

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

**TABLE RONDE DE GOUY**  
ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DU PROJET  
**LE 26 JUIN 2014**

La réunion a duré trois heures quarante et a accueilli **417 participants**.

**21 interventions** de la salle ont eu lieu et 17 questions et avis écrits remis, ainsi que 6 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
- L'exposition sur le projet de Contournement Est de Rouen
- Une urne pour le recueil des avis et des questions

**Déroulement de la réunion**

**1. Ouverture**

- Mot d'accueil par **Jean-Pierre BREUGNOT**, maire de Gouy ;
- **Michel GAILLARD**, garant de la concertation.

**2. Présentation du projet**

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

**3. Interventions en table ronde**

- Intervention de **Francis BIA**
- Intervention d'**Alain ROUSSEL**

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

**5. Interventions en table ronde**

- Intervention d'**Emmanuel HYEST**, président de la SAFER Haute-Normandie et de **Pascal BENARD**, directeur de la SAFER
- Intervention de **François LORIN**, président d'APACHE

**6. Échanges**

**7. Conclusion**

## 1. Ouverture

---

- **Accueil républicain par Jean-Pierre BREUGNOT, maire de Gouy**

**Jean-Pierre BREUGNOT** est heureux d'accueillir la DREAL pour cette réunion de concertation à Gouy, regrettant que, depuis le début des travaux portant sur les différents tracés possibles, elle ne se soit pas rapprochée des élus pour partager des informations, et *a fortiori* co-construire. Il convient que des réunions ont été organisées pour présenter l'état d'avancement, mais estime qu'il ne s'est pas agi de coopération.

La réunion porte sur l'environnement, les impacts humains et les nuisances du projet. Il laisse le soin aux habitants et associations de s'exprimer sur les nombreux points qui s'y rapportent.

Il évoque l'aspect verdoyant et protégé du paysage rural de Gouy, qui sera selon lui remis en cause par le projet, qui supprimera des terres agricoles de qualité, et remplacera le chant des oiseaux par un bourdonnement de circulation automobile.

Il estime qu'en 2005, il n'était pas question d'autoroute, et encore moins de péage, qui semble aujourd'hui être la condition *sine qua non* de la réalisation.

Jean-Pierre BREUGNOT estime que le contournement de Rouen aurait dû être envisagé il y a plus de 50 ans, à l'époque où l'espace était disponible, car il convient de la nécessité du projet pour permettre de fluidifier le trafic. Il considère que le contournement peut prendre la forme d'un aménagement routier, pas nécessairement d'une autoroute, soulignant que l'infrastructure ne doit pas exister au désagrément des habitants des territoires qu'elle traverse. Pour satisfaire le plus grand nombre, le projet ne doit pas nécessairement s'accompagner de souffrances, ni de la probable destruction d'habitations.

Il considère que, si la concertation avait commencé dès le lancement de la reprise des études, en impliquant les élus et les habitants dans une démarche de co-construction, une solution mieux acceptée aurait été trouvée. Cette démarche aurait dû intervenir en amont de cette concertation qui semble être un passage administratif obligé. Il invite le maître d'ouvrage à travailler avec les élus à rendre le projet acceptable.

- **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/>

## 1. Présentation du projet

---

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

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

## 1. Interventions en tables rondes

---

- **Intervention de Francis BIA, Haute-Normandie Nature Environnement**

**Francis BIA** précise que sa fédération est opposée à tout contournement. Il estime que préserver l'environnement revient à préserver les activités humaines, l'habitat et la qualité de vie, ce que le projet de Contournement Est de Rouen prend insuffisamment en compte.

Le maître d'ouvrage indique que l'autoroute aura une emprise de 50 mètres, alors que les études préalables conduites en 1998 par la Direction Départementale de l'Équipement (DDE) avaient retenu une bande d'impact de 200 mètres. De plus, le maître d'ouvrage évalue à 600 ha la superficie qui sera soustraite aux milieux physiques, qui se traduisent par une perte pour les activités agricoles et sylvicoles, par la destruction d'un réservoir de biodiversité, par une perte de valeur patrimoniale et de qualité de vie pour les familles riveraines. Au-delà, c'est un espace de 10 km de part et d'autre de l'infrastructure qui sera impacté par le projet, selon le schéma de cohérence territoriale (SCOT). Ces 240 ha de terres arables auraient pu répondre à la demande croissante de produits maraîchers dans les zones urbaines, ce qui aurait contribué à la création d'emplois pérennes. Au-delà des 500 mètres, les rendements de l'agriculture conventionnelle seront, selon lui, affectés, à cause des polluants secondaires perturbant la photosynthèse. La consommation d'espaces sera amplifiée avec les opportunités offertes ensuite à l'urbanisation. Ce projet n'est donc, selon lui, pas en cohérence avec les recommandations des SCOT.

Les forêts produisent du bois, sont des réservoirs naturels de biodiversité, luttent contre l'érosion des sols, contribuent à l'épuration des eaux de surface et des polluants atmosphériques, participent à la qualité des paysages et au bien-être des populations. Or il estime que l'autoroute coupera les habitants des forêts.

Il estime que les créations artificielles de corridors écologiques ne peuvent pas rétablir l'ensemble des continuités écologiques. A court terme, maintenir la biodiversité signifie maintenir la conservation de la qualité paysagère et environnementale du territoire, indispensable à son attractivité et au développement du tourisme et des loisirs. Il estime donc qu'à ce titre, le projet nuit à l'économie.

Selon lui, la qualité de l'eau se dégrade de plus en plus, obligeant à recourir à des traitements de plus en plus coûteux et pas toujours satisfaisants. Il estime qu'une infrastructure a toujours une incidence sur la ressource en eau, lors de la construction et durant l'utilisation. La fonctionnalité des nappes alluviales est incomplètement connue, ce qui explique selon lui que le maître d'ouvrage se soit montré prudent pour protéger le captage de la Chapelle. Il estime que ce principe de précaution doit s'étendre à l'ensemble du réseau hydrographique.

Au cours de la concertation, la DREAL a placé sur le même plan un captage et un satellite, montrant ainsi être consciente des dangers courus par les masses d'eau alimentant plus de 290 000 abonnés dans l'agglomération rouennaise. Haute-Normandie Nature Environnement (HNNE) insiste pour que les études d'impact sur l'eau soient jointes aux conclusions de la concertation, afin d'éclairer la décision du Ministre, sans attendre le dossier d'enquête publique. En 2004, de nouvelles études ont été demandées sur le Contournement Est, mais dix ans plus tard, ces études n'ont pas été communiquées.

HNNE demande que les cartes indiquent tous les points d'engouffrement avec les débits potentiels et le temps de parcours de l'eau jusqu'aux captages, et que, pour la concertation, une carte présente les captages sur les périmètres des masses d'eaux, avec le tracé du contournement. Il souligne que le relief est très morcelé sur le trajet du Contournement, passant dans les creux, où se concentrent les eaux qui ruissellent puis s'infiltrent, ou sur les lignes de crêtes, menaçant donc simultanément les deux bassins versants.

La pollution des chaussées, entraînée par les eaux de pluie, contamine les nappes. Il demande si le maître d'ouvrage et le concessionnaire seront en mesure d'investir suffisamment pour protéger les masses d'eau, avec obligation de résultat, et s'il est techniquement possible de garantir l'imperméabilisation correcte de l'ensemble du parcours. Si cette condition est remplie, il demande où seront évacués les ruissellements générés par l'infrastructure.

Il rappelle que la réalisation de l'ouvrage modifiera le cheminement des eaux souterraines et donc les parcours empruntés par les écoulements en surface, accroissant les risques d'inondation. En 2005, l'Agence de l'eau indiquait que les caractéristiques hydrogéologiques étaient identiques sur l'ensemble du tracé ; il en déduit que le risque peut s'étendre à la vallée de l'Andelle. Selon lui, le réseau hydrographique étant unique et non restituable, de tels dommages ne peuvent être réparés par des mesures compensatoires : il faut préserver l'ensemble de la ressource, ce qui n'est pas négociable.

Il estime qu'une contre-expertise indépendante s'impose, ainsi que la mise en ligne des études d'impact sur l'eau qui ont permis au maître d'ouvrage de justifier le projet.

Par ailleurs, HNNE alerte sur la gravité de la pollution atmosphérique qui, en France, cause chaque année le décès prématuré de plus de 40 000 personnes. Ces gaz causent notamment des maladies respiratoires et cardio-vasculaires. Vivre à proximité d'une route à fort trafic expose les populations à des risques aggravés. Il souhaite qu'Air Normand puisse apporter son expertise sur ces questions. Il estime indispensable d'évaluer l'impact de ces émissions sur la santé des populations riveraines. Selon lui, le contournement ne répond pas à cet objectif, aussi considère-t-il nécessaire de mettre rapidement en place d'autres solutions.

Il regrette que les nuisances sonores ne figurent pas sur les cartes, soulignant leurs effets sur la santé, ce qui rend nécessaire leur prise en compte dans tout projet d'infrastructure. Il estime que les solutions techniques existant à ce jour sont très imparfaites et coûteuses. Il souligne que Christian LEYRIT, ancien Directeur des routes et actuel président de la CNDP, doutait de la nécessité d'engager des financements pour gagner un décibel lors de la construction d'une nouvelle infrastructure, bien que trois décibels supplémentaires doublent l'intensité du bruit. En revanche, M. LEYRIT envisageait que la somme permette de réduire de 10 à 15 décibels l'ambiance sonore de dizaine de milliers de riverains d'infrastructures anciennes, soumis à des niveaux de 75 décibels, susceptibles d'altérer l'audition. HNNE réclame pour la concertation les études d'impacts menées par la DREAL sur le bruit, soulignant leur importance pour évaluer les variantes.

Depuis les années 1970, de nombreuses personnes se sont installées sur les plateaux est, en conformité avec le Schéma Directeur d'Aménagement et d'urbanisme (SDAU) de 1972, dans lequel le projet de contournement était conçu en prévision d'une importante expansion démographique de la rive gauche, qui n'a pas eu lieu.

Enfin, HNNE s'est toujours opposée à un projet ne répondant pas aux impératifs de la transition énergétique, qui exige de recourir à de nouvelles formes de mobilité, plus économes en énergie, améliorant la qualité de l'air et la réduction du bruit. L'association défend l'intérêt général, contrairement aux acteurs réclamant ardemment la réalisation du contournement. HNNE souhaite que l'État transmette des documents complets, permettant de fonder les échanges sur la réflexion. Il souhaite que ceux-ci évitent la répétition d'affirmations non démontrées et présentées comme indiscutables. C'est ainsi que, selon lui, le mot concertation peut retrouver tout son sens.

- **Intervention d'Alain ROUSSEL, maire des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen**

**Alain ROUSSEL** rappelle que les maires sont des aménageurs locaux, qui organisent des réunions de concertation au cours des études, contrairement à la DREAL pour ce projet.

Il regrette que la présente concertation ne démontre rien, et affirme qu'une autoroute à péage n'est pas la solution attendue, car elle a des conséquences sur les habitations, l'économie et l'agriculture. Depuis 2009, des sursis à statuer empêchent la réalisation de projets, la valeur immobilière est

annihilée, des emplois ne sont pas créés. Il regrette que la DREAL n'apporte aucune précision sur l'avenir des villages et habitations concernés.

Il estime que l'assurance de la DREAL de réaliser un bel ouvrage de franchissement de la vallée ne rassurera pas les habitants vivant au-dessous. Il demande à la DREAL de préciser les critères d'indemnisation de ces habitants, de dire si les personnes subissant les sursis à statuer seront indemnisées et si les salariés des entreprises situés sous les viaducs seront en sécurité.

Alain ROUSSEL demande à la DREAL de rencontrer les riverains et de répondre avec précision et urgence à ces questions, soulignant que la législation prévoit que chacun a droit au respect de sa vie privée, qu'il ne peut y avoir ingérence d'une autorité publique dans l'exercice de ce droit. Aussi demande-t-il à la DREAL d'annoncer la fin du sursis à statuer, estimant que la date annoncée de 2017 n'est pas crédible au regard du calendrier affiché.

Alain ROUSSEL estime que les émissions de CO<sub>2</sub> toucheront également les territoires non concernées par la concertation, comme en atteste de récents événements de pollution.

Selon lui, les accidents récents, tels que l'accident du pont Mathilde et celui du pont de Pont-de-l'Arche, mettent en doute les affirmations de la DREAL sur la sécurité des infrastructures.

Il rappelle que le captage d'eau potable concerné par le projet se situe près d'une zone industrielle, et que rien n'est prévu pour l'améliorer.

Alain ROUSSEL s'interroge sur les moyens dont disposeront les collectivités pour assurer le financement, et à combien s'élèvera le coût en 2020. Il s'étonne d'ailleurs que celui-ci ait diminué depuis la première estimation, bien que neuf échangeurs aient été ajoutés. Il souligne que la somme dont devront s'acquitter les collectivités correspond aux financements qui leur manquent actuellement, situation qui s'aggravera avec la réduction annoncée des contributions de l'Etat pour les collectivités.

Il estime que la construction de l'autoroute d'un seul tenant s'explique par la nécessité de proposer une infrastructure rentable au concessionnaire, au détriment des populations. L'autoroute ne permettra pas selon lui de réguler la circulation, car partout, les voitures évitent les péages.

Alain ROUSSEL demande à la DREAL d'investir dans des infrastructures d'un coût raisonnable pour améliorer l'attractivité économique, soulignant qu'une partie importante de la zone Seine Sud est gelée par le projet. Il regrette que le financement de ce projet se fasse au détriment d'autres investissements, tels que ceux manquant pour terminer les accès du pont Flaubert. Il demande que des aménagements raisonnés, au service des habitants, soient mis en œuvre pour désengorger Rouen. Il considère également que pour désenclaver la vallée de l'Andelle, un simple pont suffirait, de même qu'il serait préférable de réaliser des infrastructures plus modestes et plus rapides à mettre en œuvre pour régler les problèmes de congestion permanente à Pont de l'Arche.

Il affirme être favorable à un contournement, mais opposé à la concession, qui engagera selon lui trois générations.

Il n'estime pas crédible l'horizon de réalisation à 10 ans.

Le Port de Rouen a indiqué qu'à l'avenir, la totalité des camions à destination du Port continueront à entrer dans Rouen. Il doute que l'on puisse forcer les poids-lourds à emprunter l'infrastructure.

Il considère qu'un contournement est un concept passéiste, soulignant que de grandes agglomérations internationales font actuellement le choix inverse.

Enfin, Alain ROUSSEL rappelle qu'à chaque réunion, des gens sont debout, prouvant leur intérêt et le désaccord de la quasi-totalité d'entre eux. Il estime que si les associations disposaient des mêmes moyens financiers que la DREAL pour engager des recours, la concertation durerait plus longtemps, et qu'un compromis est préférable à un mauvais projet. La concertation actuelle démontre que le projet n'est pas une nécessité. Il remercie le public d'être présent et d'intervenir.

**Michel GAILLARD, garant de la concertation,** précise que les salles ont été choisies pour permettre à l'ensemble des participants d'assister aux réunions. Il indique qu'aucun projet ne sort d'un débat public sans être modifié, et invite les participants à être convaincus de l'utilité de la concertation,

rappelant que si la CNDP ne se prononce pas sur le projet, elle prend bien en compte les avis exprimés.

## 2. Temps d'échanges avec le public

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

### **Interventions du public**

**Philippe AZEMA, habitant des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen**, demande pourquoi la réunion ne s'est pas tenue dans sa commune, qui dispose d'une salle ayant les dimensions adaptées. Il indique ne pas disposer d'éléments d'informations sur le projet, ce qui l'empêche de participer à la concertation.

**Michel GAILLARD** indique que d'autres temps de rencontre auront lieu après la concertation.

**Jean-François PRAT, président du collectif AGHIR**, est conscient de la nécessité de trouver une solution pour désengorger Rouen, mais estime que le projet présenté n'est pas la solution. AGHIR demande à l'Etat de revoir le projet en prenant en compte l'ensemble des paramètres, notamment les nuisances sonores et visuelles, dont aucun document ne présente les conséquences réelles.

La DREAL évoque un trafic de 20 000 à 30 000 véhicules par jour, ce qui aura de réelles conséquences sur la santé. Il regrette qu'aucune étude n'ait été communiquée à ce sujet.

Il évoque les difficultés liées au péage d'Incarville, qui accroît le trafic sur les réseaux secondaires ; il estime que le péage envisagé par le projet va amplifier ce phénomène, ce qui accroîtra les risques d'accident. Il souligne que les axes secondaires n'étant pas aptes à recevoir de tels flux, cela obligera les petites communes à financer leur entretien.

Il pense que le coût d'1 milliard d'euros avancé par la DREAL est sous-estimé, et estime que les citoyens paieront trois fois : une première fois *via* l'Etat par les impôts, une deuxième fois *via* les collectivités territoriales par les impôts également, et une troisième fois si l'autoroute n'est pas rentable, car les collectivités devront apporter la somme complémentaire. Une quatrième fois éventuellement par le péage, si l'utilisateur fait ce choix.

Il estime inacceptable que le projet détruise des habitations, génère des pollutions, augmente le risque d'accidents sur les axes secondaires, et fasse porter un risque financier sur les collectivités. AGHIR demande à l'Etat de revoir intégralement le tracé, dans une vraie logique de concertation avec les habitants concernés, et de respecter les conclusions du débat public qui promettait de préserver le cadre de vie et l'environnement.

**Philippe GUILLIOT, maire d'Ymare**, partage les propos d'Alain Roussel, président d'ACCES. Il estime que les réunions sont davantage des réunions d'information que de concertation, rendues obligatoires par la Commission nationale du débat public. Il demande pourquoi organiser une concertation sur un projet dont les maires ont été informés seulement en octobre 2012, après qu'il ait été validé par les grands décideurs locaux que sont les présidents de Région, de Conseils généraux et de communautés d'agglomération, sans que l'Etat n'ait organisé de réunion de concertation pour travailler à la définition d'un tracé acceptable. Les habitants n'ont pas été informés des nuisances sonores et atmosphériques. Il qualifie ces réunions de déni de démocratie, qui a imposé un projet sans tenir compte de la santé, de l'environnement et du cadre de vie.

Ymare est particulièrement impactée par la future infrastructure, sur la totalité de son territoire. Il estime que le projet va l'isoler des communes riveraines avec lesquels elle travaille en intercommunalité, et impactera aussi l'entreprise Thalès, qui s'était installée à Ymare en raison du



cadre de vie. L'ensemble des habitants sera concerné par la pollution sonore et atmosphérique, surtout ceux situés à l'ouest et au sud de la commune.

Ce choix, fait sans concertation préalable, met les élus en colère. Ils demandent *a minima* un moratoire sur le projet présenté, pour que la DREAL organise de véritables réunions de travail, une véritable concertation avec les élus, les habitants et les associations.

Philippe GUILLOT n'est pas opposé au contournement, mais est opposé au tracé actuel qu'il estime imposé.

### Réponses des porteurs de projet

- **La concertation**

**Patrick BERG, DREAL Haute Normandie**, indique que des dispositions ont été prises pour que la réunion se déroule dans les meilleures conditions. Il précise que la DREAL a proposé d'organiser une réunion à Gouy, car le village se situe à mi-chemin entre Belbeuf et Les Authieux, deux communes concernées par la question du barreau de raccordement à Rouen : Belbeuf, concernée par le tracé de 2005, Les Authieux, concernée par la variante préférentielle proposé aujourd'hui.

La concertation vise à présenter la variante préférentielle retenue, écouter les prises de position, les inquiétudes et oppositions. Il souligne que certains élus sont favorables au projet.

Il indique que, si le Ministre des Transports décide de poursuivre le projet, deux autres temps d'échanges seront organisés après la concertation pour apporter des réponses.

Le dossier d'enquête publique présentera la bande des 300 mètres que la puissance publique aura la possibilité d'acquérir, si le décret de DUP est pris, pour réaliser l'infrastructure. A l'étape suivante, le concessionnaire reviendra vers le territoire pour déterminer les 50 mètres dont il a besoin, en section courante, dans la bande des 300 mètres. Ces deux étapes à venir permettront de répondre à certaines questions actuellement posées, mais dont les réponses ont vocation à être apportées dans des étapes ultérieures du projet.

Le dossier d'enquête publique comportera des éléments thématiques : une étude santé, air, bruit, un bilan carbone, une étude d'impact environnementale, une analyse socio-économique, l'avis de l'Autorité environnementale et du Commissariat général à l'investissement. Si le Ministre en décide ainsi, l'enquête publique se déroulera fin 2015.

- **Les impacts sur l'environnement humain**

**Patrick BERG** rappelle que le mode routier est prédominant en France, que le projet vise à améliorer la situation. La deuxième partie de la table ronde verra la DREAL<sup>1</sup> présenter les évolutions techniques et réglementaires permettant aux infrastructures routières d'être de bien meilleure qualité que par le passé. Les lois Grenelle notamment obligent à réaliser des protections acoustiques, un traitement paysager, et de rétablir les accès.

### Interventions du public

**Patricia BAUD, maire de Saint Aubin Celloville**, se réjouit de l'abandon du tracé de référence qui scindait sa commune en deux, mais souligne que son village reste néanmoins fortement impacté par le nouveau tracé. Elle partage la nécessité de réaliser un contournement, mais estime qu'une structure de moindre envergure suffirait, accompagnée de modes complémentaires tels que le fluvial et le ferroviaire.

Le coût de la liaison, qu'elle estime imposée, paraît exorbitant aux collectivités, qui seront contraintes de contribuer au financement, impliquant ainsi les contribuables. L'envergure de l'ouvrage

<sup>1</sup> En raison de l'affluence de la réunion, la DREAL a préféré de pas intervenir à nouveau pour laisser un plus grand temps de parole à la salle.

nécessitant de recourir à un concessionnaire, le contribuable sera taxé à nouveau. Elle regrette que dans une telle conjoncture, une nouvelle forme d'impôt apparaisse.

Rappelant que le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) vise la sauvegarde des terres agricoles, elle estime inconcevable de voir tous ces hectares être utilisés pour la réalisation de l'infrastructure, mettant en péril le village et sa périphérie, particulièrement une exploitation agricole en pleine expansion.

L'utilité du projet ayant été entérinée suite au débat de 2005, elle estime qu'il n'est plus temps de se battre contre le projet, mais qu'il est encore temps de faire des propositions pour son insertion, afin d'alléger ses impacts sur certaines parties du territoire. Elle estime nécessaire d'avoir une vue d'ensemble, et non au cas par cas, et ainsi qu'il serait utile d'étudier le projet de l'association APACHE, qui tente de défendre le territoire entre Boos et Oissel. Elle estime que le projet doit respecter le cadre de vie des habitants, venus dans les campagnes trouver la qualité environnementale.

**Gérard PERCHERANCIER, habitant des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen**, estime que le nouveau tracé aura autant de conséquences néfastes sur la ressource en eau que le tracé de référence, car les deux tracés sont écartés d'une vingtaine de mètres seulement. Il suspecte la DREAL d'avoir élaboré le tracé sans s'être déplacée sur le terrain. Il demande également jusqu'à quand les propriétaires de Port Saint-Ouen devront attendre pour faire des travaux ou vendre leur bien, et à qui ils doivent s'adresser pour avoir des réponses.

**Christophe MEYER, association APACHE, docteur ès sciences en recherche oncologique**, demande comment le projet va améliorer la santé des enfants de l'école des Authieux, directement riveraine du tracé et sacrifiée au nom de l'intérêt général.

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

- **Le captage d'eau potable de La Chapelle**

**Patrick BERG** confirme la fragilité du captage évoqué, qui se situe en zone urbanisée et industrielle. Il précise que l'un des critères de choix du projet est de ne pas aggraver la situation existante, et de prévenir les risques supplémentaires. La plus récente des études hydrométriques et géologiques a permis de déterminer qu'avec le tracé de référence de 2005 passant par Belbeuf et Saint-Étienne-du-Rouvray, la pollution éventuelle atteindrait le captage en 4 à 6 heures. Avec le tracé passant par Oissel, la pollution atteint le captage en 10 jours. Ces questions ont été discutées avec la direction de l'eau de la CREA, qui a indiqué qu'en 10 jours, la pollution pouvait être interceptée, mais qu'en revanche on ne sait pas intercepter une pollution en 4 à 6 heures. Patrick BERG précise que ces données font partie d'une étude qui est disponibles sur le site Internet de la concertation. Il indique que cet élément fait partie des éléments qui ont amené la DREAL à proposer de passer plus au sud.

- **Les sursis à statuer**

**Patrick BERG** indique que la maîtrise d'ouvrage a l'obligation d'être attentive à d'éventuels dépôts de permis de construire sur les variantes étudiées, dans le but d'éviter de renchérir le coût de l'ouvrage si le tracé en question est celui où l'infrastructure sera réalisée. Les maires consultent la DREAL, qui indique si il y a lieu de surseoir à statuer. Il faut souligner que la DREAL a déjà décidé de ne pas opposer de sursis à statuer à des permis de construire déposés sur des fuseaux d'étude n'appartenant pas à la variante préférentielle, par exemple pour des aménagements légers, et situés en limite de fuseau d'étude.

Il confirme que ces sursis à statuer seront levés en 2017 pour les fuseaux que la DREAL propose de ne pas de retenir, mais qu'ils continueront de fonctionner pour la variante préférentielle. Ils seront levés sur cette variante seulement lorsque le concessionnaire aura précisé la bande des 50 mètres.



- **La concertation**

**Patrick BERG** souligne que le site Internet de la concertation compte de nombreuses contributions favorables au projet, soulignant l'attente dont il fait l'objet.

La concertation actuelle, qui porte sur la variante préférentielle, permet à la DREAL d'écouter les questions et d'apporter les réponses disponibles. Des réunions seront organisées entre la fin de la concertation et l'enquête publique, en lien avec les mairies et les agglomérations. Elles auront pour objet de revenir sur les points difficiles et d'inclure dans le dossier d'enquête publique les mesures permettant de les éviter, de les réduire et de les compenser, afin de limiter les impacts et d'intensifier le plus possible les effets bénéfiques.

- **Les terres agricoles**

**Patrick BERG** précise que l'exploitant évoqué par Mme la maire de Saint-Aubin-Celloville a déjà été rencontré par la DREAL, à l'issue d'une réunion précédente de la concertation. Il indique qu'afin d'aider les agriculteurs concernés, la SAFER mène une veille foncière à la demande de la DREAL pour identifier les terres qui permettront de procéder au remembrement. Celui permettra de garantir une viabilité *a minima* équivalente, et même parfois meilleure, aux exploitations agricoles concernées par le projet.

- **Le coût**

**Patrick BERG** confirme que le coût du projet est d'1, 05 milliards, en valeur 2014. Il indique qu'il est impossible de recourir exclusivement à des crédits publics pour une telle réalisation, car ils sont actuellement insuffisants pour réaliser l'infrastructure rapidement, en 4 ou 5 ans. Seule la concession permet d'envisager une réalisation rapide. La DREAL estime que pour rendre le péage abordable, il est nécessaire que la puissance publique apporte 500 millions. La pratique habituellement constatée jusqu'ici dans ce type de plan de financement est que l'Etat apporte la moitié de ce financement public, et que la Région se charge de réunir les financements des collectivités, ce qui donc dans le cas d'espèce porterait sur l'autre moitié.

L'objectif étant que l'autoroute soit utilisée, le péage devra rester abordable. Les hypothèses de prix du péage prises en compte pour les études de trafic sont de 10 centimes d'euros par kilomètre pour les voitures particulières, et 30 centimes pour les poids-lourds. La DREAL estime que l'autoroute sera utilisée car le projet répond à un besoin.

- **La santé**

**Patrick BERG** estime inexact de dire que le projet va dégrader la qualité de l'air, car elle est actuellement déjà de mauvaise qualité dans la région, et ce notamment à cause d'autres sources de pollution tel que le chauffage, qui produit du dioxyde de carbone, l'industrie, qui diffuse différents polluants, et l'agriculture, car certaines pratiques agricoles diffusent des oxydes d'azote ou des particules. S'agissant des transports, les pollutions sont aussi le fruit d'une décision ancienne de privilégier l'usage du diesel, prise au niveau national, et qui est sans rapport direct avec le projet.

### **Interventions du public**

**Dominique AVENEL, médecin habitant Port-Saint-Ouen**, estime que le maître d'ouvrage fait preuve d'une grande mauvaise foi dans ses réponses concernant les pollutions. Le projet va voir circuler 30 000 à 40 000 véhicules, alors qu'actuellement circulent environ 500 voitures sur la départementale. Il estime que 30 000 voitures polluent 30 000 fois plus qu'une seule voiture.

**Thierry FOUCAUD, sénateur et ancien maire de Oissel**, souligne que les maires sont unis, par-delà leurs sensibilités politiques, dans l'association ACCES pour combattre ce projet qu'il estime néfaste.

Il conseille à la maîtrise d'ouvrage de porter attention à l'opinion des participants, qui sont très nombreux à cette concertation. Il estime que l'ensemble des participants refusent le péage, ne veulent pas de pollution et qu'ils ont besoin de l'emploi. Il regrette que la DREAL ne réponde jamais avec précision, et l'invite à dire aux élus absents, qui ont décidé ce projet, que le mécontentement est profond et généralisé, qu'il est nécessaire d'écouter les populations et les maires.

Il regrette que le maître d'ouvrage n'indique pas que le tracé, à Saint Etienne du Rouvray, passe au-dessus d'une voie ferrée, où circulent des trains transportant des déchets d'uranium.

Le directeur du Port de Rouen a indiqué à Oissel qu'en 2020 circuleraient davantage de camions, parce que le volume du fret fluvial ou du fret ferroviaire ne pourrait pas augmenter. Pourtant, il estime que si le Grenelle de l'Environnement était appliqué, beaucoup moins de camions circuleraient, et le territoire serait aménagé différemment. Selon lui, le projet supprimera des emplois de la rive gauche, puisqu'à Oissel, les sursis à statuer auront cours jusqu'en 2020, et les plateaux seront touchés par le bruit et la pollution. Il demande à la DREAL de répondre aux questions et de modifier le tracé.

**Thierry FOUCAUD** confirme que le projet n'était pas consensuel en 2005, mais que la majorité des conseils municipaux l'avaient retenu. Il estime qu'en 2020, le coût s'élèvera plus probablement à 2 milliards d'euros, et que s'il est moins cher, c'est que les protections seront réalisées au rabais.

### **Réponses de la maîtrise d'ouvrage**

- **La concertation**

**Patrick BERG** confirme que le tracé de 2005 n'était pas consensuel, car certains points n'étaient pas tranchés, et que la DREAL a choisi les tracés de la variante préférentielle sur des bases objectives.

- **Les modes alternatifs**

**Patrick BERG** confirme que la région a besoin d'accroître la part modale du fret ferroviaire et du fluvial. Il rappelle que le Port de Rouen a indiqué que son objectif était de réduire la part des trafics poids-lourds à 75% (contre 80% actuellement).

- **Le développement économique**

**Patrick BERG** indique qu'il n'est nullement dans l'intention des porteurs du projet de porter atteinte à l'emploi dans la zone Seine Sud. Au contraire, la DREAL estime que le projet est une opportunité qui favorisera la création d'emplois à Oissel.

### **Interventions de la table ronde**

**Francis BIA** indique que les lois Grenelle auraient dû modifier l'appréciation du Ministre, mais qu'en 2011, il a été décidé de poursuivre le projet pour favoriser le développement des trafics routiers, notamment de la desserte de la zone portuaire, ce qu'il estime dommageable.

Il rappelle que la Commission Mobilité 21 a statué sur une liaison A28 A13 sans la liaison vers Oissel, pour un budget de 880 millions d'euros. La décision du Ministre doit intervenir après la concertation, aussi estime-t-il dommage que toutes les études d'impact, que HNNE réclame, ne soient pas ajoutées au rapport qui lui sera remis. Il rappelle également qu'il n'y a pas de contournements dans toutes les villes françaises.

## **3. Interventions en table ronde**

---

**Emmanuel HYEST, président de la SAFER Haute-Normandie**, précise que la SAFER est présente à la réunion pour expliquer en quoi elle est un outil mettant en place des politiques publiques pour

l'agriculture, le développement local et l'environnement, et expliquer ce qu'elle est capable de faire lorsqu'une infrastructure routière est envisagée. Elle ne vise pas à cautionner un tracé ou un autre.

**Pascal BENARD, directeur général de la SAFER Haute-Normandie**, vise à expliquer comment l'outil foncier au service de l'aménagement rural peut, dans le cadre de la réalisation d'un grand ouvrage, intervenir et réparer les effets de cet ouvrage. Plusieurs démarches d'aménagement sont envisageables: l'expropriation, les acquisitions amiables et l'aménagement foncier avec inclusion de l'emprise. Cette dernière option est celle que prône la SAFER depuis plus de 40 ans, et qui est à l'œuvre sur l'ensemble des ouvrages de la région.

Il indique qu'au départ est constituée une commission intercommunale de l'aménagement foncier, composée de représentants de collectivités, de propriétaires et d'agriculteurs ; cette commission décide de la politique d'aménagement mise en œuvre.

Il expose à titre d'exemple le travail réalisé il y a quelque temps par la SAFER à l'occasion de la réalisation de l'autoroute A 28 dans l'Eure. Le tracé de la liaison A28 est long de 69 km dans l'Eure. La SAFER a constitué des réserves foncières durant une vingtaine d'années de part et d'autre du tracé envisagé. Lorsque le tracé définitif a été déterminé, la SAFER a proposé de procéder à des remboursements avec inclusion de l'emprise. Cela signifie que des terres agricoles mises en réserve sont utilisées pour la création de l'infrastructure, et que des réserves suffisantes permettent parallèlement de procéder au remboursement. Pour ce projet, la SAFER a travaillé sur 10 périmètres de remboursement. Dans ce type de cas, l'objectif est de proposer des structures agricoles *a minima* d'aussi bonne qualité, voire améliorées. Le remboursement a fait passer le nombre de parcelles de 177 à 134, ce qui a amélioré la configuration des espaces agricoles.

La SAFER souligne que, bien que des élus aient souvent des projets de zones d'activités à la création d'une infrastructure, les réserves foncières constituées sont destinées uniquement au monde agricole. La mission de la SAFER est bien la restructuration et la protection des terres agricoles.

Pour le projet A28A13, et depuis 2002, la SAFER a constitué des réserves de 242 hectares de terres agricoles et 131 ha de réserves foncières boisées ou à boiser. Depuis août 2013, la SAFER a un partenariat avec la DREAL.

**Emmanuel HYEST, président de la SAFER Haute-Normandie**, précise que peu de terres se vendent en Haute-Normandie. La SAFER a constitué des réserves sur ses fonds propres jusqu'à l'an dernier, où elle a signé une convention avec l'Etat. Il précise que jusqu'à présent, les terres sont acquises exclusivement à l'amiable. Il indique que la SAFER pourra aussi également acheter des terrains boisés si la DREAL le lui demande. Il précise que la SAFER est soucieuse d'éviter la « double peine » pesant sur le monde agricole lorsqu'un ouvrage est réalisé, permettant de limiter la disparition du foncier agricole. Il précise que les parcelles acquises sont souvent achetées à des exploitants en fin de carrière.

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

---

**Gérard PERCHERANCIER, habitant des Authieux sur le Port Saint-Ouen**, demande à la SAFER de confirmer que le projet va faire disparaître des terres agricoles. Il estime qu'à force de détruire des terres agricoles, il sera difficile de répondre aux besoins alimentaires dans quelques années.

##### **Interventions de la table ronde**

**Emmanuel HYEST, président de la SAFER Haute-Normandie**, précise être lui-même agriculteur. Il indique que la SAFER est un outil qui répond à la demande du monde agricole de pouvoir reconstituer des exploitations quand un ouvrage est réalisé. La décision politique sur la réalisation de telle ou telle infrastructure n'est pas prise par la SAFER. Il est d'accord pour dire que suite à la

réalisation de ces ouvrages, des terres disparaissent. Il estime que si l'on veut protéger durablement le foncier agricole, il est nécessaire que les élus aient le courage de classer durablement les terres agricoles situées entre l'ouvrage et les terres urbanisées.

## 5. Interventions en table ronde

---

**François LORIN, président de l'association APACHE et conseiller municipal des Authieux,** indique que l'objectif de l'association APACHE est d'éviter le pire.

Le barreau de raccordement prévoit de couper en deux les Authieux, et de réaliser un échangeur. APACHE s'est créé, après le débat public, pour s'opposer au viaduc envisagé par la DREAL. L'association estime que ce viaduc sera destructeur. Il rappelle que le débat public avait décidé que la maîtrise d'ouvrage devait organiser une concertation, qui intervient seulement maintenant. Il s'interroge sur ce qui s'est passé entre le débat public et la concertation actuelle.

APACHE a essayé de minimiser les impacts en travaillant avec les élus du terrain, allant au-delà de l'intérêt particulier des riverains des Authieux, dans le but d'épargner les zones les plus critiques comme la forêt de Bord et le passage par les Authieux.

L'important pour APACHE est de remettre l'humain et l'environnement en tête des enjeux, même si l'association est consciente de la nécessité de satisfaire les besoins de développement économique de la métropole, de répondre aux problèmes de saturation, notamment à Pont de l'Arche. Mais il estime qu'il ne faut pas prendre de décisions indépendamment du terrain.

APACHE a proposé dès 2011 des solutions alternatives, en évitant une approche consistant à reporter le problème chez les autres. Il rappelle que le tracé initial débattu en 2005 comportait un tunnel, pour le passage par le coteau Saint-Adrien. A l'époque la DREAL et les élus avaient accepté indirectement les dépenses induites par cette infrastructure. Aussi estime-t-il irrecevable d'avancer un argument financier pour écarter l'option de passage en tunnel aux Authieux.

Il regrette de ne pas disposer du tracé détaillé qui a été, selon lui, élaboré à l'intérieur des fuseaux. Il regrette que à sa connaissance, même les élus locaux n'ont pas été informés de ces études détaillées.

Il indique que le rapport d'activité de la DREAL présente le contournement Est en 20 lignes, sans aucun schéma à l'appui. Malgré tout, APACHE a organisé des réunions publiques pour informer les riverains avec les informations qu'elle a pu obtenir. L'association est motivée par le fait que le préfet CARENCO avait affirmé en 2006 au maire des Authieux que tant que l'ensemble des études n'auraient pas été réalisées, le projet ne passerait pas à l'enquête publique. Il se trouve qu'APACHE considère que l'ensemble des variantes possibles n'a pas été étudié.

Il souligne que la Ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN) prévoit également des emprises, et qu'il y aurait lieu que les maîtrises d'ouvrage se coordonnent sur le territoire.

Partant de ce qui avait été débattu au débat public, APACHE a proposé pour le projet de contournement un tracé alternatif dit « tracé court », permettant d'économiser 10 km sur le tracé total, d'éviter un barreau sur Les Authieux et d'éviter la forêt de Bord. Ce tracé avait été proposé en 2005, mais il n'a pas été étudié dans les 34 variantes. Il en demande l'explication.

Le tracé alternatif d'APACHE a été présenté à l'ensemble des élus, et a fait l'objet d'un consensus partiel, consistant à dire qu'il valait mieux, dans l'Eure, préférer une simple route plutôt qu'une autoroute à péage, d'autant plus que cette option n'a pas été présentée au débat public de 2005. Il estime que l'autoroute est un moyen pour le concessionnaire de trouver un équilibre financier.

APACHE a aussi complété sa proposition initiale par un tracé passant par Port Saint Ouen, mais évitant de couper le village en deux en proposant un pont et un tunnel. Ainsi, le pont venant de Oissel passe sous les habitations et débouche dans les zones d'emprises de l'échangeur prévu par la DREAL. Le tracé résout selon lui la problématique sur Les Authieux. Le pont combiné au tunnel proposé par l'association permet de préserver l'environnement.

Il estime que la tranchée décaissée sur 35 mètres de profondeur, nécessaire pour appuyer le viaduc, obligerait à prévoir 150 mètres de large minimum à la hauteur du plateau Est, tandis qu'un tunnel n'a besoin que de deux tubes de 10 mètres de diamètre pour faire passer le même flux de véhicules. Les solutions proposées par APACHE ne sont pas plus coûteuses et éviteront que des recours soient déposés. En essayant de reconstituer le prix, APACHE s'aperçoit que des économies substantielles peuvent être réalisées en travaillant les solutions techniques.

APACHE est donc opposée à un passage à ciel ouvert au niveau du barreau de raccordement, destructeur du paysage, des habitations, et provoquant des nuisances au niveau de la santé. L'alternative est le tunnel, qui n'a jusqu'à présent pas fait l'objet d'objections par la DREAL d'un point de vue technique. APACHE propose de supprimer le barreau eurois, donc d'éviter un péage supplémentaire à Incarville, et de créer un pont au niveau du Manoir pour éviter que le pont de Pont de l'Arche soit saturé en permanence.

## 6. Temps d'échanges avec le public

---

**Anthony GRISEL, habitant et agriculteur de Boos**, souligne que la moitié de son exploitation est concernée par le projet. Il demande à la SAFER comment, n'étant pas propriétaire de la totalité de son exploitation, le remembrement pourra avoir lieu le concernant. Il souhaite rester à Boos, où il a développé une filière producteur – consommateur, et précise s'exprimer également au nom des agriculteurs de la Neuville-Chant d'Oisel.

**François CAILLOT, conseiller municipal à Boos**, demande des précisions concernant le calendrier : études d'impact en 2014-15, choix du concessionnaire en 2017-18, et projet techniquement finalisé en 2019. Il demande si cet enchaînement signifie que les études d'impact sont réalisées sur la base de modélisations virtuelles, sans que le cahier des charges ait été finalisé. Il demande pourquoi commencer par choisir un concessionnaire, alors que la maîtrise d'ouvrage doit être capable de décrire complètement le cahier des charges et l'ensemble des ouvrages pour justifier des études d'impact.

**Chantal BAUDU, habitante de Villers-Ecalles**, habite à proximité du projet d'autoroute A150. Les concertations et études d'impact réalisées pour ce projet avaient préconisé la réalisation d'un viaduc de grande hauteur afin d'éviter les emprises sur le massif forestier. Le concessionnaire choisi a présenté un viaduc à 40 mètres de haut (contre les 60 préconisés), ce qui a provoqué d'importants dégâts. Elle indique que l'emprise de l'infrastructure a évolué après l'étude d'impact et l'enquête publique, ce qui rend ces études caduques, puisque basées sur des plans n'ayant plus rien en commun avec la situation actuelle. Elle rappelle que des inondations ont eu lieu à Barentin, qui auraient été évitées si la colline n'avait pas été déboisée. De plus, elle indique que son exploitation comprend trois parcelles très structurées (même propriétaire, même agriculteur), mais qu'elle a reçu un courrier indiquant qu'une de ses parcelles était délocalisée à une dizaine de kilomètres. Elle voudrait connaître le principe de l'aménagement foncier dans ces cas-là.

### **Réponses de la table ronde**

**Emmanuel HYEST, président de la SAFER Haute-Normandie**, indique que la SAFER met à disposition les terres qu'elle a acquises, et que les agriculteurs récupérant ces terres sont convaincus de l'utilité de cette démarche. Les réserves évitent d'avoir des parcelles séparées par l'autoroute.

A l'agriculteur de Boos, il indique que le cas de figure est identique lorsqu'il s'agit d'un propriétaire : des terres lui sont attribuées, la parcelle aura seulement changé d'emplacement.

A l'habitant de Villers Ecalles, il indique que, même s'il ne connaît pas le dossier, les éléments présentés laissent penser qu'il y a erreur ou confusion. Il faut regarder le dossier plus précisément.

### **Réponses de la maîtrise d'ouvrage**

- **Les hectares prélevés**

**Patrick BERG** indique que l'infrastructure va prélever environ 600 ha, dont presque la moitié de terres agricoles. Il précise qu'un projet déclaré d'utilité publique permet au concessionnaire d'acheter des terres, le plus souvent à l'amiable. Ces terres privées deviennent un domaine public. Aujourd'hui, sur les 600 ha concernés par le projet, on compte 290 ha de terres agricoles, 160 ha de terrains boisés, et 150 ha de terrains naturels ou de zones habitées où les impacts seront réduits le plus possible.

- **Le calendrier**

**Patrick BERG** indique que la DREAL est présente aujourd'hui pour écouter les réactions sur la variante préférentielle.

Il rappelle qu'une enquête publique est pilotée par une commission d'enquête publique indépendante, qui, à partir du dossier du maître d'ouvrage, fait un rapport complet pour connaître l'appréciation de chacun sur les effets bénéfiques du projet et les perspectives d'acquisition des terrains. Quand un projet est déclaré d'utilité publique, cela signifie que le conseil d'Etat estime qu'il apporte des bénéfices d'intérêt général, supérieurs au droit de propriété. C'est l'intérêt général qui justifie la possibilité pour la puissance publique d'acquérir des terrains. Le dossier d'enquête publique va comporter des études environnementales, constituant l'étude d'impact, une étude santé air bruit, le bilan carbone de l'infrastructure, et une analyse économique. D'autre part, le dossier présentera la bande exacte de 300 mètres susceptible d'être acquise par la puissance publique.

Il souligne que le concessionnaire aura des prescriptions à respecter. Les réunions qui seront conduites entre la concertation et le dossier d'enquête publique ont pour but de rédiger le cahier des charges du concessionnaire, dans un dialogue avec les collectivités. Le concessionnaire sera choisi à la fois sur son montage financier et sur le respect des prescriptions de la concession, qui seront élaborées en discussion avec le territoire.

### **Interventions du public**

**François CAILLOT, conseiller municipale à Boos**, précise que sa question portait sur les études d'impact, qui apparaissent en 2014-15, alors que le concessionnaire est choisi en 2017-18, et qu'en 2019 la DREAL définit un projet finalisé. Il demande si la DREAL a modélisé virtuellement ses études d'impact, sans cahier des charges, puisqu'il est réalisé par le concessionnaire.

### **Réponses de la maîtrise d'ouvrage**

- **Le calendrier**

**Patrick BERG** rappelle que le dossier d'enquête publique comporte l'étude d'impact sur une bande de 300 mètres, et qu'une autoroute a une largeur de 50 mètres, en section courante. Il rappelle les trois temps d'échanges avec le territoire : la concertation actuelle portant sur la variante préférentielle, l'enquête publique qui précise les 300 mètres que l'Etat pourra éventuellement acquérir si la déclaration d'utilité publique est prononcée ; et enfin la définition, par le concessionnaire de la bande des 50 mètres. **Patrick BERG** précise que le concessionnaire est tenu par toutes les étapes qui précèdent, et qu'il doit en particulier respecter l'ensemble des prescriptions de son cahier des charges, avec un contrôle.



### **Interventions du public**

**Arnaud BINARD, habitant de Saint Pierre du Vauvray**, a entendu dire qu'il n'y avait pas d'alternative au projet présenté.

Il souligne qu'actuellement les poids-lourds représentent seulement 6% du trafic, et que le projet prévoit une augmentation à 85%, ce qui signifie selon lui que la proportion de camions va passer de 1 à 20. 77% des véhicules de transit allant à l'ouest, cela qui signifie qu'ils vont parcourir 60 km, produisant le double de pollution. Aussi, la santé ne sera pas respectée.

Il remercie la SAFER d'avoir dit que ce type de projet ne créait pas d'emploi. Il indique qu'une étude des services de l'équipement montre que la création de l'A 28 n'a pas entraîné la création de zones d'activité, mais seulement des relocalisations.

**Sébastien LEVASSEUR, Vice-président de la Chambre d'agriculture et agriculteur**, demande que le calcul aboutissant aux 600 hectares soit précisé. Il confirme qu'actuellement la SAFER constitue des réserves pour essayer de limiter les effets négatifs, mais qu'il est impossible de réparer. Il souligne que la constitution de stocks depuis 2002 a eu pour conséquence de contrarier toutes les installations d'agriculteurs, en raison de ce gel des terres. Il convient de l'utilité des infrastructures, mais estime que le territoire a besoin d'un projet moins consommateur de surface. Il craint que les élus ne demandent des terres pour réaliser des zones d'activité près des échangeurs. Il estime nécessaire de réfléchir à d'autres projets moins consommateurs d'espaces.

**Jérôme BOURLET, conseiller régional EELV**, estime que la DREAL oublie souvent le premier mot de cette directive européenne qu'elle met souvent en avant : le « éviter » de « Eviter, Réduire, Compenser ». Il indique qu'actuellement, 1200 km<sup>2</sup> par an sont consommée en Haute-Normandie. Le projet de la DREAL, s'il consomme 600 km<sup>2</sup>, représente donc la moitié de la consommation annuelle de l'imperméabilisation des sols. Il indique demander depuis des années l'étude socio-économique du projet. Il indique que cette année encore, le nombre d'emplois créés par la logistique est en baisse. La DREAL propose un projet qui proposera peut-être des emplois, mais qui va surtout en supprimer. Il estime que le projet répond à une vision passéiste, et qu'il s'oppose à sa réalisation.

**Bruno LEROY, propriétaire d'une des maisons impactées aux Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen**, voudrait savoir à quel moment les propriétaires seront informés de leur éventuelle expropriation, et s'ils ont le droit de vendre leur maison.

### **Réponses de la maîtrise d'ouvrage**

- **Consommation du foncier**

**Patrick BERG** précise que le projet consommera 600 ha, et non pas 600 km<sup>2</sup>. 1 km<sup>2</sup> représente 1 000 000 m<sup>2</sup> (1 000 m X 1 000 m), 1 ha représente 100 000 m<sup>2</sup> (100 m X 100 m). Il y a 100 ha dans 1 km<sup>2</sup>. Le projet va consommer non pas 600 km<sup>2</sup> mais 600 ha.

- **Développement économique**

**Patrick BERG** estime que le projet présente des opportunités de développement pour le territoire, et est tout à fait d'accord avec l'idée selon laquelle il n'est pas souhaitable que des zones d'activités prolifèrent de manière anarchique au niveau des échangeurs. Il indique que le dossier d'étude d'impact contiendra deux séries d'indications relevant de la compétence des élus : les perspectives de développement économique associées à l'infrastructure, et celles de développement des transports collectifs.

- **Les impacts sur les habitations**

**Patrick BERG** souligne que cette question fera l'objet d'une étude fine avec le maire des Authieux, de la CREA, en recourant également aux contributions de la concertation. Il indique que les modalités de passage ne sont pas encore affinées, que la façon dont le tracé passera dans le village n'est pas encore déterminée. Ce sera l'objet de l'étape suivante, en discussion avec les élus. Il indique que la question des travaux se rapporte aux sursis à statuer qui sont une disposition du droit de l'urbanisme. Cela signifie que lorsque la propriété se situe dans le fuseau d'étude, les extensions nouvelles sont interdites. Mais il n'est pas question d'empêcher de vendre son bien.

#### ***Interventions de la table ronde***

**François LORIN, président d'APACHE**, précise que la solution alternative du tunnel proposée par l'association APACHE vise à permettre la cohabitation des maisons de la rue du Clos Mouchel et du projet, en évitant l'expropriation des maisons grâce au passage en tunnel.

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

**Alison BRICOUT, propriétaire aux Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen**, indique que sa maison est impactée par le viaduc qui risque de passer au-dessus, ce qui diminuera la valeur de son bien. Si elle n'est pas expropriée mais qu'elle souhaite vendre son bien, sa maison aura néanmoins perdu de sa valeur.

**Alexis FRAISSE, habitant de Louviers**, estime que le bilan carbone aurait dû être fait avant de déclarer le projet nécessaire. Il rappelle que la France s'est engagée à diminuer d'un facteur 4 les gaz à effet de serre d'ici 2050, ce à quoi le projet ne permettra pas de contribuer. D'autre part, il estime honteux de dire qu'une autoroute favorise les transports collectifs, estimant qu'il y a nécessairement concurrence entre les modes.

**Joëlle DELCOUR, habitante des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen**, demande où habitent les porte-parole, estimant que cela joue sur leur impartialité. Elle indique travailler actuellement sur une zone artisanale gelée par le projet, l'empêchant d'agrandir et embaucher. Elle demande que ce gel soit revu. Elle souhaite que le montant des dépenses des années passées soit communiqué et ajouté au 1,05 milliard. Elle indique que le Contournement étant évoqué depuis plus de 50 ans, le montant de dépenses des années passées doit être communiqué. Elle demande à la DREAL de revoir le projet.

#### ***Réponses de la maîtrise d'ouvrage***

**Patrick BERG**, confirme que certaines dépenses sont imputables à l'infrastructure, même si le bien n'est pas situé strictement sur le tracé. Le projet peut ainsi financer des mesures de protections phoniques sur les habitations. La DREAL n'est pas en mesure de dire aujourd'hui pour quelle maison ces protections sont valables, cela sera fait dans les étapes ultérieures. C'est pour cette raison que les contributions du public sont utiles et seront prises en compte. Il rappelle que ce type de réunions de concertation est un point de départ, que des réunions sur chacun des segments de l'infrastructure auront nécessairement lieu avec les agglomérations et les maires, afin de préciser les conditions du passage, peut-être de restreindre le fuseau, de construire les éléments du dossier d'enquête publique, de rédiger le cahier des charges et donc les prescriptions de la concession. Il rappelle que s'il y a expropriation ou acquisition à l'amiable, l'indemnisation est juste et préalable, faite de telle manière que le droit de propriété puisse être reconstitué.

### **Interventions du public**

**Dominique DELAMARRE, adjoint au maire d'Ymare,** demande si la DREAL va prochainement réunir l'ensemble des maires pour les informer des étapes ultérieures.

### **Réponses de la maîtrise d'ouvrage**

**Patrick BERG** indique que la DREAL a réuni les maires à plusieurs reprises, à chaque étape importante du projet. Des réunions ont ainsi eu lieu en 2011, 2012 et 2013. Il précise qu'à chaque étape importante du projet, se tient un comité de pilotage qui réunit le président du Conseil régional, les présidents des Conseils généraux, les députés, les sénateurs et conseillers généraux du territoire. Une réunion avec les 40 maires est ensuite organisée, leur permettant de s'exprimer. La concertation actuelle est un point de départ, des réunions seront organisées sur chacun des points de passage identifiés comme délicats, avec les agglomérations et les maires.

**Michel GAILLARD, garant de la concertation,** souligne que le différend vient d'une divergence de vocabulaire : la DREAL parle de réunions d'information, les participants auraient souhaité des réunions de concertation. Il rappelle avoir rencontré un certain nombre d'élus, avec lesquels il a eu des échanges à ce sujet.

## **7. Conclusion**

---

**Michel GAILLARD, garant de la concertation,** remercie le public pour sa participation et donne rendez-vous à la prochaine réunion de concertation le 2 juillet à Alizay, pour une table-ronde.