurs que les deux tiers de la CREA se situent sur le tracé et qu'il est question de consommer 400 hectares sur son territoire. L'objectif de la CREA de protéger les espaces agricoles lui semble contradictoire avec ce projet.

Il indique qu'à Barentin, un viaduc était initialement prévu à une hauteur de 60 m, avant que le concessionnaire ne la réduise à 40 m, ce qui modifie sensiblement les effets.

Il affirme que la subvention d'équilibre sera bel et bien versée au concessionnaire, estimant que le trafic ne sera pas à la hauteur. Il évoque l'absence de rentabilité de la liaison entre Bordeaux et Pau, pour laquelle les collectivités devront à sa connaissance compenser le manque à gagner.

Il revient sur la carte du trafic de transit qui envisage un trafic à la baisse sur le boulevard industriel, ce qu'il met en doute compte tenu de l'attraction du port pour les poids-lourds.

S'agissant enfin du projet économique, il relève que le projet Seine Sud est figé depuis six ans : il estime prioritaire de le promouvoir.

Christian BOULOCHER, habitant à Montmain et directeur général de Normandie Logistique, rappelle l'échéance de 2024 pour la mise en service du contournement et souligne que la motorisation des poids-lourds aura beaucoup changé à cette date, ce qui amène à ré-envisager la question de la qualité de l'air. Depuis le 1^{er} janvier 2014, la norme d'émission Euro 6 s'applique et conduit d'après lui à beaucoup réduire la pollution des poids-lourds. Il explique également la stabilité de la qualité de l'air depuis la fermeture du pont Mathilde par une pollution limitée des poids-lourds.

Pascal REGNAULT, membre de l'association « Non à l'autoroute », assure que le projet n'améliorera pas le cadre de vie des habitants de l'Eure et de la Seine-Maritime et qu'il ne favorisera pas le développement des transports en commun. Il estime que son seul objectif est de favoriser la logistique routière et qu'il impliquera de sacrifier des corridors écologiques pour développer des corridors de transport routier reliant l'Europe du nord à l'Europe du sud, et ce au mépris d'un développement économique responsable et d'une alimentation durable. Il préconise la défense de l'agriculture biologique, le développement des circuits courts, ainsi que la défense des commerces de proximité. Il considère que les intérêts d'une petite minorité tenant les rênes du pouvoir prennent le pas sur l'intérêt général. Il en appelle à ne plus accepter ce type de projet dont il juge que les effets sanitaires, environnementaux et économiques sont désastreux.

Il souhaite également un véritable débat démocratique pour défendre les ZNIEFF (Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique) qui s'avèrent très nombreuses sur le territoire. Il souligne que des espèces protégées se situent sur les 41 km du tracé et précise que plusieurs communes comme Val-de-Reuil bénéficient aujourd'hui d'une situation exceptionnelle qu'il convient de protéger. Il précise que le projet se situe sur un site qui dans son ensemble a déjà été très perturbé par les coupures et les pollutions routières générées par des infrastructures telles que l'A13 et la D6015, alors que ce site devrait au contraire faire l'objet d'une attention particulière parce qu'il joue un rôle majeur dans la régulation du climat, la préservation des sols, la lutte contre l'érosion et les ruissellements. Sa localisation périurbaine lui confère également un rôle social et indispensable pour une population très fragilisée économiquement. Il estime qu'il est donc du devoir de l'Etat de protéger ces espaces et surtout les milliers d'habitants concernés par le projet.

L'association « Non à l'autoroute » réaffirme que Rouen est une ville saturée par le trafic interne et qu'il est urgent de définir une véritable stratégie de déplacements et transports durables à l'échelle du pôle métropolitain. Elle considère que pour fluidifier la circulation, la première solution, qui s'avère soutenue par de très nombreux élus de l'agglomération, consisterait à réaliser les derniers accès routiers au niveau du pont Flaubert, réalisé depuis déjà plus de cinq ans. Cet aménagement

serait quatre fois moins coûteux que le contournement Est, et permettrait de fournir un accès aux installations portuaires de l'ouest de Rouen pour les poids-lourds.

Il préconise d'adopter une vision d'ensemble sur le secteur, et, en raison d'un risque majeur d'accident au niveau de Criquebeuf-sur-Seine, il demande de faire rapidement de l'A13, au niveau du pôle métropolitain, une autoroute périurbaine gratuite jusqu'à Val-de-Reuil et Louviers, ce qui permettrait d'éviter l'esquive de Criquebeuf par 10 000 véhicules journaliers. Enfin, il demande de reporter les 750 millions d'euros économisés par l'aménagement du pont Flaubert sur les transports en commun et une plus grande amplitude de desserte.

Francis BIA, membre du conseil d'administration de Haute-Normandie Nature Environnement, déplore que les évidences décrites par l'assistance demeurent sans réponse et que les explications de la maîtrise d'ouvrage accompagnent le non-sens du projet. Il juge que ce dernier s'oppose, par ses objectifs, à la modification des modes de déplacements, contrairement aux orientations prescrites par les lois Grenelle. Il rappelle que les trafics ont augmenté avec les nouvelles infrastructures telles que le pont Flaubert, et s'interroge en particulier sur les projets d'aménagement du territoire et leurs conséquences quant à l'apparition de nouveaux flux. Il souligne que M. Hubert WULFRANC, maire de Saint-Étienne-du-Rouvray, s'en est étonné lors de la table ronde d'Oissel et a relevé les effets induits du contournement sur la rocade sud et le boulevard industriel.

Il rappelle qu'en mai 1993, le schéma de voirie à moyen et long terme ne prévoyait pas d'augmentation sensible du trafic sur le boulevard RD18e. En revanche, il est rappelé dans l'état 0 du contournement de 2008 que la rocade sud verra son trafic conforté dès la réalisation du contournement Est, qui ne deviendra véritablement opérationnel qu'avec le franchissement de la Vallée du Cailly. Ce projet a été confirmé lors de la première réunion du SCoT du 1^{er} juillet 2014 : il s'agit de la création globale d'une nouvelle liaison entre l'A13 et l'A13 via l'A150 et la Sud 3, tout en passant par la rocade nord RD43. Les habitants des plateaux nord subiront ainsi le mélange des trafics au plus près de la Forêt Verte.

Il doute de la viabilité des aménagements appelés à être desservis par ces voiries, à savoir le Mont Jarret, la zone aéroportuaire, ou encore la zone Seine Sud. Il souligne que les CREA-Parcs La Ronce et La Vente Olivier sont devenus des zones de transfert d'activité du centre de l'agglomération vers la périphérie sans véritable ossature de transport, ce qui génère d'ailleurs de nouveaux flux. L'écoquartier Flaubert, qui doit accueillir 5 000 habitants attendus au plus tôt vers 2020 et 5 000 actifs censés travailler dans des structures orientées vers les activités du port, mérite quant à lui une attention particulière du fait de son positionnement et des réserves émises par M. Patrick BERG pour réfuter la priorité d'un contournement ouest. Il cite la p. 90 de l'étude d'impact de ce projet : *« Toutefois, on peut préciser que l'organisation viaire développée au sein du projet vise à organiser les flux traversant pour limiter leur incidence potentielle sur l'aménagement urbain tout en maintenant les capacités d'accès aux secteurs d'activités environnant. C'est notamment le cas de l'organisation des flux de poids lourds qui desservent la zone industrielle et portuaire localisée à l'Ouest du projet. (...) [L'organisation viaire] est notamment prise en compte par la hiérarchisation des voiries au sein du projet et leur affectation en termes de transit ou de desserte locale. A ce titre, l'ambition a été d'éloigner au maximum les voies de transit des secteurs habités projetés et existants et de constituer des îlots d'habitats apaisés, protégés des nuisances routières par leur desserte et leur conception. »*

Il demande ainsi pourquoi la DREAL hésite autant devant un contournement ouest via le franchissement du pont Flaubert et la Sud 3.

Georges VINCENT, président de l'association pour le contournement Est de Rouen, avance que l'urbanisation s'est fortement développée depuis 2005 et que la plupart des usagers empruntent les radiales. Il rappelle que le Comité Pour les Transports en Commun dans l'agglomération rouennaise (CPTC) s'est prononcé en 2005 en faveur du contournement en ces termes : « *OUI au Contournement Est, sans lequel* : • *l'environnement urbain ne cesserait de se dégrader* ; • *le bon fonctionnement des transports en commun serait compromis. MAIS avec plusieurs mesures d'accompagnement* : • *réduction des capacités des avenues* ; • *développement des transports en commun* ; • *redistribution des espaces publics : couloirs-bus, pistes cyclables* ; • *aménagement de parkings-relais aux entrées de l'agglomération* ». Il fait observer qu'en 2014, le contournement Est n'a toujours pas été aménagé, que des voies réservées aux bus ont commencé à apparaître, et que le secteur Est est toujours très dépourvu en transports en commun.

Réponses de la maîtrise d'ouvrage

- **Impacts naturels et humains du projet**

Patrick BERG indique que M. ROUSSEL, maire des Authieux, disposera dans le dossier d'enquête publique – si le Ministre décide de poursuivre jusqu'à cette étape – des éléments santé-air-bruit de l'infrastructure, y compris pour les passages en viaduc.

Il revient sur plusieurs questions posées au sujet de la consommation d'espaces, indiquant qu'il faut préciser de quels types de terres il est question. Il rappelle que le projet consommera, d'après l'évaluation actuelle, 600 hectares de terres au total, dont 290 hectares de terres agricoles et 160 hectares de terres boisées. Les hectares restants sont composés d'espaces délaissés ou naturels, de voiries et parfois de zones habitées.

S'agissant de la préservation de l'environnement au sens large, le dossier d'étude d'impact – si le Ministre décide de poursuivre jusqu'à l'enquête publique – évaluera les interactions du projet avec son territoire, à savoir les effets positifs escomptés, les interactions précises du tracé, et les mesures par lesquelles la DREAL proposera de mettre en œuvre la règle « Eviter - Réduire - Compenser » de la loi Grenelle.

- **Trafic envisagé**

Patrick BERG précise qu'il faut distinguer, sur les cartes mises en ligne, celles qui évoquent des trafics en valeur absolue et celles qui évoquent des évolutions de trafic.

- **Opportunité des itinéraires ouest**

Patrick BERG indique que la DREAL n'a jamais prétendu que les accès sud du pont Flaubert étaient moins importants que le contournement Est : elle les considère au contraire comme un projet prioritaire en Haute-Normandie. Il rappelle que M. Frédéric CUVILLIER s'est rendu à Rouen le 1^{er} février 2013 en tant que Ministre délégué aux Transports et a confirmé que sur un budget de 200 millions d'euros pour ce projet, l'Etat en financerait la moitié.

En revanche, la DREAL considère que le passage par la Sud 3, le pont Flaubert et l'A150 ne constitue pas un contournement de Rouen à proprement parler compte tenu de la situation du tracé en centre-ville. Il ajoute que l'A150 et la Sud 3 sont des axes radiaux, que ce secteur déjà urbanisé a vocation à s'urbaniser encore davantage au sud avec l'écoquartier Flaubert, et qu'il s'agit d'un secteur fragile en termes de circulation : il ne serait donc pas responsable de transférer le trafic de transit sur le pont Flaubert.

Interventions du public

Myriam TEBSIL demande où l'on peut trouver des études précises et récentes sur l'évolution et le réaménagement du trafic ferroviaire, maritime et des transports en commun qui démontrent la nécessité d'une liaison autoroutière.

François LORIN, président de l'association Apache, revient sur la problématique de la concession, jugeant que des contre-vérités ont été affirmées par M. Michel HERMESUL. Commentant le chiffre de 80 % des autoroutes exploitées en concession, il précise que de nombreuses autoroutes ont été construites par l'Etat, avant d'être transférées récemment à des concessionnaires pour en assurer la maintenance : il considère qu'il s'agit là d'un choix politique.

Il conteste par ailleurs l'affirmation selon laquelle le concessionnaire sera chargé de la conception puis de la construction et de l'exploitation, jugeant que la conception a déjà été élaborée et qu'elle est d'ailleurs présentée au public : le concessionnaire ne disposera selon lui qu'une d'une marge de manœuvre très limitée. Il déplore un défaut majeur dans la façon d'aborder ce type de projet au niveau étatique et souligne que d'autres administrations procèdent d'une manière différente. Il préconise que le concessionnaire soit sollicité davantage en amont, dès le stade de la conception *via* un appel d'offres encadré par un cahier des charges fonctionnel de la DREAL, et que le débat public porte sur cette base. Il avance que la conception du projet a été faite en catimini et regrette une désinformation de la part des associations favorables au contournement.

Il indique que le tracé proposé en 2011 était tout autre et déplore que des sommes importantes aient été dépensées pour étudier 34 variantes, dont certaines n'ont pas été soumises au débat public de 2005. Il regrette que l'association Apache n'ait pas obtenu un débat public auprès de la CNDP et affirme que la concertation en cours se limite à recevoir des doléances que le maître d'ouvrage semble se refuser à prendre en compte. Il appelle à mieux considérer les riverains dans le processus de concertation.

Réponses du garant et de la maîtrise d'ouvrage

Michel GAILLARD, garant de la concertation, s'inscrit en faux sur ces derniers propos et indique que la concertation en cours est tout à fait comparable, dans ses modalités, à un débat public. Des réunions publiques ont lieu, où chacun peut prendre la parole, comme dans un débat public. D'autres modes d'expression sont également mis à disposition, comme dans un débat public. Il rédigera par ailleurs un compte rendu des échanges et un rapport sur le déroulement de la concertation.

François LORIN, président de l'association Apache, estime que M. Michel GAILLARD n'est pas en cause, contrairement à la DREAL qui n'a, d'après lui, jamais indiqué qu'elle prendrait en compte les doléances justifiées du public.

Patrick BERG rappelle que la DREAL a elle-même proposé d'organiser des réunions à Alizay, à Gouy ou encore à Val-de-Reuil pour entendre l'ensemble des observations et en faire le bilan. Il considère que les assertions de Monsieur LORIN à l'encontre de la DREAL sur la prise en compte de la concertation, relèvent du procès d'intention.

Michel GAILLARD, garant de la concertation, ajoute qu'un débat public n'est pas une négociation.

Interventions du public

Valérie DEMOGET, présidente de l'association « Non à l'autoroute », estime que les villages concernés par le tracé n'ont pas moins vocation à être contournés que le centre-ville de Rouen.

Pour avoir été présente à la réunion d'ouverture à Rouen, elle concède que les Rouennais sont plutôt favorables au projet dans la mesure où il leur est annoncé une amélioration de la situation. Elle souligne que le trafic interne à Rouen demeurera considérable après la mise en place du contournement Est. Elle précise que certains Rouennais étaient déçus malgré tout par l'abandon de la gratuité du projet, annoncée depuis de nombreuses années.

Réponses de la maîtrise d'ouvrage

- **Consultation des études sur l'évolution des mobilités**

Patrick BERG propose à Myriam TEBSIL de s'entretenir avec M. Jean-Yves PEIGNÉ et de consulter l'étude de trafic sur le site de la concertation, ainsi que la documentation disponible sur les différentes mobilités, sur le site de la DREAL.

- **Financement des études**

Patrick BERG précise que la loi Grenelle a prévu que de tels types de projet d'infrastructures fassent l'objet d'études, et qu'il est très positif que le service public que représente la DREAL ait pu disposer des moyens pour réaliser ces études prévues par la loi.

6. Conclusion

Michel GAILLARD, garant de la concertation, remercie le public pour sa participation et donne rendez-vous pour la réunion de clôture le 9 juillet à Rouen.