





Sommaire

Préambule	4
Partie 1 - Introduction - Synthèse des étapes de concertation passées	6
1.1 Des premières réflexions au débat public de 2005	7
1.2 Les études ayant conduit à la nouvelle saisine de la CNDP et la concertation recommandée de 2014	8
1.3 La concertation recommandée de 2014	10
1.4 Les principes de poursuite du dialogue post-concertation	10
Partie 2 - Le débat public de 2005	11
2.1 La décision de la Commission nationale du débat public (CNDP) du 3 novembre 2004 d'organiser un débat public animé par une commission particulière	12
2.2 Le Compte-rendu du débat public de 2005 établi par la Commission particulière du débat public (CPDP)	14
2.3 Le Bilan établi par le Président de la Commission nationale du débat public (CNDP) suite au débat public de 2005	65
2.4 La décision ministérielle du 2 mars 2006 faisant suite au débat public	70
Partie 3 - La concertation recommandée de 2014	72
3.1 La décision de la Commission nationale du débat public (CNDP) du 6 novembre 2013 recommandant l'organisation d'une concertation sous l'égide d'un garant	73
3.2 Le Compte-rendu de la concertation de 2014 établi par le maître d'ouvrage	74
3.3 Le Rapport du garant de la concertation de 2014	106
3.4 La décision de la CNDP du 3 décembre 2014 donnant acte au maître d'ouvrage du compte-rendu de la concertation et du rapport du garant	113
3.5 La décision ministérielle du 7 janvier 2015 d'engager les études préalables à l'enquête publique	114
Partie 4 - La poursuite du dialogue et de l'information depuis la concertation de 2014	115
4.1. La poursuite du dialogue et de l'information jusqu'à l'enquête publique	116
4.2. L'évolution du projet issu du dialogue continué	119
4.3. Les prochaines étapes de dialogue et d'information	122

Préambule

Le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 consiste à créer une liaison autoroutière reliant l’A28 nord à hauteur d’Isneauville et l’A13 et l’A154 près d’Incarville, ainsi qu’à la RD18e près du carrefour communément appelé le « rond-point aux vaches ».

La longueur totale du projet autoroutier est de 41,5 km décomposée en :

- > Une branche de 36 km reliant l’autoroute A28 au niveau d’Isneauville à l’autoroute A13 et l’autoroute A154 au niveau d’Incarville
- > Une branche de 5,5 km reliant la première, au niveau de Gouy/Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen à la route départementale 18^e à Saint-Etienne du Rouvray.

Ce projet vise à :

- > détourner une partie des trafics qui traversent à l’heure actuelle le cœur d’agglomération,
- > orienter les trafics d’échange liés aux zones logistiques et portuaires vers des axes routiers sécurisés
- > capter une partie des trajets domicile-travail entre le centre de l’agglomération rouennaise et les « plateaux Est »
- > améliorer les liaisons entre l’agglomération rouennaise et l’Eure
- > améliorer la desserte de la vallée de l’Andelle.

Le projet entend contribuer à la dynamique du territoire, en permettant le développement des transports en commun et une meilleure maîtrise de l’espace et du développement économique.

Le projet a fait l’objet de plusieurs étapes de concertation depuis son origine : débat d’intérêt régional en 1995, débat public en 2005, concertation recommandée par la CNDP sous l’égide d’un garant en 2014, poursuite du dialogue et de l’information en 2015.

Le présent dossier expose le cadre, les objectifs et le dispositif de concertation mené lors de ces différentes étapes.

Après un retour synthétique sur l’articulation entre les études conduites, la concertation avec le territoire et l’évolution du projet en résultant, cette pièce du Dossier d’Enquête Préalable à la Déclaration d’Utilité Publique expose :

- > la décision de la CNDP du 3 novembre 2004 d’organiser un débat public animé par une commission particulière,
- > le Compte-Rendu du débat public de 2005 établi par la Commission particulière du débat public,
- > le Bilan établi par le Président de la CNDP suite au débat public de 2005,
- > la Décision Ministérielle du 2 mars 2006 faisant suite au débat public,
- > la décision de la CNDP du 6 novembre 2013 recommandant l’organisation d’une concertation sous l’égide d’un garant,
- > le Compte-rendu de la concertation de 2014 établi par le maître d’ouvrage,
- > le Rapport du garant de la concertation de 2014,
- > la décision de la CNDP du 3 décembre 2014 donnant acte au maître d’ouvrage du compte-rendu de la concertation et du rapport du garant,
- > La décision ministérielle du 7 janvier 2015 d’engager les études préalables à l’enquête publique.

Partie 1 – Introduction

Synthèse des étapes de concertation passées

1.1 Des premières réflexions au débat public de 2005

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.

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.



> **CARTE DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE DE L'ARRÊTÉ DE PRISE EN CONSIDÉRATION DU PROJET DU 4 NOVEMBRE 1998**

À 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).



> **CARTE DU PROJET PRÉSENTÉ AU DÉBAT PUBLIC**

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.

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

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.

À 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.

1.2 Les études ayant conduit à la nouvelle saisine de la CNDP et la concertation recommandée de 2014

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.

La relance des études suite au Grenelle de l'Environnement

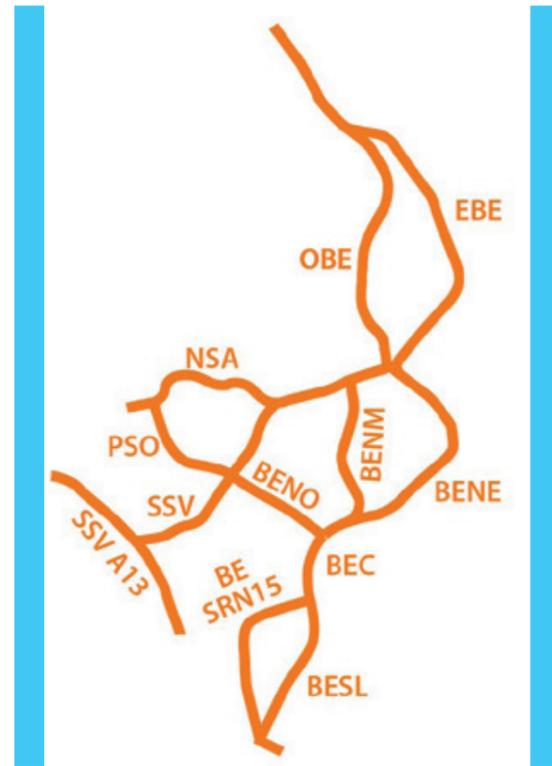
Après l'adoption des lois Grenelle, la DREAL de Haute-Normandie relance en 2010 le processus d'études des deux projets qui sont alors réunifiés sous l'appellation de Liaison A28-A13 à l'Est de Rouen.

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 ;
- > 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.



> CARTE DES FUSEAUX ÉLÉMENTAIRES ÉTUDIÉS

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 ».

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 **COPIL 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.

1.3 La concertation recommandée de 2014

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 2500 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.

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.

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.

1.4 Les principes de poursuite du dialogue post-concertation

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'Etat à chercher à optimiser le projet présenté en concertation, au travers de plusieurs évolutions.