

# Partie 4

## La poursuite du dialogue et de l'information depuis la concertation de 2014

## 4.1. La poursuite du dialogue et de l'information jusqu'à l'enquête publique

### Les principes envisagés pour la poursuite du dialogue évoqués en clôture de la concertation

Lors de la réunion de 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 les financeurs potentiels pour échanger sur les études préalables à l'enquête publique, selon leur niveau d'avancement ;
- > vers les maires des communes traversées, lors de rencontres associant si possibles les agglomérations dont elles dépendent, afin d'étudier avec elles les enjeux locaux qui n'auraient pas été identifiés et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation afférentes ;
- > vers les associations et l'ensemble des partenaires consultés lors des phases précédentes.

Ces principes ont été confirmés lors du cycle de réunions organisé à l'automne 2014 pour présenter le projet de compte-rendu de la concertation.

### Une gouvernance modifiée et une présentation du projet de compte-rendu aux représentants du territoire

A l'issue de la concertation, le Préfet de région Haute-Normandie a souhaité repenser la gouvernance du projet en définissant de nouvelles instances de suivi.

Ainsi, le Comité de Pilotage a vu sa composition revue, associant les financeurs potentiels (Etat, Région, Conseils départementaux de l'Eure et de la Seine-Maritime, CREA (devenue Métropole Rouen Normandie), Communauté d'agglomération Seine-Eure (CASE) et Ville de Rouen), tandis qu'étaient créées deux instances de suivi complémentaires :

- > l'une, le Comité des élus, rassemblant l'ensemble des maires, des conseillers départementaux et des parlementaires du périmètre d'études
- > l'autre, le Comité des partenaires socio-économiques et associatifs, rassemblant dans une même instance les représentants des associations reconnues pour la protection de l'environnement et les représentants du monde économique..

Cette évolution de la gouvernance entendait d'une part favoriser un dialogue commun à l'ensemble des élus du territoire, d'autre part, l'encourager un échange direct entre les associations de protection de l'environnement et les représentants des milieux consulaires économiques et agricoles.

C'est donc auprès de ces nouvelles instances qu'a été présenté le projet de compte-rendu de la concertation établi par le maître d'ouvrage :

- > le 17 octobre 2014 auprès du Comité de Pilotage
- > le 22 octobre 2014 auprès du Comité des élus
- > le 23 octobre 2014 auprès du Comité des partenaires socio-économiques et associatifs

Outre le partage du contenu du projet de bilan, ces trois réunions ont vu le maître d'ouvrage présenter les étapes suivantes du projet et les modalités de poursuite du dialogue, dans l'hypothèse d'une décision ministérielle de poursuite du projet.

La réunion du Comité de Pilotage a vu les représentants du Conseil général de l'Eure et de la CASE rappeler leur souhait d'une intégration de qualité en lisière de la Forêt de Bord, de telle sorte qu'elle ne soit pas perceptible pour les habitants des communes de Val-de-Reuil et du Vaudreuil.

La réunion du Comité des partenaires socio-économiques et associatifs a été l'occasion de voir émerger de nouvelles pistes de réflexion quant à la mutualisation de foncier destiné aux mesures compensatoires du projet.

### Une disponibilité permanente à l'issue de la concertation, en amont de la décision ministérielle

Dans l'attente d'une décision ministérielle, les services de la DREAL Haute-Normandie sont restés disponibles pour les collectivités, associations et organismes qui la sollicitaient.

Le 5 septembre 2014, l'association ACCES regroupant une partie des maires des communes traversées par le projet a ainsi rencontré la DREAL. Certains points durs du projet ont été évoqués, notamment le mode de franchissement de l'infrastructure aux Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen.

En anticipation des études d'optimisation du projet, les services de la DREAL Haute-Normandie ont également rencontré la Chambre d'agriculture de Seine-Maritime le 15 décembre 2014 pour entamer les réflexions sur des solutions de réductions des emprises agricoles.

### La décision ministérielle : point de départ d'une nouvelle phase de « dialogue continué »

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 ont adressé un courrier donnant au préfet de la région Haute-Normandie un accord pour la poursuite du projet et à l'engagement des études préalables à la déclaration d'utilité publique.

La décision confirme la poursuite du projet dans la perspective d'une mise en concession, selon le tracé de la « variante préférentielle » présentée au public lors de la concertation.

La ministre et le secrétaire d'Etat invitent les services de la DREAL à associer à cette nouvelle étape l'ensemble des acteurs concernés.

Ces principes ont donc été mis en application durant tout le premier semestre et jusqu'à l'automne 2015, en parallèle de la conduite des études préalables à la déclaration d'utilité publique.

### Les rencontres multithématiques avec les collectivités locales

Les communes du périmètre du projet ont été rencontrées, soit individuellement, soit par groupe de deux ou trois, en privilégiant des regroupements géographiques.

Ainsi, les communes du secteur nord du projet ont été rencontrées en début d'année selon le calendrier suivant :

- > Boos et La Neuville-Chant-d'Oisel lors d'une réunion commune le 29 janvier 2015,
- > Saint-Jacques-sur-Darnétal le 10 février 2015,
- > Isneauville et Quincampoix lors d'une réunion commune le 11 février 2015,
- > Bois-L'Evêque le 24 février 2015,
- > Préaux et Roncherolles-sur-le-Vivier lors de deux réunions communes, organisées respectivement les 26 février et 2 avril 2015,
- > Saint-Aubin Celloville le 11 mars 2015,
- > Fontaine-sous-Préaux le 13 mars 2015,
- > Montmain et Saint-Aubin-Epinay lors d'une réunion commune le 22 mai 2015.

Les communes du secteur sud du projet ont été rencontrées au printemps selon le calendrier suivant :

- > Alizay, Igoville, Le Manoir et Pont-de-l'Arche lors d'une réunion commune le 12 mai 2015,
- > Les Damps, Léry, Poses et Criquebeuf lors d'une réunion commune le 19 mai 2015,
- > Incarville, Le Vaudreuil et Louviers lors d'une réunion commune le 22 mai 2015,
- > Val de Reuil le 21 novembre 2015.

Sur ce secteur, la DREAL avait auparavant répondu positivement à la demande de la Communauté d'Agglomération Seine-Eure de venir échanger sur le projet à l'occasion du Bureau Communautaire du 9 avril.

Les communes du secteur central ont été rencontrées essentiellement à l'été et à la rentrée 2015 selon le calendrier suivant :

- > Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen le 4 août 2015,
- > Gouy le 1er septembre 2015,
- > Ymare le 3 septembre 2015,
- > Tourville-la-Rivière le 4 septembre 2015,
- > Quévreville-la-Poterie le 13 septembre 2015,
- > Saint-Etienne-du-Rouvray le 14 octobre 2015.

Outre les rencontres avec les communes, les services de la DREAL ont également échangé avec les services et les élus des deux Conseils départementaux nouvellement élus, le 2 septembre avec le Conseil départemental de Seine-Maritime et le 8 septembre avec le Conseil départemental de l'Eure. Suite à cette première rencontre, le projet a été présenté devant l'assemblée plénière du Conseil départemental de l'Eure le 5 octobre 2015.

Au cours de toutes ces réunions, les collectivités ont pu signaler au maître d'ouvrage des points d'attention particuliers, des enjeux locaux existants et à venir et des demandes spécifiques à prendre en compte dans la définition du projet.

Ces réunions ont été l'occasion d'échanger sur les solutions techniques envisageables pour limiter les nuisances sonores et assurer l'intégration paysagère à proximité des habitations.

De nombreuses réunions ont également abordé la question du rétablissement des voiries existantes interceptées par le projet, ou la continuité des itinéraires cyclistes et piétons.

Les collectivités ont aussi souvent interrogé la DREAL sur les caractéristiques envisagées des différents viaducs prévus sur le projet, et en particulier les deux viaducs de franchissement de la Seine (hauteur, parti-pris architectural, etc.).

Les réunions ont aussi permis de répondre aux questions sur l'identification – à ce stade du projet – des parcelles et des exploitations agricoles potentiellement impactées et des possibles aménagements fonciers agricoles à venir.

Enfin, notamment dans la partie nord du tracé, les échanges ont souvent porté sur les modalités de protection de la ressource en eau, en lien avec la proximité de captages d'alimentation en eau potable.

### Des rencontres spécifiques sur les enjeux de protection des ressources naturelles

D'autres rencontres portant sur les enjeux de protection des ressources naturelles se sont tenues durant cette période, avec les services des collectivités compétentes ou avec d'autres organismes ou associations.

La question de la ressource en eau a fait l'objet d'une réunion commune avec les Services Police de l'Eau des deux DDTM (Directions Départementales des Territoires et de la Mer) de la Seine-Maritime et de l'Eure, le 8 avril 2015.

Une réunion associant la Direction de l'Eau de la Métropole Rouen Normandie et l'Agence Régionale de Santé de Haute-Normandie s'est ensuite tenue le 22 juillet 2015 pour valider les orientations envisagées par la DREAL.

Dans le domaine de l'environnement naturel, la DREAL et la Métropole Rouen Normandie ont rencontré le Groupe Ornithologique Normand le 18 mars 2015 concernant la présence de l'œdicnème criard dans la zone Seine-Sud et l'impact potentiel du projet autoroutier et du projet d'aménagement urbain porté par la Métropole sur cette espèce. La réunion a également porté sur les études d'incidences Natura 2000 du projet.

Dans la réflexion spécifique concernant les mesures compensatoires dans la partie euroise, et notamment les zones humides, deux réunions organisées les 12 mai et 10 juin 2015 ont rassemblé les services de la Communauté d'Agglomération Seine-Eure, l'EPFN (Établissement Public Foncier de Normandie), historiquement porteur du foncier de la ville nouvelle du Vaudreuil et la SAFER.

### Des rencontres spécifiques sur les enjeux d'aménagement, d'urbanisme et les compensations foncières

La DREAL Haute-Normandie a enfin souhaité mener pendant cette période des réunions destinées à finaliser le dossier d'EPDUP sur certains aspects techniques ou à anticiper les prescriptions à mentionner dans le cahier des charges de mise en concession, notamment pour la question des mesures compensatoires.

Ainsi, sur les problématiques agricoles, l'opportunité et l'anticipation d'un éventuel aménagement foncier, plusieurs réunions de travail avec la SAFER, les Chambres d'agriculture et les Conseils départementaux. Le projet a fait l'objet d'une présentation devant les Commissions Départementales de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) de Seine Maritime, le 9 septembre 2015, et de l'Eure, le 28 septembre 2015.

Concernant les consommations d'espaces forestiers, les services de la DREAL ont rencontré l'Office National des Forêts les 21 avril et 1er septembre 2015, ainsi que le Centre Régional de la Propriété Forestière le 29 mai 2015.

Enfin, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et les interfaces entre le projet et la zone Seine-Sud ont fait l'objet de plusieurs réunions techniques avec la Métropole Rouen Normandie. De même, les problématiques de classement et de déclassement des voiries, dans un contexte de modification du périmètre de compétences de l'agglomération, ont fait l'objet de plusieurs réunions de travail avec les deux Conseils départementaux et avec la Métropole Rouen Normandie.

### La mise à jour du site internet et la diffusion d'une lettre d'information sur le projet

La décision ministérielle a donné lieu à une relance de l'information, limitée pour prendre en compte la période de réserve précédant les élections départementales et régionales de mars et décembre 2015.

Cette relance de la communication s'est traduite par la réalisation d'une lettre d'information et l'actualisation du site internet dédié au projet.

#### > La lettre d'information

La lettre d'information de 4 pages avait pour objectif de faire un point d'avancement sur le projet, à destination du territoire et des participants de la concertation ayant déposé des questions ou des avis sur le site du projet.

Cette lettre a permis d'annoncer la poursuite du projet suite à la décision ministérielle, de revenir sur les éléments clés de la concertation, de préciser le cheminement vers les étapes futures et de rappeler les objectifs et les caractéristiques du projet.

Visuel de chaque page

#### > L'actualisation du site internet

À l'issue de la concertation, le site Internet a connu des évolutions pour rester en phase avec l'avancement du projet. Ainsi, la rubrique dédiée au temps de la concertation a été modifiée (suppression de l'annonce des rendez-vous et des modalités d'information et d'expression, etc.), tout comme la foire aux questions, actualisée au regard des questions posées au cours de la concertation. Enfin, le calendrier du projet a été mis à jour.

A noter que trois actualités ont été postées pour relayer les avancées du projet :

- > L'annonce de la poursuite du projet, suite à la décision ministérielle du 7 janvier 2015,
- > La mise en ligne du compte-rendu de la concertation et du bilan du garant (accessibles également dans la rubrique « Documentation » et en accès permanent sur la page d'accueil),
- > La mise en ligne de la lettre d'information n°1 (accessible depuis la rubrique « Documentation »).



**Contournement Est de Rouen - Liaison A28-A13**  
Lettre d'information N° 1 - Mars 2015

**Le projet de contournement Est de Rouen - Liaison A28-A13 se poursuit**

Le 7 janvier 2015, Ségolène ROYAL, ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et Alain VIDALIES, secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche ont donné leur accord pour la poursuite du projet de contournement Est de Rouen, soit la réalisation d'une liaison autoroutière reliant l'A28 et l'A13. Cette décision fait suite à la transmission, par mes soins, du compte-rendu de la concertation publique qui a eu lieu entre le 2 juin et le 12 juillet 2014. Le garant de la concertation, Michel GALLARD, a également remis son bilan à la Commission Nationale du Débat Public.

Pour leur mobilisation ainsi que leurs nombreuses contributions, nous remercions tous les participants des réunions publiques qui ont permis de réunir 2 500 personnes, parmi lesquelles des dizaines d'élus locaux, de nombreux représentants professionnels et associatifs et des centaines de citoyens. La pluralité des partenaires présents a permis d'aborder l'ensemble des thèmes inhérents au projet tel que les enjeux humains et naturels du contournement ou les retombées économiques du projet pour le territoire.

Pierre-Henry MACCIONI  
Préfet de Région Haute-Normandie  
Préfecture Seine-Maritime

En savoir plus : [www.liaisonA28A13.com](http://www.liaisonA28A13.com)

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie  
www.developpement-durable.gouv.fr

**Retour sur la concertation**

Le projet de Contournement Est de Rouen - Liaison A28-A13 a fait l'objet d'une concertation recommandée par la CNDP du 2 juin au 12 juillet 2014. Retour sur ces semaines riches en échanges.

Afin de favoriser la participation de la population à la concertation, tous les moyens de prise de parole ont été mis en place. En plus des réunions publiques et des contributions des personnes présentes, les citoyens ont pu s'exprimer sur le site internet dédié au projet ou par courrier via les coupons T attachés aux dépliants distribués à la population. Ces modes de participation citoyenne assuraient aux personnes qui ne pouvaient pas se rendre aux réunions publiques la possibilité de s'exprimer.

La phase de concertation publique s'est révélée particulièrement enrichissante pour l'État, maître d'ouvrage du projet. Enrichies des attentes des citoyens et des associations, les discussions ont permis de mettre en lumière les enjeux essentiels pour la population. Le maître d'ouvrage s'est positionné à l'écoute des échanges et en a tiré de nombreux enseignements pour le développement des transports collectifs en parallèle du projet et l'articulation du projet avec les dynamiques économiques du territoire.

des études d'insertion du projet dans son environnement urbain et naturel. D'autres lignes d'action à adopter sont également ressorties de la concertation, comme le développement des transports collectifs en parallèle du projet et l'articulation du projet avec les dynamiques économiques du territoire.

**Les chiffres clés de la concertation**

9 réunions publiques et environ 2 500 participants	962 coupons T reçus par courrier
239 avis recueillis pendant les réunions publiques (Fiches-questions)	62 contributions envoyées au garant
270 avis déposés sur le site internet	5 200 visites sur le site internet

Pour en savoir plus : Le compte-rendu du préfet de région Haute-Normandie et le rapport du garant sont à disposition en téléchargement sur le site internet du projet [www.liaisonA28A13.com](http://www.liaisonA28A13.com)

**En route pour l'enquête publique**

Suite à l'accord ministériel pour la poursuite du projet de Contournement Est de Rouen tel qu'il a été présenté au public en juin 2014, la DREAL Haute-Normandie s'appuie désormais à mener les études nécessaires à la réalisation de l'enquête publique. Dans ce contexte, il est fondamental de mobiliser au mieux le fruit des échanges avec le territoire et le partage des informations.

Pour faire suite aux réunions organisées en octobre 2014 avec les élus locaux, les associations environnementales et les acteurs économiques, de nouvelles rencontres auront lieu avec les communes et les communautés d'agglomération concernées par le projet dans le but de préparer l'enquête publique. La poursuite d'un dialogue constructif permettra d'assurer la rigueur, la transparence et la qualité des études environnementales et sociales. L'enquête publique se déroulera en 2016, dans la perspective d'un décret de Déclaration d'Utilité Publique qui pourra intervenir en 2017 et d'un Appel d'Offre de mise en concession qui permettra aux travaux de commencer pour une mise en service à l'horizon 2024.

**Qu'est-ce qu'une enquête publique ?**

L'enquête publique est une procédure qui s'applique à tous les grands projets. Son objectif est d'informer le public et de recueillir son avis afin d'éclairer le maître d'ouvrage sur les décisions à prendre. Cette période doit permettre à la population de s'approprier les caractéristiques du projet. Pour cela, la DREAL Haute-Normandie constituera le Dossier d'Enquête Publique.

Le dossier d'enquête publique constitue le document support de l'enquête publique. Il permet au public de prendre connaissance de l'ensemble du projet et de ses conséquences sur le territoire. Il comprend notamment un plan de situation du projet, une notice explicative présentant le projet et ses caractéristiques, une évaluation économique et sociale, une étude d'impact sur l'environnement, ainsi que des informations sur les travaux. L'étude d'impact est un élément structurant du dossier d'enquête publique puisqu'elle vise à évaluer les conséquences environnementales d'un projet.

L'étude d'impact sera soumise à l'Autorité Environnementale nationale. Son avis et la réponse de l'État, maître d'ouvrage, seront rendus publics. L'évaluation économique et sociale sera, quant à elle, soumise à l'avis du Commissariat Général à l'Équipement. Après examen de toutes les études, l'État pourra saisir le Tribunal Administratif pour la nomination d'une commission d'enquête qui sera chargée de recueillir les avis des collectivités et des habitants sur le projet.

**Quelques rappels sur les détails du projet**

Le projet de Contournement Est de Rouen - Liaison A28-A13 correspond à la création d'une liaison autoroutière sur le principe d'une 2x2 voies reliant l'A28 au nord de Rouen, la RD18 au niveau de la commune de Sainte-Étienne-du-Rouvray et l'A13-A154 sur la commune d'Incarville dans l'Éure. Le projet comprend 9 échangeurs sur une longueur de 41 km. Les points de localisation de ces échangeurs ont fait l'objet d'une étude particulière afin que le projet soit au mieux relié aux différents axes du territoire, notamment ceux menant à Rouen, à Louviers-Vail-de-Rueil et à la Vallée de l'Andelle.

Afin de répondre à un calendrier serré, la construction de l'infrastructure sera réalisée dans le cadre d'une mise en concession autoroutière pour un coût d'environ 1 milliard d'euros. Au total, ce sont entre 20 000 et 30 000 véhicules par jour, selon les sections du projet, qui sont attendus à partir de la mise en service prévue à l'horizon 2024. Ce projet s'inscrit donc dans une volonté claire d'améliorer la desserte du territoire de l'agglomération de Rouen et du nord de l'Éure et de faciliter la vie de tous ceux qui, quotidiennement, empruntent les voies qui convergent vers le centre-ville de Rouen.

**Calendrier de réalisation**

Janvier 2015	Décision ministérielle pour la poursuite du projet
Janvier 2015	Déclaration d'Utilité Publique
Enquête publique	2017
Début des travaux	2017
Mise en service	Horizon 2024

> LETTRE D'INFORMATION

Contournement Est de Rouen - Liaison A28-A13

Actualités

Le projet de contournement Est de Rouen - Liaison A28-A13 se poursuit

Poursuite du projet de Contournement Est de Rouen

Ségolène Royal et Alain Vidalies ont donné leur accord le 7 janvier 2015 à la poursuite du projet de contournement Est de Rouen.

en savoir plus >>

Le compte-rendu de la concertation

Contournement Est de Rouen - Liaison A28-A13

Documents

Le compte-rendu de la concertation

À l'issue de la concertation, un compte-rendu a été rédigé par l'État et le garant à destination de la population.

en savoir plus >>

Le compte-rendu de la concertation

Contournement Est de Rouen - Liaison A28-A13

Projet

Le projet de contournement Est de Rouen - Liaison A28-A13

A lire : la Lettre d'information n°1

Retour sur la concertation de 2014 et présentation des étapes à venir avant l'enquête publique

en savoir plus >>

Le compte-rendu de la concertation

> SITE INTERNET



### Une étape clôturée par la présentation des avancements à l'ensemble des élus et des partenaires socio-économiques et environnementaux

La phase de « dialogue continué » s'est achevée par un nouveau cycle de réunions des instances de pilotage et de suivi.

Le 30 juin 2015, l'état d'avancement du projet a été présenté au Comité de Pilotage, composé notamment des nouveaux représentants des Conseils départementaux renouvelés en mars 2015.

Une présentation équivalente a été réalisée les 30 septembre et 9 octobre 2015 auprès respectivement du Comité des élus et du Comité des partenaires socio-économiques et associatifs.

Bien que des oppositions au projet demeurent, ces réunions ont vu la plupart des participants reconnaître l'évolution positive du projet et la prise en compte de nombreux enjeux mentionnés lors des rencontres bilatérales et thématiques.

### Une Consultation Inter-Services locale avec les collectivités membres du Comité de Pilotage

Comme le permet la circulaire du premier ministre du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat et des collectivités territoriales, les services de la DREAL Haute-Normandie ont souhaité étendre la Consultation Inter-Services (CIS) à une consultation locale auprès de l'ensemble des collectivités membres du Comité de Pilotage.

Cette CIS locale a formellement été ouverte lors d'une réunion organisée le 23 juin 2015 et a pris fin le 7 septembre 2015. Elle a permis aux collectivités et services consultés d'émettre un avis technique sur le projet de dossier d'enquête publique et sur les interfaces entre le projet sur leurs champs de compétences. Ainsi, les éléments soulevés par les différents services et collectivités consultés ont-ils conduit à de nouveaux ajustements du dossier d'EPDUP.

## 4.2. L'évolution du projet issu du dialogue continué

Les études préparatoires au dossier d'EPDUP ont pu être adaptées et amendées au fil des échanges engagés dans le cadre de la poursuite du dialogue décrit ci-avant.

Ainsi, le projet soumis à l'enquête publique diffère-t-il sur de nombreux aspects d'insertion, d'intégration et d'emprises avec celui présenté lors de la concertation de 2014, traduisant ainsi la richesse du dialogue mené de janvier à octobre 2015.

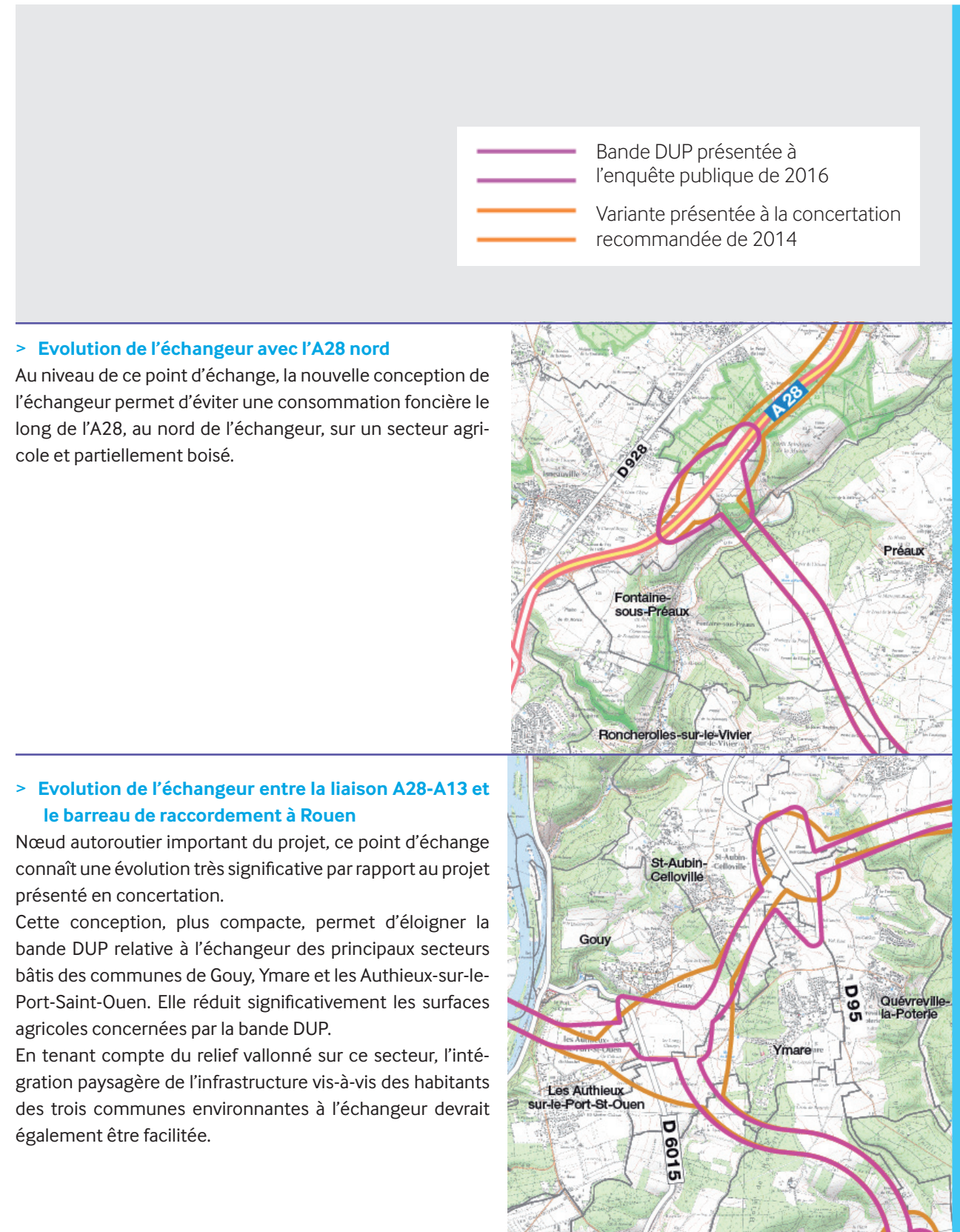
Les principales modifications en résultant sont décrites ci-après.

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

L'optimisation la plus marquante du projet par rapport à celui présenté lors de la concertation de 2014 concerne les points d'échanges.

Les préoccupations exprimées lors de la concertation et du dialogue continué, 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 la DREAL à rechercher des modalités d'insertion plus compactes.

En particulier, les études de trafic plus poussées, réalisées au stade 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. De même, ces études ont mis en lumière la faiblesse de certains mouvements au niveau du raccordement du projet avec la RD6015 et l'A13, conduisant à renoncer à certaines bretelles afin de limiter l'emprise foncière du projet.



#### > 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.



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

Sur ce secteur, les études préalables à l'enquête publique et les souhaits exprimés de voir les espaces forestiers préservés 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 relative 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.

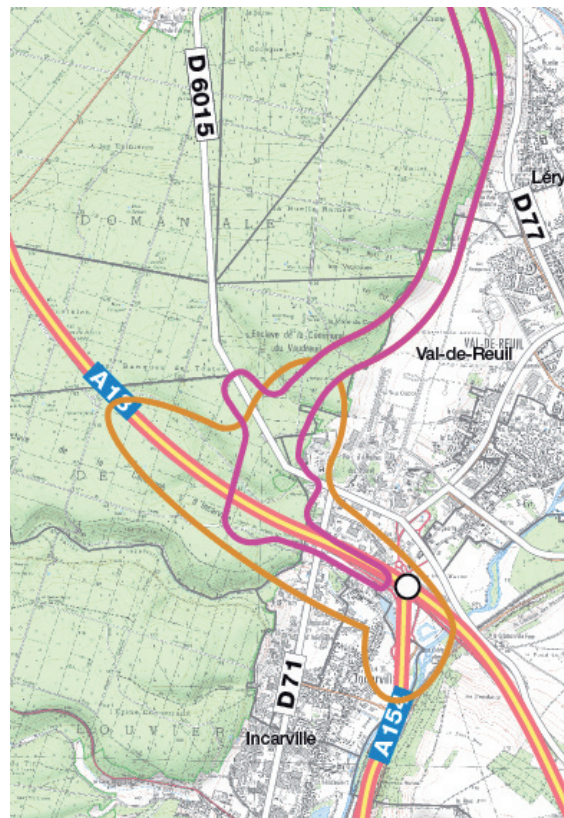
En effet, pour les trajets Caen<>Liaison A28-A13, les itinéraires auront vocation à être fléchés de manière à orienter les trafics par le boulevard industriel et le barreau de raccordement passant par Oissel – Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen – Gouy.

Pour autant, l'ensemble des mouvements resteront possibles 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, répondant ainsi aux craintes exprimées par les habitants de ce secteur lors de la concertation, et par la mairie d'Incarville dans le cadre des échanges post-concertation.

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.



### 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

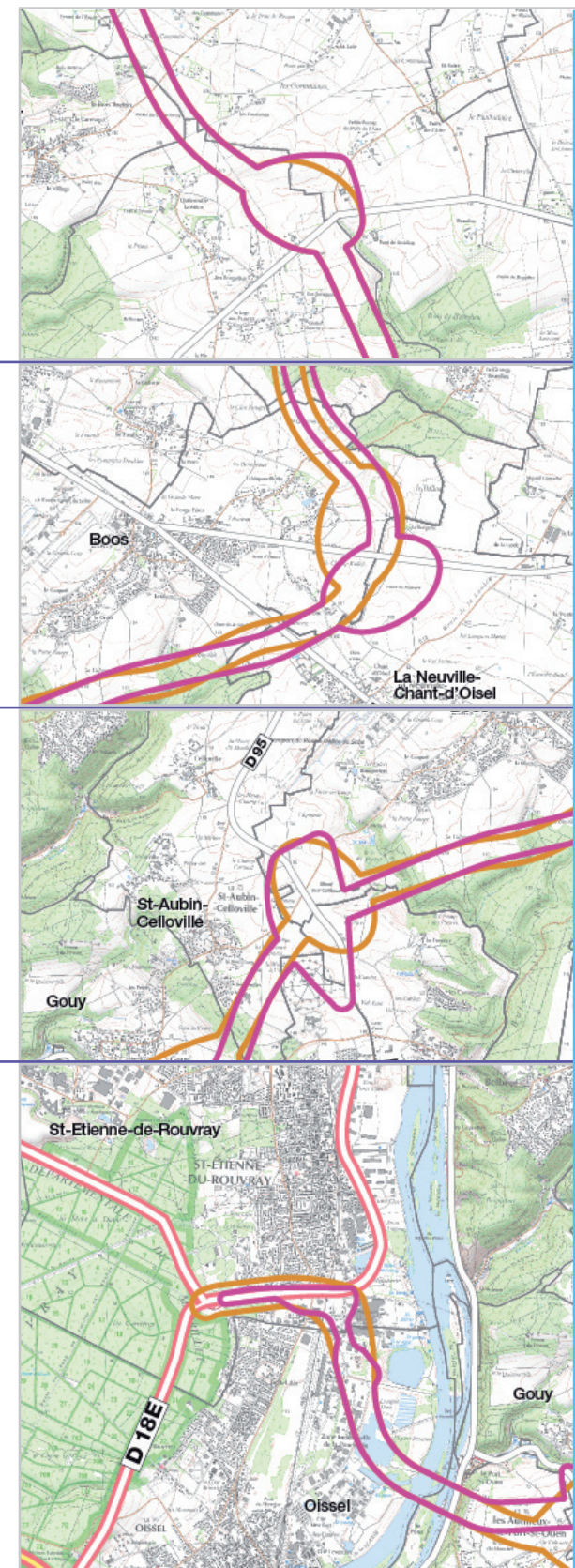
Suite aux rencontres avec les communes de Boos et de La Neuville-Chant-d'Oisel, les services de l'État ont choisi de décaler le diffuseur avec la RD6014 au sud-est de l'emplacement présenté en concertation. Cette évolution permet d'éloigner l'infrastructure des zones bâties, en particulier du hameau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

#### > L'évolution du diffuseur avec la RD95

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 l'usine Europac

Suite à des questions et des inquiétudes nombreuses lors de la concertation, la DREAL avait affirmé publiquement à 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.





## 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.

A 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 nécessite toujours des acquisitions foncières de parcelles bâties.

### > Une tranchée couverte à proximité du hameau du Boc

Evoquée lors du débat public de 2005 et redemandée par les communes de Boos et de La Neuville-Chant-d'Oisel 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 domaniale de Bord-Louviers 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 de la réunion du Comité des élus d'octobre 2014, par le Président du Conseil général de l'Eure lors du COPIL d'octobre 2014 et par le vœu adopté par la Communauté d'Agglomération Seine-Eure.

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.

Au final, ces évolutions permettent de faire passer l'impact foncier du projet de 605 ha – chiffre annoncé lors de la concertation de 2014 – à 516 hectares décomposés comme suit :

- > 269 ha d'espaces agricoles,
- > 62 ha de forêt privée,
- > 80 ha de forêt publique,
- > 105 ha d'autres occupations (urbain, eau, routes, carrières, etc.).

Lors de la concertation et dans les réunions post-concertation, la profession agricole avait souligné sa crainte d'une « double peine » vis-à-vis des terres agricoles, engendrée non seulement par la consommation liée à l'infrastructure elle-même mais également par les mesures compensatoires aux impacts environnementaux.

Aussi, les efforts d'optimisation en certains endroits ont-ils cherché tout particulièrement à épargner les surfaces forestières dont la préservation, essentielle d'un point de vue environnementale, permettra également demain d'éviter des mesures compensatoires touchant des surfaces agricoles.

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



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



> VUE SUR L'INSERTION EN FORET DE BORD [VEGETUDE, 2015]





### 4.3. Les prochaines étapes de dialogue et d'information

#### D'ICI A L'ENQUÊTE PUBLIQUE

##### Une disponibilité permanente des équipes de la DREAL Haute-Normandie jusqu'à l'enquête publique

Comme elle s'y était déjà engagée, la DREAL Haute-Normandie restera disponible pour les collectivités, associations ou organismes qui souhaiteraient la rencontrer en amont de l'enquête publique.

Si ces rencontres ne pourront donner lieu à des modifications du dossier d'EPDUP, elles permettront d'anticiper les ajustements qui pourraient être faits à l'issue de l'enquête publique ou des précisions qui pourraient être ajoutées dans la liste des prescriptions à inclure dans le cahier des charges de mise en concession.

##### Une poursuite des échanges permettant d'anticiper et d'affiner la gestion du foncier relevant des mesures compensatoires

Le maître d'ouvrage entend profiter de la période à venir pour poursuivre ses échanges avec organismes en charge de la gestion foncière (SAFER, Etablissement Public Foncier de Normandie), en lien avec les services de la Métropole Rouen Normandie et de la CASE.

Ces réunions viseront à identifier et à anticiper la pérennité des surfaces pouvant faire l'objet de mesures compensatoires. Le maître d'ouvrage, par cette démarche, entend bâtir une stratégie compensatoire de qualité, basée sur une recherche qualitative : identifier des secteurs de mesures compensatoires permettant de recréer des continuités écologiques, localiser les compensations dans un territoire proche des secteurs impactés, etc.

##### Une poursuite de la démarche animée par l'AURBSE

Conscients des opportunités offertes par le projet d'infrastructure, mais aussi des risques générés potentiellement par celui-ci, les partenaires du territoire ont mené une réflexion collective pour dégager ensemble des orientations et actions à favoriser pour assurer une valorisation réciproque du territoire et de l'infrastructure.

Ainsi, l'Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de la Seine et Eure a animé de 2013 à 2015 une démarche collective qui a permis de définir et de partager ces orientations.

Plusieurs séminaires de travail, organisés en mai 2013, septembre 2013, septembre 2014 et avril 2015, ont permis de réunir les services techniques des principaux partenaires du territoire :

- > Région Haute-Normandie
- > Département de l'Eure
- > Département de Seine-Maritime
- > Métropole Rouen Normandie
- > Communauté d'Agglomération Seine-Eure
- > Pays du Vexin Normand
- > Pays entre Seine et Braye
- > Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen
- > Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Eure
- > Chambre régionale d'Agriculture
- > Services de l'État

Ces travaux ont conduit à une présentation synthétique, à l'occasion des différents Comités de Pilotage, des enjeux de dialogue entre le projet d'infrastructure et le territoire desservi :

- > les enjeux économiques et de déplacements,
- > les enjeux de mobilités,
- > les enjeux d'aménagement et de paysage.

L'ensemble de ces éléments est décrit dans la dernière partie de la Pièce H « Synthèse des Perspectives d'Aménagement et de Développement du Territoire » du présent dossier d'EPDUP.

Cette synthèse des enjeux et les orientations associées constituent le corps d'une charte pour une valorisation réciproque du territoire et de l'infrastructure. Les termes de cette charte ont été partagés avec les principales collectivités.

Dans les prochaines étapes du projet et au-delà même de l'échéance de l'enquête publique, ce travail collaboratif animé par l'Agence d'Urbanisme pourra être poursuivi, dans l'objectif notamment de décliner les orientations de manière plus opérationnelle dans les différents territoires concernés, afin de garantir la bonne intégration du projet dans son environnement humain et naturel.

##### Une information du public en amont de l'enquête publique

Au-delà des obligations de publicité légale pour l'enquête publique, un dispositif d'information spécifique pour les habitants pourra être mis en place, en fonction des demandes que la commission d'enquête, une fois qu'elle sera nommée, pourra faire au maître d'ouvrage.

En particulier, le maître d'ouvrage se tiendra à la disposition de la commission d'enquête pour annoncer largement la tenue de l'enquête publique, en sus de l'affichage légal, et pour produire les documents de synthèse et de pédagogie permettant au grand public d'avoir connaissance du projet, de ses caractéristiques et de ses effets.

A cette fin, le site internet du projet sera largement actualisé afin de permettre une consultation en ligne des documents – en particulier du dossier d'enquête publique, de l'avis de l'Autorité Environnementale et de l'avis du Commissariat Général à l'Investissement – et des modalités de l'enquête.

#### LA POURSUITE DU DIALOGUE APRES L'ENQUÊTE PUBLIQUE

##### Formaliser des « Engagements de l'Etat » et suivre leur mise en œuvre

L'Etat, maître d'ouvrage du projet autoroutier, établira un Dossier des Engagements de l'Etat, qui récapitulera l'ensemble des engagements énoncés dans le présent dossier d'EPDUP ainsi que ceux qui seront pris à l'issue de l'enquête publique. La responsabilité de mettre en œuvre ces mesures sera ensuite transférée au concessionnaire lorsque celui-ci sera désigné.

Pour assurer le suivi de ces mesures, un Comité de Suivi de la mise en œuvre des engagements de l'Etat sera institué. Le cas échéant, ce comité de suivi pourra se décliner en commissions thématiques si les enjeux par domaine le justifient.

##### Bâtir le cahier des charges de l'appel d'offres de mise en concession

L'enquête publique ne marquera pas la fin du processus de dialogue et d'information sur le projet.

L'Etat, en tant que maître d'ouvrage, entend poursuivre la concertation avec les communes traversées afin que les enjeux et les points d'attention exprimés puissent trouver réponse ou prise en compte dans les étapes suivantes du projet.

En particulier, il est rappelé qu'au-delà du dossier d'EPDUP, l'Etat entend bâtir un cahier des charges en vue de l'appel d'offres de mise en concession, qui inclura les prescriptions formulées dans la Déclaration d'Utilité Publique prononcée par décret en Conseil d'Etat, ainsi que les attentes du territoire non encore prises en compte à l'étape de l'enquête publique.

##### Un dialogue à conduire par le futur concessionnaire en vue de la définition du projet finale et des futures enquêtes publiques

Une fois le concessionnaire retenu, celui-ci engagera les études de détail du projet, permettant en particulier de définir le tracé final de l'autoroute, au sein de la bande déclarée d'utilité publique. Cette définition sera arrêtée suite à une démarche de rencontres avec les élus locaux, les exploitants agricoles et les propriétaires des parcelles pressenties.

Les publics concernés pourront une nouvelle fois s'exprimer à l'occasion de l'enquête parcellaire, conduite sous l'égide d'un commissaire enquêteur ou d'une commission d'enquête.

Le concessionnaire aura également à sa charge de poursuivre le dialogue engagé par l'Etat concernant la mise en œuvre des mesures compensatoires avec les associations environnementales, la profession agricole, et les organismes ou collectivités concernées. D'autres procédures de demande d'autorisation s'avéreront nécessaires (loi sur l'eau, dérogation sur les « espèces protégées », etc.) et conduiront à une ou plusieurs enquêtes publiques spécifiques avant tout lancement des travaux.







Ministère de l'Environnement  
de l'Énergie et de la Mer

DREAL Normandie  
Service Mobilités et Infrastructures

2 rue Saint-Sever  
76032 Rouen Cedex

