

HISTORIQUE DÉTAILLÉ DU PROJET

PARTIE 2

2.1 DES PREMIÈRES ÉTUDES AU DÉBAT PUBLIC DE 2005

2.1.1 Des premières réflexions, en 1990, à la décision ministérielle de 1994 : une rocade Est complétée par un barreau vers l'Eure

Variante Ouest éloignée et variante Est éloignée (1990)

Inscrit au Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de 1972, le projet de contournement de l'agglomération de Rouen est relancé au début des années 1990, pour conduire à la première étude de faisabilité en 1993.

Cette étude met en évidence la triple logique à laquelle doit répondre l'infrastructure de contournement : écouler le trafic de grand transit, décongestionner le centre-ville et améliorer la desserte des plateaux Est.

Elle concernait initialement deux options :

- > Un **contournement autoroutier Est long à péage**, se raccordant à l'A13 entre les échangeurs de Criquebeuf et de Tourville. Celui-ci présentait cependant l'inconvénient d'obliger l'utilisateur à destination de Rouen à transiter par l'A13 en voie de saturation et notamment par les sections les plus chargées comme le pont d'Oissel.
- > Un **contournement autoroutier Ouest à péage**, avec un nouveau franchissement de la Seine près de Duclair, assurant une liaison directe entre l'A151 et l'A28 au sud.

En termes d'impacts, le contournement éloigné par l'est apparaissait alors plus pénalisant pour le milieu humain (agriculture et habitat), celui par l'ouest plus pénalisant pour le milieu naturel.

Le principe de la réalisation d'une liaison A13-A150 est finalement retenu le 31 mai 1994.

Emergence d'une troisième option : la rocade Est rapprochée (1993)

Malgré cette décision, les réflexions relatives au Dossier de Voirie d'Agglomération (DVA) vont mettre en lumière que les problèmes de circulation les plus importants devant être traités à court terme se déplacent à l'Est.

Ces problèmes pourraient être résolus par un contournement Est à condition qu'il soit au plus proche de l'agglomération.

Une troisième option est donc ajoutée aux deux premières : une rocade Est proche de l'agglomération rouennaise, reliant l'A28 nord, à la hauteur de Quincampoix, et traversant la Seine au niveau de Saint-Etienne-du-Rouvray pour se raccorder au boulevard industriel (RD18e).

Les trois options sont présentées lors d'une concertation locale engagée le 18 juin 1993 par le Préfet de la Haute-Normandie.

A l'issue de cette concertation, la **décision ministérielle du 23 septembre 1994** se prononce pour la réalisation d'une rocade Est sans péage, proche de l'agglomération, à court ou moyen terme, complétée par un barreau vers l'Eure.

2.1.2 Du « débat d'intérêt régional » de 1995 à la saisine de la CNDP : un projet inscrit dans les documents de planification

Suite à cette décision ministérielle, le Préfet de la Haute-Normandie organise en 1995 un « débat d'intérêt régional », avec le Conseil Régional de Haute-Normandie, les Conseils Généraux de l'Eure et de la Seine-Maritime et le SIVU chargé de la révision du Schéma Directeur Rouen-Elbeuf.

A l'issue de la concertation, le projet de l'État ne connaît pas d'objection formelle.

Des études concertées de comparaison des variantes, ainsi que celles portant sur la liaison vers l'Eure sont alors conduites par les DDE de l'Eure et de la Seine-Maritime et par le CETE Normandie Centre en 1996.

La **décision ministérielle du 24 décembre 1996** approuve la création d'une voie de contournement non autoroutière (rocade) à l'Est, proche de l'agglomération, accompagnée d'une liaison vers l'Eure. La décision évoque également un contournement Ouest concédé devant assurer à long terme la continuité de l'autoroute A28.

Une troisième étape de concertation est alors ouverte en 1997 par le Préfet de région sur la base d'un tracé préférentiel préalablement discuté avec les communes concernées.

A l'issue de cette étape, un fuseau de référence du contournement Est de Rouen est choisi fin 1997 et un arrêté préfectoral de prise en considération du projet définit un périmètre d'étude le 4 novembre 1998.



FIGURE 5 : PERIMETRE D'ETUDE DE L'ARRETE DE PRISE EN CONSIDERATION DU PROJET DU 4 NOVEMBRE 1998

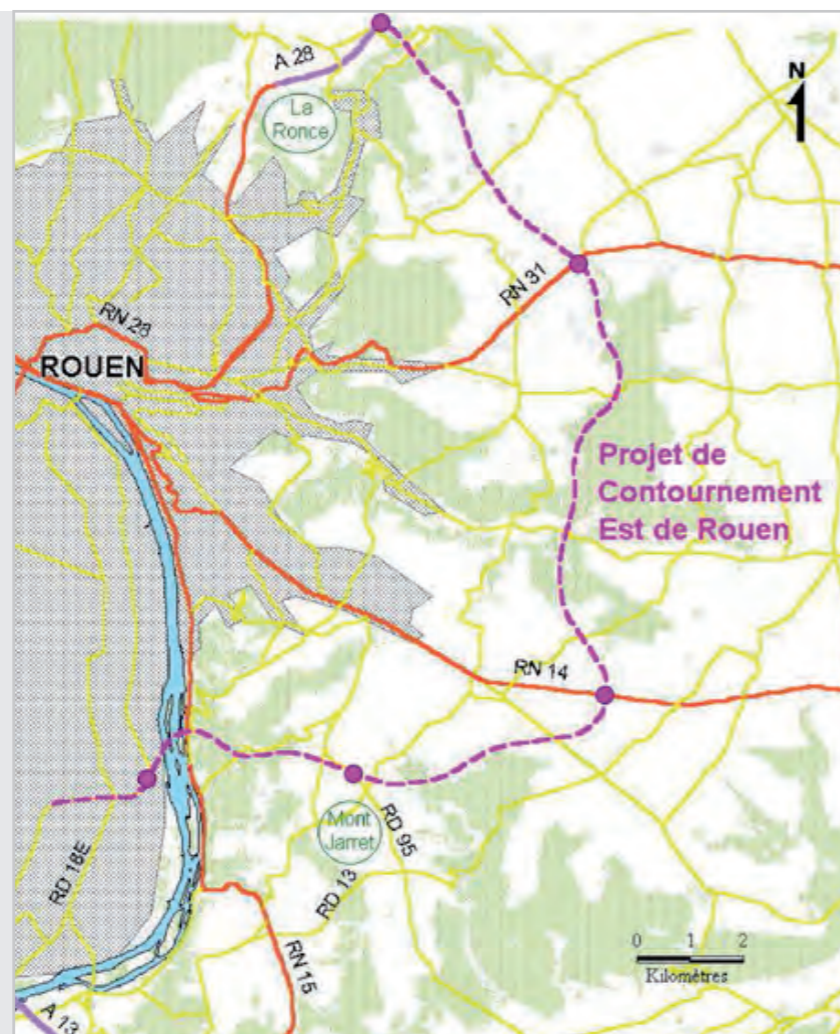


FIGURE 6 : PROJET PRESENTE AU DEBAT PUBLIC DE 2005

A partir de 1999, des études d'avant-projet sommaire sont entreprises par la DDE, permettant d'engager une nouvelle phase de concertation avec les maires et les associations, aboutissant à un fuseau globalement accepté.

Le projet est alors inscrit dans plusieurs documents de planification locaux (dossier de voirie d'agglomération de 1998, plan de déplacements urbains de 2000, schéma directeur Rouen-Elbeuf de 2001 et schéma de cohérence territoriale de 2004) et nationaux (schémas multimodaux de services collectifs de transport de 2002, carte des infrastructures routières de 2003).

Pour être en conformité avec la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, le ministre de l'Équipement demande au Préfet, par décision du

26 mai 2003, de préparer le dossier de saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP).

Diverses études (occupation des sols, faune, flore, hydrologie, paysage...) sont réalisées en vue du débat public.

La CNDP est saisie le 11 septembre 2004. Elle décide l'organisation d'un débat public animé par une commission particulière. Elle justifie sa décision en notant l'importance du projet pour le développement durable de l'agglomération, ses impacts possibles sur l'environnement et ses effets sur la répartition intermodale des flux de circulation et sur l'urbanisation.

A noter que le projet soumis à saisine concerne alors uniquement le contournement Est de Rouen et n'intègre pas le barreau vers l'Eure.

2.1.3 Le débat public de 2005 et la décision ministérielle de mars 2006

Le débat public se tient du 9 juin au 9 novembre 2005. La participation du public est favorisée par le biais de l'ouverture d'un site internet et l'organisation de 13 réunions publiques.

Selon le bilan du Président de la CNDP, quelques associations affirment l'inutilité du contournement, mais « le plus grand nombre de ceux qui se sont exprimés considère qu'il est absolument indispensable de réaliser un contournement de Rouen ».

Si la nécessité de créer un contournement pour améliorer la circulation dans l'agglomération est reconnue, le tracé en lui-même est cependant vivement discuté, bien que soutenu par les grandes collectivités, une partie des communes traversées et les milieux économiques.

L'essentiel des contestations sur le tracé se fonde sur des arguments environnementaux, soulignant la présence de zones écologiquement sensibles, dont la principale est celle du coteau de Saint-Adrien, surplombant la Seine sur la rive droite et appartenant au réseau protégé des sites Natura 2000.

Le Conseil Régional et les deux Conseils Généraux considèrent le projet insuffisant, estimant qu'« il faut le considérer comme un élément de la liaison A28-A13 et donc le prolonger par un barreau de liaison avec le département de l'Eure ».

Le débat montre également que la problématique de l'eau constitue un enjeu majeur pour l'ensemble de l'agglomération de Rouen car huit points de captage d'eau potable, pour certains essentiels à l'alimentation en eau potable de l'agglomération, sont concernés par le fuseau retenu.

Le bruit et la pollution de l'air ont également été mentionnés par le grand public, qui s'est inquiété des incidences directes du projet sur leur cadre de vie.

Enfin, certaines questions sont encore restées en suspens à la fin du débat, en particulier celle de la participation des différents acteurs au financement du projet, bien que les différentes formes de financement aient été débattues.

A la suite du compte-rendu de la Commission Particulière du Débat Public et du Bilan du Président de la CNDP, l'État rend sa décision le 2 mars 2006.

Le ministre en charge des transports, dans cette décision, approuve le principe d'un contournement rapproché et la poursuite des études (art.1 : « Le principe de la réalisation d'un contournement routier à l'Est de Rouen en tracé neuf et selon un profil en travers à 2x2 voies en section courante, avec échangeurs dénivelés, est retenu »). Il insère également le barreau vers l'Eure dans le projet, suite aux enseignements du débat (art.3 : « les études d'avant-projet sommaire d'une liaison interurbaine à 2x2 voies entre le contournement de Rouen et l'autoroute A13 à la hauteur d'Incarville seront réalisées concomitamment à celles du projet de contournement. Elles doivent permettre d'arrêter un périmètre d'étude, de déterminer un tracé et de soumettre ce projet aux enquêtes publiques correspondantes »).

La décision ministérielle rappelle enfin les fonctionnalités auxquelles le projet doit répondre :

- > accueillir une part significative des déplacements internes à la communauté d'agglomération rouennaise, notamment entre les plateaux situés au nord et à l'est de Rouen et les autres secteurs de l'agglomération,
- > délester le centre-ville de Rouen d'une partie du trafic qui le traverse afin de contribuer à l'amélioration du cadre de vie et permettre le développement des transports collectifs et des modes doux,
- > favoriser les échanges entre l'agglomération rouennaise, le secteur de Louviers-Val-de-Reuil et la vallée de l'Andelle,
- > relier directement le contournement routier de Rouen à l'autoroute A13,
- > permettre au trafic de transit venant de l'A28 de rejoindre l'A13 à l'Est de Rouen.

Dans son article 2, la décision ministérielle demande également que soit étudiée la faisabilité de variantes au barreau de raccordement à la RD18e évitant la zone Natura 2000 des coteaux de Saint-Adrien.

2.2 LES ÉTUDES AYANT CONDUIT À LA NOUVELLE SAISINE DE LA CNDP ET LA CONCERTATION RECOMMANDÉE DE 2014

2.2.1 Les études d'avant-projet sommaire de 2007 à 2009, pour le contournement de Rouen et pour le barreau vers l'Eure

Les études menées à partir de 2007 suite au débat public intégreront des variantes suggérées lors du débat public, comme un passage à l'Est du Bois d'Ennebourg dans la partie nord ou une variante rejoignant l'A13 à Sotteville-sous-le-Val, supprimant la nécessité d'un barreau vers Rouen.

Lors de cette phase d'études, de nombreuses variantes de passage ont été étudiées pour le barreau vers Rouen, intégrant des tracés par Sud Saint-Adrien (traversant la partie sud de la zone Natura 2000 des coteaux de Saint-Adrien) et par Port Saint-Ouen (au sud de la zone Natura 2000 mais nécessitant la traversée de la zone Seine-Sud sur la commune de Oissel).

Une première évaluation des enjeux et des impacts des différents tracés par la partie nord du projet a conduit à écarter le tracé Sud Saint-Adrien, trop impactant pour la zone Natura 2000.

Sur le barreau eurois, plusieurs variantes ont été étudiées au nord et au sud de la Seine, étant entendu que le seul franchissement de la Seine et de l'Eure était envisageable entre les communes d'Alizay et du Manoir-sur-Seine.

Cette série d'études est mise en sommeil pendant les discussions du Grenelle de l'Environnement.

2.2.2 La relance des études suite au Grenelle de l'Environnement

Après l'adoption des lois Grenelle, la DREAL de Haute-Normandie relance en 2010 le processus d'études des deux projets qui sont alors réunifiés sous l'appellation de Liaison A28-A13 à l'Est de Rouen.

Conformément à l'article 1 de la loi Grenelle I du 3 août 2009, toutes les variantes seront désormais étudiées au même niveau de précision afin de trouver la meilleure solution eu égard aux effets sur l'environnement humain et naturel, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable est impossible à un coût raisonnable.

Les études porteront plus précisément sur :

- > les tronçons issus du tracé présenté au débat public : « Ouest Bois d'Ennebourg » (OBE) dans la partie nord et « Nord Saint-Adrien » (NSA) pour le raccordement à Rouen,
- > les fuseaux issus de propositions formulées lors du débat public : « Est Bois d'Ennebourg (EBE) dans la partie nord et « Sotteville-sous-le-Val » (SSV) comme alternative à un barreau de raccordement à Rouen,
- > un fuseau de raccordement à Rouen franchissant la Seine à la hauteur de Port-Saint-Ouen : fuseau nommé « Port Saint-Ouen » (PSO), issu de la recherche d'un évitement de la zone Natura 2000 des coteaux de Saint-Adrien, conformément à la décision ministérielle subséquente au débat public,

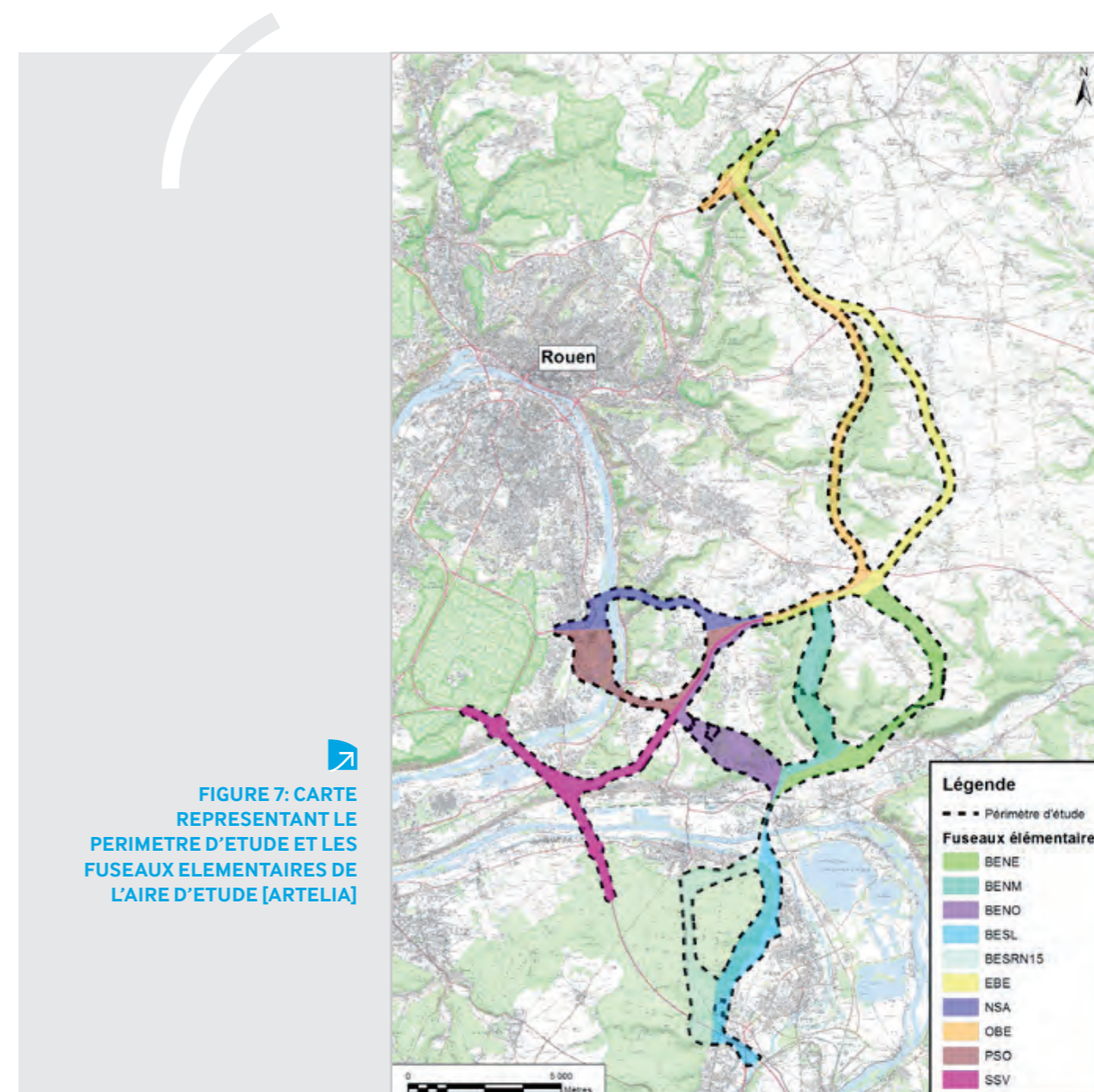


FIGURE 7: CARTE REPRESENTANT LE PERIMETRE D'ETUDE ET LES FUSEAUX ELEMENTAIRES DE L'AIRES D'ETUDE [ARTELIA]

- > Des fuseaux issus des études préliminaires du barreau vers l'Eure et présentés lors du débat public : « Barreau vers l'Eure Nord-Ouest » (BENO), « Barreau vers l'Eure Nord Médian » (BENM), « Barreau vers l'Eure Nord-Est » (BENE), « Barreau vers l'Eure Sud RN15 » (BESRN15) et « Barreau vers l'Eure Sud Lisière » (BESL).

En combinant ces différents fuseaux, ce seront 34 variantes qui seront étudiées au même niveau de précision entre 2010 et 2012.

2.2.3 Des discussions sur la maîtrise d'ouvrage du projet et la nouvelle feuille de route ministérielle

L'avant-projet de Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) de janvier 2011, élaboré suite au Grenelle de l'Environnement, retient des projets d'extension du réseau routier national qui répondent à moins l'un des trois enjeux suivant : la sécurité, le désenclavement et l'équité territoriale, et enfin la résorption de la congestion.

Le projet y est inscrit au titre du décongestionnement du centre-ville de Rouen, ce qui explique sa prise en charge par l'État.

La poursuite des études sera menée en prenant en compte plusieurs hypothèses de répartition de la maîtrise d'ouvrage, entre liaison A28-A13 et barreau de raccordement à Rouen.

Après examen technique et financier et pour répondre aux inquiétudes des collectivités locales, la Ministre en charge des Transports indique par courrier du 28 juin 2011 que l'État n'est pas opposé à une maîtrise d'ouvrage unique « sous réserve que le tracé retenu pour le projet de barreau [vers Rouen] ait un impact acceptable au plan environnemental. [...] Cette condition ne saurait être satisfaite si le tracé retenu conduisait à des impacts sur le milieu naturel qui, même réduits, devaient le mettre en contradiction avec les engagements, notamment européens, que l'État français a pris en matière de préservation de la biodiversité, et singulièrement de la violette de Rouen ».

Afin de répondre à cet enjeu et une fois les études d'incidence Natura 2000 réalisées, les services de l'État ont souhaité en présenter les résultats à la Direction Générale de l'Environnement de la Commission européenne le 3 octobre 2012, conduisant à écarter les variantes « Nord-Saint-Adrien » dans le choix de la « variante préférentielle ».

2.2.4 La nouvelle saisine de la CNDP

La phase de relance des études à partir de 2010 s'accompagne d'une gouvernance ad hoc :

- > Un **Comité de Pilotage (COFIL)** regroupant les grandes collectivités du territoire : Conseil Régional, Conseils généraux de la Seine-Maritime et de l'Eure, Communauté d'Agglomération de Rouen-Elbeuf-Austreberthe, Communauté d'Agglomération Seine-Eure, ainsi que la ville de Rouen. Il intègre également les parlementaires et les conseillers généraux concernés par le projet,
- > Un **Comité Technique (COTECH)** réunissant les services de l'État et des collectivités du COFIL,
- > Des **réunions avec les maires, des réunions avec les partenaires socio-économiques et des réunions avec les associations environnementales**, à la suite des COFIL.

Une dizaine de réunions se tiendront de 2010 à 2013. A l'issue du processus de comparaison des variantes, le **COFIL du 19 octobre 2012** prend acte de la « variante préférentielle » proposée par l'État comprenant les fuseaux :

- > « Ouest-Bois-d'Ennebourg » pour la partie nord,
- > « Port-Saint-Ouen » pour le raccordement à Rouen,
- > « Barreau Eure Nord-Ouest » et « Barreau Eure Sud Lisière » pour le barreau vers l'Eure.

Ce choix sera ensuite présenté aux autres instances de gouvernance.

Au niveau national, la mise en place le 17 octobre 2012 d'une « Commission Mobilité 21 », présidée par le Député Philippe Duron, va retarder le calendrier du projet. Cette commission a en effet pour mission de classer et hiérarchiser les projets inscrits dans le projet de SNIT de 2011, afin d'éclairer et de préciser les conditions de leur mise en œuvre.

La Commission Mobilité 21 va procéder à un examen de chaque projet sur la base d'une évaluation multicritères autour de 4 thèmes d'évaluation (aucun thème n'ayant de prépondérance sur les autres) :

- > La contribution aux grands objectifs de la politique des transports : servir la compétitivité économique nationale, soutenir l'intégration européenne, réduire les inégalités territoriales et améliorer la mobilité de proximité,

- > La performance écologique : empreinte environnementale, effets sur les émissions de gaz à effet de serre, contribution au développement des transports collectifs ou à l'utilisation des transports de marchandises massifiés,
- > La performance sociétale : contribution du projet à l'aménagement du territoire, à la réduction des nuisances pour les riverains des infrastructures, à l'amélioration de la sécurité ou encore à la préservation de la santé,
- > La performance socio-économique, en comparant les bénéfices économiques, sociaux et environnementaux et les coûts du projet.

Le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 fait partie des projets retenus par la commission. Après analyse comparative des enjeux nationaux des différents projets, elle le classe dans la catégorie des premières priorités du scénario n°2. C'est ce second scénario qui sera retenu par le Gouvernement le 9 juillet 2013, permettant au projet d'être relancé.

Suite à ces arbitrages, conformément aux articles L.121-8 et suivants du Code de l'environnement, le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 n'ayant pas fait l'objet d'une enquête publique dans les cinq ans suivant la clôture du débat public de 2005, le Ministre en charge des Transports saisit en septembre 2013 la Commission nationale du débat public (CNDP) pour qu'elle se prononce sur les formes que doit prendre la poursuite du dialogue avec le territoire.

Dans sa décision du 6 novembre 2013, la CNDP considère « que la décision ministérielle de 2006 a été confirmée par les Gouvernements successifs et que ce projet figure dans les priorités affichées par le Premier Ministre à la suite du rapport « mobilité 21 » et que, dans ces circonstances, un débat public organisé par la CNDP sur l'opportunité du projet n'a plus lieu d'être ». Elle décide donc qu'il n'y a pas lieu de mettre en œuvre un nouveau débat public et recommande au maître d'ouvrage de mener une concertation avec le public sous l'égide d'un garant.

Comme le précise la décision de la CNDP, cette concertation est menée sur la base de la « variante préférentielle » proposée par l'État, qui tient compte des positions exprimées lors du débat public de 2005.

2.3 LA CONCERTATION RECOMMANDÉE DE 2014

2.3.1 Le déroulement de la concertation

La concertation se déroule du 2 juin au 12 juillet 2014. Précédée d'un important dispositif d'information (affiches, communiqués et annonces-presse, diffusion large d'un dépliant d'information, dossier de concertation), elle prévoit l'expression du public au travers d'un site internet (www.liaisonA28A13.com), de coupons T intégrés au dépliant et de réunions publiques.

Neuf réunions publiques sont organisées. En dehors des deux réunions publiques d'ouverture (Rouen et Evreux) et de la réunion publique de clôture (Rouen), le dispositif de concertation prévoit des modalités programmées dans les communes directement concernées par la variante préférentielle :

- > trois réunions publiques territoriales (Saint-Jacques-sur-Darnétal, Pîtres et Val-de-Reuil),
- > trois tables rondes (Oissel, Gouy et Alizay) des thématiques spécifiques : le développement économique, l'environnement humain et naturel, les déplacements.

Au final, les réunions publiques rassemblent près de 2 500 participants. Plus de 1 700 avis sont recueillis (dont 62 contributions écrites émanant de collectivités, d'élus, d'organismes consulaires, d'associations ou d'entreprises).

A l'issue de la concertation, le garant adresse son bilan à la CNDP. Le Maître d'Ouvrage adresse son propre compte-rendu au Ministre en charge des Transports qui le soumet à son tour à la CNDP.

Le compte-rendu avait préalablement été présenté aux membres du COPIL, aux élus du territoire et aux partenaires socio-économiques et associatifs, lors de réunions organisées en octobre 2014.

Dans sa décision du 3 décembre 2014, la CNDP prend acte du compte-rendu du Maître d'Ouvrage et du bilan du garant.

2.3.2 Les enseignements de la concertation

La concertation confirme la nécessité du contournement, et les objectifs de décongestion routière, d'amélioration du cadre de vie et de développement économiques alloués au projet.

Malgré l'évocation d'un scénario par le pont Flaubert ne répondant pas aux objectifs du projet, et la mise en avant d'alternatives modales (fret fluvial et ferroviaire, développement des transports en commun), la concertation ne verra pas l'émergence de tracés nouveaux, pouvant modifier le tracé de la variante préférentielle présentée.

Sur les communes traversées, notamment à Oissel, Gouy ou Val-de-Reuil, les réunions de concertation voient s'exprimer les craintes des populations directement concernées par le passage de l'infrastructure sur ou à proximité de leur commune.

Le barreau de raccordement à Rouen fait l'objet de nombreuses expressions, dès avant la tenue de la concertation, car il constitue la principale modification du tracé depuis le débat public de 2005. Les représentants des communes traversées et des habitants expriment leur opposition au tracé présenté, et notamment la création d'un viaduc de franchissement de la Seine dans ce secteur, en raison de son impact sur la commune des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen en rive droite et sur les communes de Oissel et de Saint-Etienne-du-Rouvray en rive gauche.

Le barreau eurois constitue le second secteur sensible lors de la concertation, notamment au niveau du franchissement de la Seine et de l'Eure : de nombreuses craintes s'expriment sur l'impact paysager de l'ouvrage de franchissement et sur l'intégration de l'infrastructure dans la lisière de la forêt de Bord.



Réunion publique d'ouverture - 4 juin 2014 à Evreux

Dans la partie nord, l'essentiel des recommandations porte sur la prise en compte de la ressource en eau et la sensibilité des points de captage liée à la nature karstique des sols.

La concertation sera également l'occasion de mettre au débat le modèle de financement de l'infrastructure, de nombreuses voix s'élevant contre une mise à péage, notamment pour le barreau eurois.

Pour autant, au-delà des réunions publiques territoriales, les autres formes d'expression mises à la disposition du public (coupon T, avis sur internet, contributions) verront l'expression d'un fort soutien à la nécessité et à l'urgence de réalisation du projet de la part des particuliers, concernés par les nuisances actuelles, des milieux économiques et consulaires, et des grandes collectivités territoriales.

Le bilan du garant tiendra à souligner cette adhésion aux objectifs poursuivis par le projet, et donc à la réalisation d'un contournement Est de Rouen, y compris par des élus du territoire concernés par le tracé mis en débat, quand bien même ils en critiquent certains aspects.

Le 7 janvier 2015, la Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie et le Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche donnent leur accord à la poursuite du projet et à l'engagement des études préalables à la déclaration d'utilité publique. Le courrier précise que le projet « se poursuivra dans la perspective d'une mise en concession, selon le tracé de la « variante préférentielle » présentée au public lors de la concertation.

Les documents d'information de la concertation 2014

Contournement Est de Rouen
LIAISON A28-A13

Dossier de concertation

Concertation

du 2 juin au 12 juillet 2014

DÉSENCLEVER LA VALLÉE DE L'ANDELLE

LES TRAFICS ATTENDUS ET LES EFFETS DU PROJET SUR LE RESTE DU RÉSEAU ROUTIER

UN PROJET QUI BÉNÉFICIERA AUX TRANSPORTS EN COMMUN ET À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le projet constitue un enjeu majeur pour la Haute-Normandie et pour l'ensemble des territoires traversés.

Un enjeu d'attractivité économique, le projet pourrait renforcer et sécuriser le desserte des importantes zones d'activités, notamment portuaires et logistiques.

Un enjeu et une opportunité pour le développement accéléré des transports en commun et le cadre de vie, grâce à l'accompagnement du projet par une politique de reconquête de la vallée.

Un enjeu et une opportunité pour accompagner les politiques locales de développement urbain, afin d'améliorer le desserte des zones urbaines, tout en limitant la consommation d'éspaces agricoles et naturels.

www.liaisona28a13.com

Les rendez-vous de la concertation

Date	Lieu
Lundi 2 juin 2014	18h30 - 19h30 Mairie de Rouen Place de l'Horloge 76000 Rouen
Mardi 3 juin 2014	18h30 - 19h30 Mairie d'Yvetot 10 rue de la République 76100 Yvetot
Mardi 10 juin 2014	18h30 - 19h30 Mairie de Lisieux 1 rue de la République 14100 Lisieux
Jeudi 12 juin 2014	18h30 - 19h30 Mairie de Lisieux 1 rue de la République 14100 Lisieux
Lundi 16 juin 2014	18h30 - 19h30 Mairie de Lisieux 1 rue de la République 14100 Lisieux

www.liaisona28a13.com

UNE RÉPONSE À LA CONGESTION ROUTIÈRE DANS L'AGGLOMÉRATION ROUENNAISE

Le carrefour de nombreuses routes et autoroutes très fréquentées, l'agglomération rouennaise est victime d'une importante congestion routière qui dégrade gravement la qualité de vie des habitants.

Le projet de Contournement Est de Rouen - Liaison A28-A13 doit permettre de désamorcer une partie des trafics, notamment pendulaires, qui traversent aujourd'hui le cœur d'agglomération, et de réorienter les véhicules vers des zones d'évitement.

Le projet entend aussi améliorer les échanges entre le secteur de Lyautey-Vai-de-Bœuf et Rouen, et offrir de bonnes conditions de desserte de la vallée de l'Andelle.

Nécessité des caractéristiques autoroutières et une mise à l'échelle, la variante retenue à l'issue des études est soumise à la concertation.

Contournement Est de Rouen
LIAISON A28-A13

Concertation

2 juin > 12 juillet 2014

Venez vous informer et vous exprimer sur le projet

www.liaisona28a13.com

Les rendez-vous de la concertation

du 2 juin au 12 juillet 2014

Venez vous informer et vous exprimer sur le projet

www.liaisona28a13.com

La prise en compte des enjeux humains et environnementaux

Les études menées ont permis d'identifier les valeurs préférentielles des habitants pour le projet. Les enjeux humains et environnementaux sont au cœur du projet et ont été pris en compte dès le début du processus. Les valeurs préférentielles des habitants ont été prises en compte dès le début du processus.

14 variantes de passage étudiées

Une variante préférentielle qui tient compte des enjeux humains et environnementaux

www.liaisona28a13.com

Les objectifs du projet et les bénéfices attendus

Carrefour de nombreuses routes et autoroutes très fréquentées, l'agglomération rouennaise est victime d'une importante congestion routière qui dégrade la qualité de vie des habitants.

Désamorcer une partie des trafics notamment de poids lourds

Renforcer les liaisons entre Rouen et le nord de l'Eure

Permettre le développement des transports en commun

www.liaisona28a13.com

Le projet en bref

Le projet a été étudié à la concertation préalable à la création d'une liaison autoroutière entre l'A28 nord et l'autoroute A13 et à l'A13 et sera d'environ 41 km de longueur.

LES CHIFFRES CLÉS

- 2,2 km de travaux autoroutiers
- 41 km d'autoroute
- 1 million d'euros de travaux de voirie
- de 20 à 30 000 véhicules par jour
- 9 communes traversées

CALENDRIER DU PROJET

www.liaisona28a13.com

La concertation

Recommandée par la Commission nationale du débat public (CNDBP), la concertation sur le projet de Contournement Est de Rouen - Liaison A28-A13 se tiendra du 2 juin au 12 juillet 2014.

LES RENDREZ-VOUS DE LA CONCERTATION

Comment s'informer ?

Comment s'exprimer ?

www.liaisona28a13.com

2.4 L'ÉVOLUTION DU PROJET POST-CONCERTATION

2.4.1 Rappel : les principes de poursuite du dialogue

Dès la clôture de la concertation, le maître d'ouvrage avait rappelé la méthode qu'il entendait mettre en œuvre pour la poursuite du dialogue, à savoir revenir vers le territoire d'ici à l'enquête publique :

- > vers la Région, les Départements et les agglomérations, pour échanger sur le dossier d'étude d'impact,
- > vers les maires en compagnie des agglomérations, dans le cadre de réunions tripartites, pour proposer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation tout au long du linéaire,
- > vers les associations et l'ensemble des partenaires consultés dans les phases précédentes.

Après la série de réunions d'octobre 2014 destinée à présenter aux parties prenantes le projet de compte-rendu de la concertation, la DREAL Haute-Normandie a rencontré les maires des communes traversées, de fin janvier à l'été 2015, lors de réunions regroupant parfois plusieurs communes et, le plus souvent, en présence de représentants de l'agglomération concernée (Communauté d'Agglomération Seine-Eure pour la partie sud du projet, CREA devenue Métropole Rouen Normandie pour les communes plus proches de Rouen). La DREAL Haute-Normandie a également présenté l'état d'avancement du projet à l'ensemble des élus du Bureau Communautaire de la CASE le 9 avril 2015.

Plusieurs réunions ont également eu lieu avec des associations ou des organismes mobilisés sur le projet (association ACCES, Groupe Ornithologique Normand, GPMR, ONF...).

Les rencontres avec les services techniques des agglomérations se sont par ailleurs poursuivies, tout comme la démarche engagée avec l'Agence d'Urbanisme de

Rouen et des Boucles de la Seine et de l'Eure (AURBSE), dans la perspective de formalisation d'une « Charte pour une valorisation réciproque de l'infrastructure et du territoire ».

L'ensemble de ces échanges, menés parallèlement à la conduite des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique, vont conduire les services de l'État à chercher à optimiser le projet présenté en concertation, au travers de plusieurs évolutions.

2.4.2 L'optimisation des points d'échange entraînant une diminution de la consommation foncière agricole, boisée et bâtie

La principale optimisation du projet depuis la concertation de 2014 concerne les points d'échanges.

Les préoccupations exprimées lors de la concertation, notamment au niveau du point d'échange entre la liaison A28-A13 et le barreau de raccordement à Rouen, tout comme dans le secteur d'Incarville au niveau de la jonction avec l'A13 et l'A154, ont conduit les services de l'État à rechercher des modalités d'insertion plus compactes.

Les études de trafic, plus poussées, réalisées dans le cadre des études préalables à l'enquête publique ont conduit le maître d'ouvrage à estimer que le besoin de bretelles d'échanges à deux voies était suffisamment lointain (de l'ordre de 60 ans) pour permettre d'envisager des bretelles à une voie dans le cadre du présent projet.

Ce choix de conception permet d'envisager des échangeurs autoroutiers plus réduits, diminuant sensiblement leur impact foncier.

Hypothèse de tracé indicative. Le tracé précis sera déterminé par le concessionnaire au sein de la bande DUP.

Evolution de l'échangeur avec l'A28 nord



Au niveau de ce point d'échange, la nouvelle conception de l'échangeur permet d'éviter une consommation foncière le long de l'A28, au nord de l'échangeur, sur un secteur agricole et partiellement boisé.

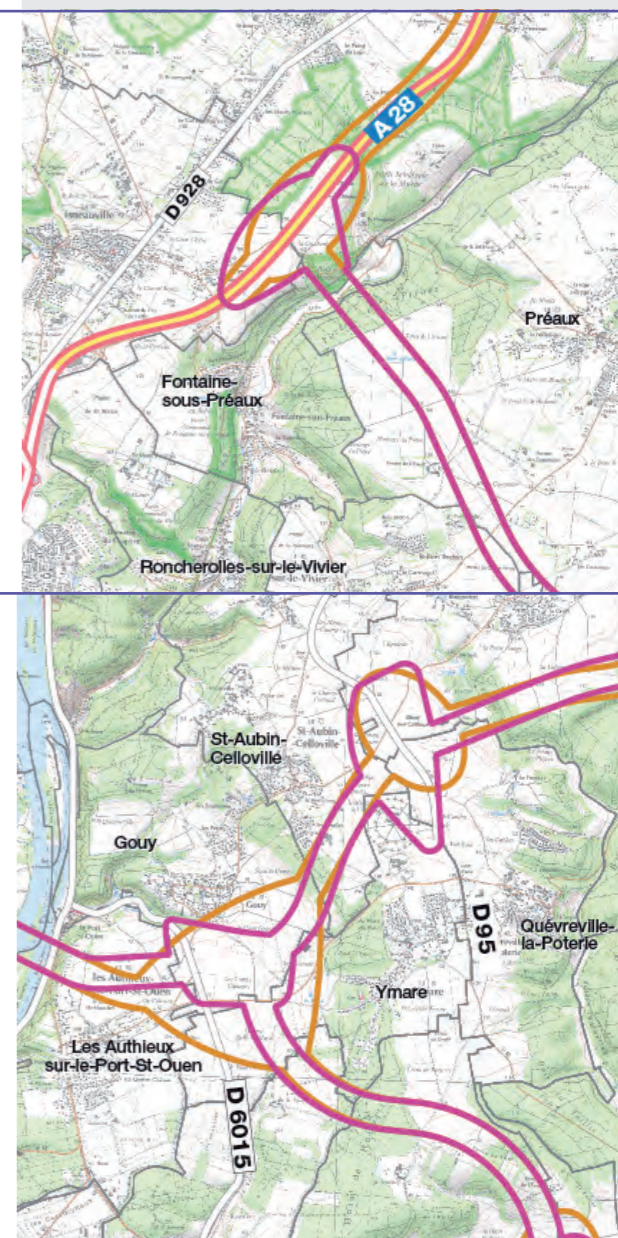
Evolution de l'échangeur entre la liaison A28-A13 et le barreau de raccordement à Rouen

Nœud autoroutier important du projet, ce point d'échange connaît une évolution très significative par rapport au projet présenté en concertation.

Cette conception, plus compacte, permet d'éloigner la bande DUP relative à l'échangeur des principaux secteurs bâtis des communes de Gouy, Ymare et les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen. Elle réduit significativement les surfaces agricoles concernées par la bande DUP.

En tenant compte du relief vallonné sur ce secteur, l'intégration paysagère de l'infrastructure vis-à-vis des habitants des trois communes environnantes à l'échangeur devrait également être facilitée.

-  Bande DUP présentée à l'enquête publique de 2016
-  Variante présentée à la concertation recommandée de 2014



Evolution de l'échangeur entre le projet, l'A13, l'A154 et la RD6015

Sur ce secteur, les études préalables à l'enquête publiques ont conduit à deux évolutions majeures :

- > la réduction à 2x1 voies des bretelles d'échange,
- > la suppression des bretelles sud à la hauteur de la RD6015 entre la liaison A28-A13 et l'autoroute A13 vers et en direction de Caen.

Considérant la faiblesse des trafics attendus entre la liaison A28-A13 et l'autoroute A13 dans les sens Caen>liaison et liaison>Caen, le choix de supprimer ces deux bretelles a permis de repenser l'ensemble de l'emprise de l'échangeur.

En effet, pour les trajets Caen <> Liaison A28-A13, les itinéraires auront vocation à être fléchés de manière à orienter les trafics par le boulevard industriel et le barreau de raccordement passant par Oissel – Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen – Gouy.

Pour autant, l'ensemble des mouvements restera possible près d'Incarville avec la nouvelle configuration envisagée puisque les véhicules pourront rejoindre ou quitter l'infrastructure en passant par l'échangeur actuel d'Incarville et en empruntant la RD6015. Les automobilistes souhaitant rejoindre la RD6015 depuis Caen emprunteront quant à eux le même itinéraire qu'aujourd'hui, via l'échangeur d'Incarville.

Les bénéfices de ce nouvel aménagement sont très significatifs par rapport au projet présenté en concertation : la surface de la bande DUP de l'échangeur est très sensiblement réduite, épargnant ainsi d'importantes surfaces forestières de la forêt domaniale de Bord-Louviers.

L'impact foncier est également très fortement réduit vis-à-vis du bâti proche de l'autoroute A13, principalement sur la commune d'Incarville.

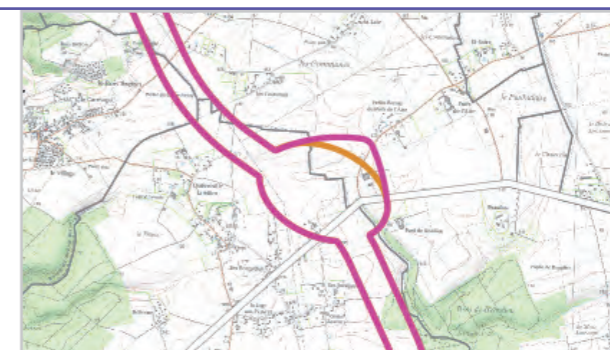
Enfin, la bande DUP présentée à l'enquête publique de 2016 épargne désormais les zones humides comprises entre l'A154 et les voies ferrées. C'est donc l'ensemble des impacts sur l'environnement humain et naturel qui se trouvent sensiblement réduits à l'issue des nouvelles études d'insertion.



2.4.3 Les autres évolutions de la bande DUP

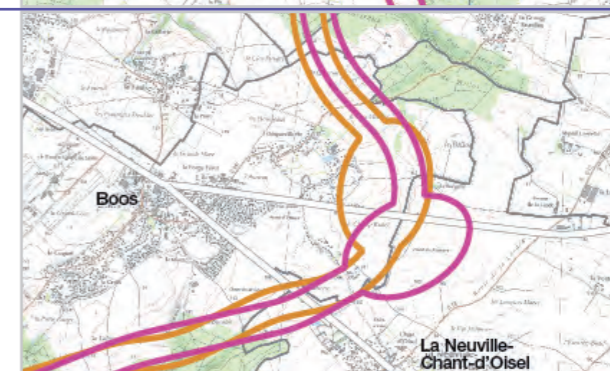
L'évolution du diffuseur avec la RN31

De manière très ponctuelle et suite aux études d'insertion réalisées, la bande DUP du diffuseur avec la RN31 a été étendue vers le nord-est afin de garantir la qualité du rétablissement avec la RD7. La qualité des rétablissements a fait l'objet de points d'attention lors des rencontres avec les communes en phase de poursuite du dialogue.



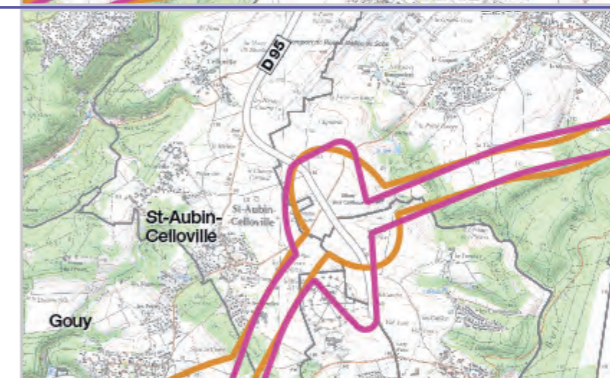
L'évolution du diffuseur avec la RD6014

Suite aux rencontres avec les communes de Boos et de La Neuville-Chant-d'Oisel, les services de l'État ont choisi de décaler le diffuseur avec la RD6014 au sud-est de l'emplacement présenté en concertation. Cette évolution permet d'éloigner l'infrastructure des zones bâties, en particulier du hameau de Franquevilette.



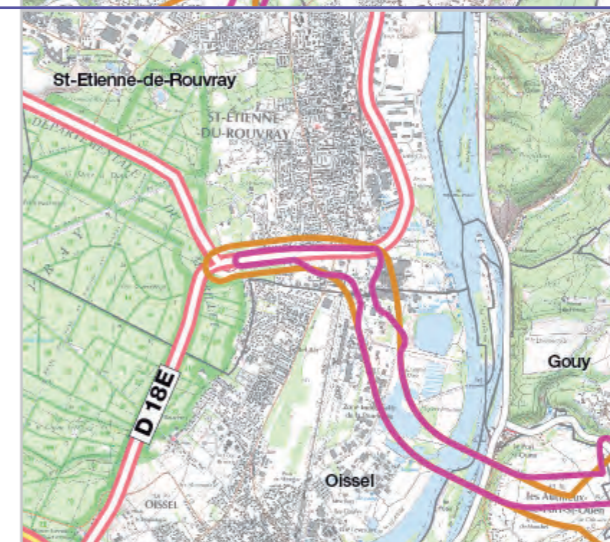
L'évolution du diffuseur avec la RD 95

La configuration du diffuseur a été revue suite aux échanges avec les communes : le décalage à l'ouest et au sud de la bande DUP du diffuseur a été conçu pour permettre le rétablissement optimal de la RD95.



Dans la zone Seine-Sud : répondre aux inquiétudes concernant Europac

Suite à des questions et des inquiétudes nombreuses lors de la concertation, la DREAL avait affirmé publiquement lors de la réunion publique de Oissel que les unités de production de l'usine Europac de Saint-Etienne-du-Rouvray ne seraient pas impactées par le projet. Après affinement des études d'insertion, la bande DUP a donc été volontairement rétrécie dans ce secteur de la zone Seine-Sud afin d'imposer au futur concessionnaire un tracé évitant nécessairement ces unités de production.



2.4.4 Des mesures d'insertion pour répondre aux préoccupations exprimées

Réduire l'impact aux Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen

Le passage du projet aux Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen avait cristallisé une partie des critiques formulées à l'encontre du barreau de raccordement à Rouen. Les services de la DREAL ont donc conduit de nouvelles études afin de rechercher une solution permettant de minimiser l'impact sur l'habitat comme sur le paysage.

À l'issue de ces nouvelles études, le passage du projet dans ce secteur a été revu avec une tranchée beaucoup moins profonde, nécessitant de fait une largeur beaucoup moins importante. Ces deux évolutions rendent possible la couverture de la tranchée, son intégration paysagère et le rétablissement direct de la rue du Clos Mouchel. Si les impacts paysagers et humains du projet s'en trouvent diminués, cette solution – comme toutes solutions de passage – nécessite des acquisitions foncières et immobilières.

Une tranchée couverte à proximité du hameau du Boc

Évoquée dès du débat public de 2005 et redemandée par les communes de Boos lors de la phase de dialogue post-concertation, la couverture de l'infrastructure au droit des habitations les plus proches du hameau du Boc a été intégrée dans le projet dès la phase d'enquête publique, s'imposant ainsi au futur concessionnaire.

Cette tranchée couverte devra aussi permettre de garantir le rétablissement de la rue du Boc et la minimisation de l'impact sonore et paysager pour les habitations environnantes.

Un traitement paysager spécifique pour favoriser l'intégration paysagère dans la lisière de la forêt de Bord

Le passage du projet en lisière de la forêt de Bord avait soulevé de nombreuses inquiétudes quant à la visibilité de l'infrastructure, préoccupations notamment exprimées par la commune de Val-de-Reuil, lors de la concertation et lors des rencontres ultérieures.

Sur ce secteur, le projet présenté à l'enquête publique prévoit un remodelage paysager à l'Est de l'infrastructure, permettant de la masquer au maximum depuis les habitations.

2.4.5 La poursuite du dialogue continu

Un dialogue post-concertation s'est poursuivi depuis septembre 2014. L'ensemble des parties prenantes est amené à dialoguer sur le projet de liaison A28/A13. Dans ce cadre, de nombreuses réunions ont eu lieu : communes, Chambre d'agriculture de Seine-Maritime, la CASE, l'EPFN, la SAFER, l'ONF, Métropole Rouen Normandie...

FIGURE 8 : VUE SUR LA TRANCHEE EN RIVE DROITE A HAUTEUR DE LA COMMUNE DES AUTHIEUX-SUR-LE-PORT-SAINT-OUEN [VEGETUDE, 2015]



FIGURE 9 : VUE SUR LE PASSAGE EN TRANCHE COUVERTE A HAUTEUR DU HAMEAU DU BOC [VEGETUDE, 2015]



FIGURE 10 : VUE SUR L'INSERTION EN FORET DE BORD [VEGETUDE, 2015]



2.5 TABLEAU SYNTHÉTIQUE DE L'HISTORIQUE

Dates	Etapes clés
1972	Inscription du projet de contournement Est de Rouen au schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU).
1991	Relance des études de faisabilité du contournement Est de Rouen.
18-juin-93	Présentation des études de faisabilité devant les collectivités par le Préfet autour de trois options possibles.
23-sept-94	Décision ministérielle retenant l'option d'un contournement Est rapproché.
1995	Débat d'intérêt régional prolongé par la préparation du Dossier de voirie d'agglomération (DVA). Etude de faisabilité du barreau vers l'Eure réalisée par le CETE NC
24-déc-96	Décision ministérielle approuvant : > La création d'un contournement Ouest concédé devant assurer la continuité de l'autoroute A28, > La création d'un contournement Est non autoroutier proche de l'agglomération, complété par une liaison vers l'Eure.
avr-97	Concertation présidée par le préfet de l'Eure sur le barreau vers l'Eure.
04-nov-98	Concertation aboutissant à la définition par arrêté préfectoral d'un périmètre d'études de 300 mètres établi sur la base du fuseau de référence du contournement Est.
2000	Inscription des études du contournement Est et du barreau vers l'Eure au contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2000-2006. Inscription du projet dans le plan de déplacement urbain (PDU) et le schéma directeur de l'agglomération Rouen-Elbeuf.
02-févr-01	Approbation du schéma directeur de l'agglomération Rouen-Elbeuf (prise en compte du futur contournement).
11-févr-01	Approbation du PDU de la Communauté d'Agglomération rouennaise (prise en compte du futur contournement).
déc-03	Approbation par la CIADT des schémas de service collectifs de transports et carte des infrastructures du projet de contournement Est.
11-sept-04	Saisie de la commission nationale du Débat Public (CNDP).
9 juin 2005 au 9 novembre 2005	Débat public pour le projet de contournement routier Est de Rouen.
02-mars-06	Décision ministérielle retenant le principe de réalisation d'un contournement routier à l'est de Rouen complété par un barreau vers l'Eure en tracé neuf et selon un profil en travers à 2x2 voies en section courante, avec échangeurs dénivelés.
28-juin-11	Précision ministérielle en charge des Transports favorable à une maîtrise d'ouvrage unique de l'Etat sous réserve que le tracé retenu ait un impact acceptable au plan environnemental, c'est-à-dire qui ne mette pas l'Etat « en contradiction avec les engagements, notamment européens, qu'il a pris en matière de préservation de la biodiversité et singulièrement de la violette de Rouen ».
06-nov-13	Décision de la CNDP recommandant la tenue d'une concertation publique sous l'égide d'un garant
2 juin 2014 au 12 juillet 2014	Concertation publique sous l'égide d'un garant désigné par la CNDP
03-déc-14	Décision de la CNDP qui donne acte au Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie du bilan de la concertation recommandée et du rapport du garant
07-janv-15	Décision ministérielle de poursuite des études pour préparer l'enquête publique selon le tracé de la variante préférentielle soumise à la concertation
Depuis septembre 2014	Poursuite du dialogue continu

TABLEAU 2 : DATES CLES DE L'HISTORIQUE DU PROJET

Le chapitre suivant décrit les études ayant conduit au choix de la variante préférentielle présentée à la fin de l'année 2012 aux différents comités.